

AUSGABE 5/2025

- SAFETY CONVENTION
IN LAS VEGAS
- RABBIT HOLE
- BESUCH IM RTC BODØ
- REGEN, STURM –
DER HERBST KOMMT!

der flugleiter



Gewerkschaft der Flugsicherung



Information des Bundesvorstands



Gewerkschaft der Flugsicherung

Für das Jahr 2025 sind folgende
Veranstaltungen im Bereich der GdF geplant:

Gemeinsames Obleute-Meeting
06.11.2025 in Fulda

Bundesdelegiertenkonferenz
07. und 08.11.2025 in Fulda

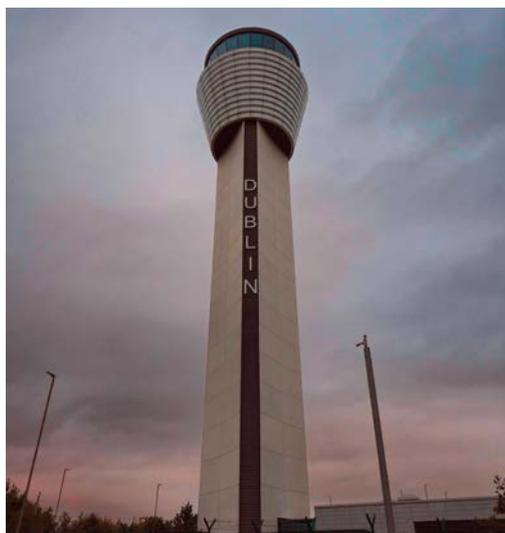
Wir bitten alle Delegierten,
diese Termine zur Kenntnis zu nehmen
und ggf. freizuhalten.

Die Einladungen zu diesen
Veranstaltungen erfolgen gesondert.



Viva Las Vegas!

S. 9



Dublin en détail

S. 24



Eingeschlafen?

S. 34



Alt und doch neu

S. 41



Buffalo Airways

S. 44

Editorial	04
Termine	06
Aus dem Vorstand Besuch bei Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder und dem Verkehrsausschussvorsitzenden Tarek Al-Wazir, MdB	07
Einladung 22. Ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V.	08
Verbände Viva Las Vegas!	09
Verbände 15. Seminar und Versammlung der IFISA in Bratislava	14
Verbände Selbst ist die Frau – wenn möglich	18
Spotter	17
ATC To Kaninchenbau	21
ATC Dublin en détail	24
ATC Ein Besuch im RTC Bodø	27
Joe's Corner So, SO ... oder XP farming durch AIP-Amendments	22
Joe's Corner Joe zu Dienstreisen	30
Joe's Corner (und nochmal)	48
Berichte Regen, Sturm – der Sommer ist vorbei, der Herbst ist im Anmarsch	31
Accidents Eingeschlafen?	34
Bücher	38
In eigener Sache	39
Aus dem Vorstand Rückblick & Dank	40
Airlines Alt und doch neu	41
Airlines Buffalo Airways – Kanadas fliegendes Kulturunternehmen	44
Aircrafts Good Bye Boeing B757	50
Kurios	51
Aus aller Welt Kurz und interessant	52
Impressum	54



von Oliver Wessollek,
Bundesvorsitzender

Sehr geehrte Leser und Leserinnen,

„Alles hat ein Ende, nur die ...“, so beginnt ein bekanntes deutsches Schunkellied. Und so klingt nun wohl auch der veränderte Wind, der der DFS aus den Ministerien entgegenweht. Bei meinem Besuch im Bundesverkehrsministerium war die Message des Verkehrsministers sehr klar und deutlich: Die Flugsicherungsgebühren der Deutschen Flugsicherung sind zu hoch, die DFS ist zu teuer, die Gebühren müssen sinken!

Schon in den Konsultationen zu den europäisch regulierten Vorgaben im Performance-Plan der DFS haben die Lobbyisten der Luftraumnutzer mit Vehemenz den Plan der DFS und das Vorgehen der Aufsichtsbehörde angegriffen. Erklärungen und Zusammenhänge wollten diese einfach nicht hören. Einziges Ziel war es, die steigenden Flugsicherungsgebühren zu verhindern, wohlwissend, dass der von der DFS verursachte Anteil an den Steigerungen sehr gering ist und vielmehr die immer noch ausstehenden und gestundeten Flugsicherungsgebühren der Luftraumnutzer aus den Vorjahren einen erheblichen Anteil an den Steigerungen ausmachen.

Lobbyismus „at its best“. Dem Verkehrsminister bleibt nichts anderes, als seinerseits den Druck auf die DFS zu erhöhen. Ob der DFS am Ende das gleiche Schicksal droht wie der Deutschen Bundesbahn: Sparen um jeden Preis? Am Ende ist der Zustand katastrophal, Unpünktlichkeit die Regel, Qualität und Service mangelhaft? Wir ahnen nichts Gutes.

Ähnlich die Lage bei den regionalen Flughäfen, die Gebühren aus einem eigenen Gebührenkreis erhalten. Kurzerhand wurden Anfang des Jahres weitere Zahlungen gestrichen und der Gebührenkreis insgesamt in Frage gestellt. Letztendlich wurden dann doch wieder Zahlungen aus diesem Topf für 2025 freigegeben, nur um sie für den Haushalt 2026 wieder in Frage zu stellen. So stellt sich die neue Bundesregierung also nachhaltige und planbare Wirtschafts- und Verkehrspolitik vor?

Ein weiteres Ende halten Sie gerade in der Hand, wenn Sie unseren „der flugleiter“ lesen: Das ist der letzte „der flugleiter“ in dieser Form, ab der nächsten Ausgabe er-



scheint unser Mitglieder- und Fachmagazin in einem neuen Erscheinungsbild. Wir möchten damit unser liebgewonnenes Magazin modernisieren, es in neuem und frischem Outfit als attraktives und zukunftsorientiertes Magazin zur Verfügung stellen. Wir sind zuversichtlich, dass Ihnen die neue Form mindestens genauso gut gefallen wird und Sie auch zukünftig Freude daran haben werden.

Mit dieser Veränderung geht auch eine Veränderung in der Redaktion des „der flugleiter“ einher. Im Namen unserer Gewerkschaft danken wir und danke ich auch ganz persönlich unserem Chefredakteur Achim Krüger für seine langjährige Arbeit. Er hat unseren „der flugleiter“ zu dem gemacht, was er nun ist: ein von Branchenkennern und Journalisten anerkanntes, von Mitgliedern gern gelesenes Magazin. Ganz herzlichen Dank, Achim!

Unser „der flugleiter“ wird aber auch in Zukunft von unseren Mitgliedern, Delegierten, Fach- und Bundesvorständen getragen. Die Beiträge rund um die Flug-

sicherungswelt werden weiterhin mit Leben aus den alltäglichen Erfahrungen rund um die nationale und internationale Luftverkehrsbranche gefüllt werden. Zur Erstellung von Beiträgen und Teilnahme an der Redaktionsarbeit wird hiermit ausdrücklich ermuntert!

Mit dieser Ausgabe geht also eine Ära zu Ende, um die Wurst geht es bei uns weiterhin nur in der Politik. Ich wünsche Ihnen gute Unterhaltung mit unserem „der flugleiter“.

Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Oliver Wessollek', written in a cursive style.

Oliver Wessollek
Bundesvorsitzender

Voraussichtliche

GdF-TERMINE

OKTOBER 2025

07. – 08.	SAFOPS	Alicante
08. – 09.	Tarifkommission	Frankfurt
09. – 10.	Vorstandssitzung FSBD	Nürnberg
10.	Antragskommission	Frankfurt
13. – 17.	IFATCA ERM	Bologna
22.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
22. – 23.	Tarifkommission DFS	Frankfurt
23.	AG FVD	online
27. – 30.	IFATCA	Amsterdam

NOVEMBER 2025

04. – 05.	Vorstandssitzung Bund	Fulda
06.	Obleute-Meeting	Fulda
07. – 08.	Bundesdelegiertenversammlung	Fulda
10.	Round Table GdF/DFS	Langen
14.	Vorstandssitzung FSBD	online
28. – 29.	Arbeitssitzung FSAD	Frankfurt

DEZEMBER 2025

03. – 04.	Vorstandssitzung FSTD	Technik
04.	Tarif Regio u. Drittgeschäfte	online
09. – 10.	Tarifkommission	Erding
11.	Vorstandssitzung FSAD	
15. – 16.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt
16. – 17.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!

Besuch bei Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder und dem Verkehrsausschussvorsitzenden Tarek Al-Wazir, MdB

Seit der letzten Bundestagswahl haben sich neue Gesichter in den verschiedensten Positionen etabliert. Dies haben der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende Markus Siebers und der Bundesvorsitzende der Gewerkschaft der Flugsicherung zum Anlass genommen, um dem neuen Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder sowie dem neuen Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Bundestages Tarek Al-Wazir, MdB, zu gratulieren und um einen Kennenlern- und Austauschtermin zu bitten. Unsere Anfragen wurden sehr schnell beantwortet, und so konnten Markus Siebers und Oliver Wessollek bereits am 01.09.2025 in einem knapp einstündigen Gesprächstermin mit Tarek Al-Wazir über die aktuelle Situation und die künftigen Herausforderungen im Bereich der Luftfahrt sowie der Flugsicherung diskutieren. In einer angenehmen Atmosphäre im Wahlkreisbüro bei den Grünen in Offenbach konnten wir Gemeinsamkeiten erkennen, aber auch unterschiedliche Auffassungen diskutieren. Einen Tag später, am 02.09.2025, konnte dann auch der Termin mit dem Bundesverkehrsminister in Berlin realisiert werden. Wir haben auch hier die Gelegenheit genutzt, die aktuelle Situation zu erläutern und auf die anstehenden Veränderungen im globalen Netzwerk der Flugsicherung aufmerksam zu machen. Hier konnten durchaus Gemeinsamkeiten erkannt, aber auch die großen Vorbehalte zu den vom Ministerium vorgebrachten Argumenten diskutiert werden.

Der Bundesverkehrsminister war in seiner Message klar und deutlich: „Die Flugsicherungsgebühren sind zu



→ Markus Siebers, Tarek Al-Wazir, Oliver Wessollek. Foto: GdF



→ Oliver Wessollek, BM Patrik Schnieder, Markus Siebers. Foto: GdF

hoch, die Deutsche Flugsicherung GmbH muss günstiger werden und es kann so nicht weitergehen.“

Ungeachtet der Tatsache, dass die Flugsicherungsgebühren hauptsächlich aufgrund anderer, nicht von der DFS zu verantwortenden Ursachen stark steigen mussten – die EU-Regulierung lässt grüßen –, ist hier ganz klar die Meinung der Lobbyisten herauszuhören. Schon bei den User Consolutions zu den Performance-Zielen der RP4 (die bisher immer noch nicht genehmigt wurden) haben die Luftraumnutzer nur das Ziel verfolgt, den Performance-Plan zu torpedieren und das Ministerium aufzufordern, dem vorgelegten Plan nicht zuzustimmen, um die Kosten, entgegen dem Sinn der Regulierung, noch weiter zu drücken, um der „notleidenden Airlinebranche“ unter die Arme zu greifen. Offensichtlich wurden Versprechungen gemacht, die schon bei der Rücknahme der Luftverkehrssteuer nicht eingehalten wurden.

In einem durchaus lebhaften Gespräch konnten wir auch unsere Standpunkte dazu nachdrücklich anbringen. Ob und inwieweit unsere fachliche Expertise hier auch Gehör findet, bleibt abzuwarten.

Für die nächsten Monate befürchten wir einen erhöhten Druck auf die DFS und damit auch auf unsere Arbeitsbedingungen.

EINLADUNG

22. ORDENTLICHE
BUNDESDELEGIERTENKONFERENZ
DER GdF e.V.

7. + 8. November 2025

Hotel Esperanto Fulda
Esperantoplatz 1
36037 Fulda



WIR LADEN RECHT HERZLICH EIN!

Die Veranstaltung beginnt am **7. November um 10:00 Uhr** und endet am Folgetag voraussichtlich gegen 16:00 Uhr. Am Freitag (07.11.) ist zudem ein gemeinsames Abendessen im Restaurant des Hotel Esperanto geplant.

→ VORLÄUFIGE TAGESORDNUNG:

- P.1** Eröffnung der Versammlung und Begrüßung der Mitglieder und anwesenden Gäste durch den Bundesvorsitzenden
- P.2** Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.3** Ablauf und Organisatorisches
 - P.3.1** Wahl und Einsatz der Tagungsleitung
 - P.3.2** Wahl des Protokollführers
 - P.3.3** Organisatorische Ergänzungen
- P.4** Berufung der Mandatsprüfungskommission und des Wahlausschusses
- P.5** Genehmigung/Ergänzung der vorgelegten Tagesordnung
- P.6** Berichte
- P.7** Diskussion und Entlastung des Bundesvorstands
- P.8** Finanzen
- P.9** Bundesvorstandswahlen
 - P.9.1** Mitglied des Bundesvorstands (Bundesschatzmeister)
 - P.9.2** Mitglied des Bundesvorstands (Presse und Kommunikation)
 - P.9.3** Mitglied des Bundesvorstands (Tarif Regio Drittgeschäft)
- P.10** Kommissionswahlen
 - P.10.1** Antragskommission
 - P.10.2** Kontroll- und Beschwerdeausschuss
 - P.10.3** Revisionskommission
 - P.10.4** Vermögensverwaltung
- P.11** Diskussion und Beschluss der Vorlagen
- P.12** Gastbeitrag
- P.13** Interne Organisation
- P.14** Verschiedenes
- P.15** Verabschiedung und Ende der Bundesdelegiertenkonferenz

7. + 8.
NOVEMBER
2025 IN FULDA

Für Fragen zu Durchführung und Tagesordnung stehen der Fachbereichsvorstand sowie die Geschäftsstelle zur Verfügung.

Viva Las Vegas!



von
Michael Kassebohm

So hieß es erstmals vor etwa einem Jahr für zwei Kollegen des FSTD. Aber warum Las Vegas? Beahlt die GdF ihren Vorständen jetzt Lustreisen in die USA? Oder hat sich der Schatzmeister entschlossen, das Vereinsvermögen auf neue innovative Art und Weise zu vermehren? Mitnichten! Die Reise hatte einen ernsten

und fachlichen Hintergrund, doch von Anfang an ...

Auf fachlicher Ebene gibt es mehrere internationale Dachorganisationen, in denen die GdF Mitglied ist und über diese Schiene den Fuß in der Tür beispielsweise der ICAO hat. Im Bereich Flugsicherungstechnik ist dies die IFATSEA, in der die GdF nicht nur gestalten des Mitglied ist, sondern vor einigen Jahren sogar den

Präsidenten stellte. In diesem Verband ist auch die NATCA (National Air Traffic Controllers Association), die, anders als es der Name vermuten lässt, jegliches Flugsicherungspersonal in den USA vertritt, Mitglied. Ein Vertreter für die ATSEP in den Vereinigten Staaten ist Ed Szcuka, mit dem schon seit langer Zeit ein guter und enger Kontakt besteht. In diesem Jahr besuchte er unter anderem die Fachbereichskonferenz des FSTD als Gast. So kam es, dass die NATCA im letzten Jahr die GdF erstmalig zu ihrer nationalen Sicherheitskonferenz „Communicating for Safety“ einlud. André Vöcking und Thomas Schuster vertraten uns dort im letzten Jahr und waren so begeistert von den mannigfaltigen Themen, dass wir uns entschlossen, in diesem Jahr in einer größeren Delegation zu fahren, um auch für den ATCO- und ATOS-Bereich den größtmöglichen Nutzen aus diesem Format zu ziehen. So waren in diesem Jahr zusätzlich Lars Ilchmann, Michael Kassebohm, Sebastian Sachs, Patrick Thormann sowie Mathias Wiegand aus dem FSBD-Vorstand vor Ort.



→ Delegation des FSBD. Foto: © M. Kassebohm



→ Ausstellung der Industriepartner. Foto: © M. Kassebohm

Die CFS 2025 fand vom 15.–17. September im Horseshoe Hotel in Las Vegas statt. Das Hotel ist ein typischer Casinoschuppen, ein bisschen abgewohnt, etwas duster, leicht verraucht und natürlich, ganz typisch, recht großzügig klimatisiert. Was man als Tourist aber übersieht, ist, dass Las Vegas einer der größten Veranstaltungsorte für allerlei Konferenzen und Ausstellungen ist und die meisten Hotels dafür riesige Convention Center vorhalten. Und diese waren auch nötig, denn die „Communicating for Safety“ ist nicht nur eine typische Konferenz, sondern besteht auch aus einem Bereich, in dem sich viele große Akteure der Luftfahrt tummeln und an ihren Ständen den Austausch mit den Offiziellen, aber auch den „Boardschweinen“ suchen. Denn zu dieser Konferenz ist grundsätzlich jedes Mitglied der NATCA eingeladen und wird dafür auch, wenn möglich und unter Verwendung von Urlaubstagen, von der Arbeit freigestellt.

So waren die großen Fluggesellschaften, wie United, American, Delta und Southwest, genauso vertreten wie auch uns gut bekannte Vertreter aus der Industrie, wie beispielsweise Rohde+Schwarz oder Frequentis. Gerade Letztere war anfangs, ebenso wie alle anderen Teilnehmer der Konferenz, mit denen wir ins Gespräch kamen, absolut begeistert, dass „the Germans“ da sind. Stolz stellte man uns am Stand die Remote-Tower-Lösung des Unternehmens vor, die man auch gern an die FAA vermarkten möchte. Auf die „Erfolge“ im deutschen Markt – Braunschweig

RTC ist aufgrund der „Kinderkrankheiten“, zum Zeitpunkt der Konferenz, immer noch nicht operativ nutzbar – angesprochen, zog man sich geschwind darauf zurück, nur für den nordamerikanischen Markt zuständig zu sein.

Grundsätzlich muss man aber sagen, dass alle Vertreter aus der Industrie sehr aufgeschlossen und ziemlich begeistert waren, in den Austausch mit Kollegen aus dem europäischen Umfeld zu gehen, und so konnten beide Seiten an der ein oder anderen Stelle ein gutes Stück über den Tellerrand schauen.

Ein erwähnenswerter Punkt aus dem Bereich der Industrie schien uns noch, dass in diesem Jahr für den Bereich der ATSEP zu beobachten war, dass es einen sich immer weiter intensivierenden Trend zur VR-unterstützten Ausbildung gibt. Ganze technische Betriebsräume lassen sich mit Hilfe von VR-Brillen begehen, Schalter bedienen, Erklärungen einblenden und Fehler simulieren. Eine örtliche Einweisung ist so z. B. möglich, ohne wirklich vor Ort sein zu müssen.

Die Konferenz an sich besteht aber natürlich vor allem aus Vorträgen, Präsentationen und Podiumsdiskussionen. So begann sie dann auch am ersten Tag mit einem Assembly, das mit über 1.200 Teilnehmern schon beeindruckend war. Und das nicht nur aufgrund der schieren Menge an Menschen, sondern auch wegen der, für uns



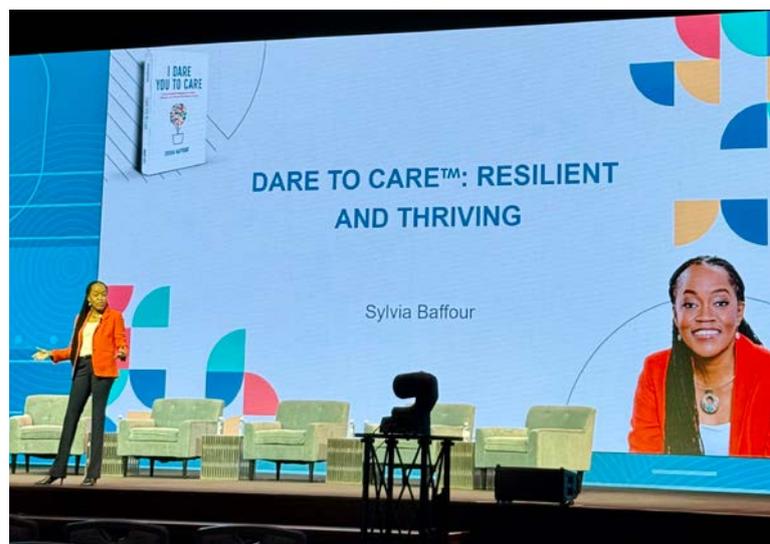
→ Eröffnungsrede von Nick Daniels (Präsident der NATCA). Foto: © J. Steinberg

befremdlichen, amerikanischen Eigenart, viele Events patriotisch zu beginnen. So erschien die Nellis Air Force Base Honor Guard und präsentierte Flagge und Gewehr zu den Klängen der Nationalhymne, für deren Präsentation extra eine Sängerin engagiert war. Und auch, als der Präsident der NATCA, Nick Daniels (auf diesem Bild nicht zu verwechseln mit J. D. Vance), seine Begrüßungsrede hielt, durfte die Flagge nicht fehlen.

Die folgenden drei Tage bestanden dann aus einer Vielzahl teils hochrangig besetzter Vorträge und Podiumsdiskussionen, wie mit dem Chef der FAA, Bryan Bedford, oder auch führenden Vertretern der Airline-Branche.



→ Nick Daniels (NATCA) und Bryan Bedford (FAA) im Gespräch. Foto: © J. Steinberg



→ Vortrag von Sylvia Baffour. Foto: © J. Steinberg

Darüber hinaus gab es Präsentationen, wie etwa von Sylvia Baffour, deren Ansatz anmutet, wie unser „Coach statt Couch“, und diverse Breakoutsessions, wie beispielsweise „tech talks“, „Pilot Controller Forum“ oder „Teamwork in an In-Flight Emergency“.

Nachdem die Konferenztage gegen 17 Uhr endeten, war dann noch Zeit, mit den Kollegen vor Ort ins Gespräch zu kommen, die uns alle mit mehr als offenen Armen empfangen. Alles in allem drei intensive Tage für uns GdFler, von denen wir aber keine Minute hätten verpassen wollen.

Als Schmankerl machte die NATCA es uns kurzfristig möglich, das TRACON und den Tower in Las Vegas zu besuchen und das war ohne Frage etwas ganz Besonderes. Die Kollegen vor Ort begegneten uns mit absoluter Offenheit und waren absolut begeistert, sich mit den „Germans“ auszutauschen. So fanden wir viele Gemeinsamkeiten, aber auch manche Ablagen in den Arbeitsweisen und Procedures und, wer hätte es gedacht, bei der Nutzung der Phraseologie. Bezüglich der Arbeitsbedingungen und sozialen Bedingungen waren wir teils entsetzt, als uns vor Augen geführt wurde, wie gut es uns in Europa im Allgemeinen, aber speziell in Deutschland in der Flugsicherungslandschaft geht (Danke GdF – muss man auch mal sagen können!).

Beispielsweise kämpfen die Kollegen vor Ort mit „sub-optimalen“ Arbeitsbedingungen, wovon manches unglaublich erscheinen mag. Geborstene Scheiben in der Towerkanzel, nicht funktionierende Fahrstühle (auch in Las Vegas) und equipment failures sind keine Seltenheiten – es fehlt an allen Ecken und Enden Geld und Personal. Das Verhältnis zwischen den Lebenshaltungskosten und dem Einkommen ist nicht überall proportional gestiegen. Die Kollegen fahren seit Jahren 6-1 Schichten



→ FSBD-Vorstand zu Besuch bei TRACON und Tower Las Vegas (KLAS).
Foto: © M. Kassebohm

und somit kündigen einige bei der FAA und entscheiden sich für eine bessere Lebensqualität in einem anderen Job oder wandern ab – aktuell vermehrt zu ANSP im mittleren Osten oder Australien.

Und so trug es sich zum Abschluss zu, dass auch wir ein kleines Hindernis bei unserem Besuch überwinden durften – 21 Etagen, denn der Fahrstuhl war mal wieder ausgefallen. Der Tower in Las Vegas ist mit 110 m der dritthöchste der USA, und wir haben zwar nicht gezählt, aber es waren wohl ca. 600 Stufen, die wir bewältigen durften.

Der Ausblick war es aber allemal wert – und abwärts ging der Aufzug dann auch wieder.



→ Ausblick vom Tower Las Vegas (KLAS). Foto: © Lars Ilchmann

Die Vertreter des FSTD, André und Thomas, waren in der Zwischenzeit auch rührig und nahmen Kontakt zu den anwesenden Kollegen aus Australien und Neuseeland auf. Erstere waren zu Beginn der 2000er-Jahre noch engagierte Mitglieder der IFATSEA und richteten sogar eine General Assembly aus. Doch dann brach der Kontakt ab. Nun hoffen wir, dass wir sie, zusammen mit ihren neuseeländischen Nachbarn, wieder in die „Familie“ zurückholen können. Ein Anfang ist gemacht. Dies ist eines von vielen Beispielen, wie wichtig und fruchtbar andauerndes Networking ist.

Den Abschluss der Konferenz bildete das Archie League Medal of Safety Awards Banquet, im Verlauf dessen



verschiedene Kollegen der NATCA geehrt wurden – entweder wegen besonderer Verdienste für die Sicherheit oder aber für ihre herausragende Tätigkeit in der NATCA. Archie League war übrigens der erste Air Traffic Controller der USA, der 1929 seinen Dienst aufnahm.



→ Deutsche Delegation mit dem NATCA-Vorstand. Foto: © M. Kassebohm

Unser aufrichtiger Dank geht an die NATCA, dass sie uns zu dieser großartigen Konferenz eingeladen hat. Wir freuen uns sowohl auf die CFS 2026 als auch auf eventuelle Gegenbesuche unserer amerikanischen Kollegen.



→ Delegation der GdF. Foto: © M. Kassebohm

15. Seminar und Versammlung der IFISA in Bratislava



von Lars Ilchmann

Zum 15. Mal fand die diesjährige Konferenz der „International Flight Information Service Association“ (IFISA) vom 09.09.2025 bis zum 11.09.2025 in der slowakischen Hauptstadt Bratislava statt. Die GdF wurde wieder durch den Bundesvorsitzenden und IFISA-Vizepräsidenten Oliver Wessollek sowie Lars Ilchmann

aus dem Fachbereich FSBD vertreten. Des Weiteren nahmen für die GdF als fachliche Vertreter Jan Rose (Center Langen, FIS) und Katharina Denecke (Tower Berlin, Apron) teil.

Beim IFISA-Seminar in Bratislava wurden zahlreiche spannende Themen präsentiert, die sich vorwiegend um den zentralen Leitgedanken „Mensch im Zentrum von FIS“ drehten. Die Beiträge lieferten nicht nur wertvolle Impulse für das offizielle Programm, sondern gaben auch den Pausengesprächen und den Diskussionen



→ Podiumsdiskussion. Foto: © Katharina Denecke

beim Abendessen eine klare Richtung. Dieser persönliche Austausch mit den Kollegen aus anderen Ländern war mindestens genauso wertvoll wie die Präsentationen selbst.

IFISA bot den über 60 Teilnehmern aus 20 Ländern einen wertvollen und intensiven Austausch rund um die Themen FIS (Flight Information Service), AFIS (Aerodrome Flight Information Service) und APRON (Vorfeldkontrolldienst). Aber auch abseits des eigenen Berufs- und Tätigkeitsfeldes gab es viele weitere interessante Einblicke und Vorträge zu Themenschwerpunkten wie Apron Management, Human Performance und Updates zu den Flugsicherungsorganisationen EASA und ICAO. Mehrere aufschlussreiche Fachgespräche sowie eine Panel-Diskussion über die Zukunft von (A)FIS trugen einen großen Mehrwert zu verschiedenen Arbeitsweisen in Abhängigkeit von örtlichen Bedingungen sowie lokalen Regularien bei. Daraus resultierend wurden gegenseitig Vor- und Nachteile erörtert, die u. a. für mehr Verständnis und sogar zu Verbesserungsvorschlägen für Koordination und Kommunikation mit angrenzenden Ländern während der Konferenzzeit genutzt wurden.

Der Beitrag „Human Performance Management Systems“ von Lea Sophie Trampitsch-Vink (Head of Safety



→ Delegation der GdF in Bratislava. Foto: © Oliver Wessollek



→ Teilnehmer IFISA-Seminar. Foto: © IFISA

Department – Austro Control GmbH) zeigte eindrucksvoll, dass der Mensch im Luftverkehr trotz wachsender Automatisierung das entscheidende Element bleibt. Mit zunehmendem Verkehrsaufkommen, einer alternden Belegschaft und steigender Komplexität stoßen traditionelle Ansätze schnell an ihre Grenzen. Besonders deutlich wurde, dass nicht allein technische Lösungen zählen, sondern dass auch die menschliche Leistungsfähigkeit aktiv gemessen, verstanden und geschützt werden muss. Automatisierung sollte nicht als Ersatz für den Menschen verstanden werden, sondern als Hilfe, Belastungen auszugleichen und den Menschen dort einzusetzen, wo er einzigartig bleibt – bei komplexen Entscheidungen, Kommunikation und ethischem Handeln.

Ein weiterer interessanter Beitrag war „Resilience in a Changing World“ von Sofi Wadsjö (Entry Point North – ein ATS-Ausbildungsbetrieb). Hier ging es darum, wie Menschen und Organisationen Veränderungen nicht nur überstehen, sondern aktiv gestalten können. Resilienz bedeutet nicht, Stress einfach wegzustecken, sondern trotz Unsicherheit handlungsfähig zu bleiben. Faktoren wie emotionale Stärke, flexible Denkweisen, klare Ziele und die Fähigkeit, Unterstützung anzunehmen, wurden dabei als Schlüssel hervorgehoben. In einer Arbeits-

welt, in der sich Rollen verändern und Automatisierung stetig zunimmt, entscheidet diese innere Stabilität darüber, ob man Wandel als Bedrohung oder als Chance begreift.

Eine sehr bewegende und emotionale Präsentation kam von der niederländischen Flugsicherung VNLG, in der ein Teilnehmer sein eigenes Vorkommnis zu einem Flugzeugverlust mit Flugfunk, Radarbild und Zeitleiste vortrug. Zudem wurde nicht nur die Expertise der Kollegen aus den Bereichen (A)FIS untereinander ausgetauscht. In einem weiteren interessanten Vortrag dokumentierte ein VFR-Pilot mit privaten Video- und Flugfunkaufzeichnungen seine sechsmonatige Flugreise durch mehrere europäische Länder. Dabei teilte er seine Eindrücke sowie Erfahrungen mit den verschiedenen AFIS/FIS-Stationen aus Pilotensicht mit. Der Vortrag zeigte eindrücklich, wie unterschiedlich FIS-Dienste in Europa erbracht werden und wie groß die Diskrepanz zwischen den Erwartungen eines Piloten und der tatsächlichen Servicequalität sein kann. Hier wurde deutlich, dass noch mehr Austausch zwischen den nationalen Verbänden sowie eine gemeinsame europäische Grundlage dringend nötig wären, um einheitlichere Standards zu schaffen und besseres Verständnis seitens der Kundschaft zu ermöglichen.



→ IFISA-Seminar. Foto: © Lars Ilchmann

Abschließend gab es erstmalig eine Präsentation zum Thema „Apron Management“. Katharina Denecke stellte ihren Arbeitsplatz beim Vorfeldkontrolldienst am DFS-Towerstandort Berlin vor. Neben den allgemeinen Tätigkeitsfeldern berichtete sie unter anderem auch über die Problematik bezüglich der Lizenzierung und Regulierung des Apron-Bereichs. In einer Tabelle wurden unter Auflistung verschiedener Aspekte die Vorfeldkontrollen Berlin, Frankfurt und München vergleichend gegenübergestellt und über deren individuellen örtlichen Herausforderungen gesprochen.

Nach dem IFISA-Seminar kamen am 11.09. dann die ordentlichen Mitglieder der IFISA zur ihrer jährlichen Versammlung zusammen. Von den 17 Mitgliederorganisationen waren zwölf in Bratislava vertreten – elf waren anwesend und die Färöer-Inseln per Proxy an Dänemark. Für die GdF waren Oliver Wessollek als Vizepräsident und Lars Ilchmann als Schatzmeister sowie Katharina Denecke zugegen.

IFISA-Präsident Mikkel Drescher eröffnete die Versammlung mit dem Bericht zu den Aktivitäten der Vorstandsmitglieder und einer Vorschau der zukünftigen Organisation innerhalb der IFISA sowie der Aktivitäten in Bezug auf die verschiedenen Arbeitsgruppen und ATOS. Der Finanzbericht wurde vom Schatzmeister verlesen und

anschließend das Budget für 2026 verabschiedet. IFISA hat zurzeit genügend finanzielle Mittel, um das IFISA-Seminar zu veranstalten und dem Präsidenten auch Besuche bei den anderen Organisationen, wie IFATCA, IFAIMA, IFATSEA, aber auch ATCEUC und cEGHD, zu ermöglichen.

Lars Ilchmann wurde erneut als Schatzmeister für weitere zwei Jahre bestätigt. Konstantinos Skiadas und Matäusz Szokolowski verlassen das Gremium und standen nicht zur Wiederwahl. Als Nachfolger stellte sich Anna Gwiazda aus Polen vor. Sie wurde ebenfalls einstimmig als neues Vorstandsmitglied der IFISA gewählt. Als nächste Veranstaltungsorte wurden für 2026 Deutschland (Frankfurt/Langen) und für 2027 Polen (Danzig oder Krakau) bekannt gegeben.

Ein besonderer Dank gilt den slowakischen Kollegen der LPS SR für die großartige Organisation der Konferenz in Bratislava, allen Sponsoren – auch der GdF –, die mit ihrer Unterstützung das Seminar ermöglicht haben, sowie Jan Rose und Katharina Denecke für ihre Beiträge zu diesem Artikel.

*Bericht angefertigt von
Lars Ilchmann, Katharina Denecke und Jan Rose.*



✈ Samaritan's Purse DC-8: Weniger als eine Handvoll Flugzeuge des Typs DC-8, eines der ersten und erfolgreichsten Langstreckenflugzeuge der 60er und 70er-Jahre, ist heute weltweit noch unterwegs. Diese 57 Jahre alte, ehemalige Finnair-Maschine, aufgenommen in Larnaca, kann bis zu 74 Tonnen Hilfsgüter transportieren. Foto: © Gerrit Griem



✈ Nolinor Aviation B737-2: Auch Maschinen des Typs B737-200 werden auf der Welt seltener. Dieses Exemplar in den Farben „Montreal Alouettes – Toujours Game“, fotografiert in Yellowknife, fliegt für die kanadische Nolinor Aviation Fracht und Passagiere in den Norden Kanadas. Foto: © Gerrit Griem



✈ Nolinor Aviation B737-2: Eine weitere Farbvariante der B737-200 Flotte von Nolinor Aviation trägt diese 47 Jahre alte Frachtversion. Gut zu erkennen am Bugrad ist das Gravel Kit für Starts und Landungen auf Schotterpisten, was verhindern soll, dass Steine und Schotter aufgewirbelt werden und in die Triebwerke gelangen. Foto: © Gerrit Griem



✈ Caspian Airlines B737-500: Caspian Airlines aus dem Iran betreibt jeweils eine Handvoll Flieger des Typs MD-83 und B737-500 mit einem Durchschnittsalter von ca. 30 Jahren. Auf Kurz- und Mittelstrecken werden Ziele im Iran und auch Verbindungen nach Istanbul angeboten. Foto: © Gerrit Griem



✈ Centrum Air A330: Seit Mitte des Jahres ist dieser ehemalige Thai Airways A330 für die Centrum Air aus Usbekistan vorzugsweise als Frachter unterwegs; hier aufgenommen bei der Landung auf dem Flughafen Istanbul. Foto: © Gerrit Griem



✈ MNG Cargo A321: Die türkische MNG Airlines betreibt diesen A321 in „Go Green“-Bemalung als Frachter. Die Bezeichnung des Typs, sichtbar unter der Registrierung, A321-200 P2F, lässt erkennen, dass diese Maschine früher Passagiere flog und jetzt Fracht befördert: „P2F“ steht für „Passenger to Freighter“. Foto: © Gerrit Griem

Selbst ist die Frau – wenn möglich ...



von Bernd
Biedenbender



Das Grundgesetz verpflichtet Gesetzgeber und Exekutive, die ökonomische Gleichstellung von Frauen und Männern aktiv zu fördern. Und damit beinhaltet das Thema klassische Grundsätze gewerkschaftlicher Arbeit und Ziele und wird auch von der gesamten GdF aufgegriffen.

Der Fachbereich FSTD engagiert sich u. a., um die berufliche Position weiblicher ATSEP näher zu betrachten. Ziel ist es, auf dieses Berufsbild gezielt aufmerksam zu machen, die vielfältigen Möglichkeiten aufzuzeigen, aber auch die Schattenseiten im Hinblick auf die Gleichstellung im Beruf anzusprechen.

Im Rahmen des IFATSEA Euro Group Meetings in Zürich (23.-26.04.2025) fand aus diesem Grund ein Interview mit zwei Delegierten ATSEP statt. Das Interview wurde durchgeführt von Carla Vogel, Ressort Regulation des Fachbereichs FSTD der GdF, es werden Auszüge aus dem Gespräch wiedergegeben.

Ein Kennenlernen und erstes Treffen zwischen den drei Gesprächspartnerinnen fand im Oktober 2024, während der 52. General Assembly der IFATSEA in Las Vegas, statt. Carla vertritt den FSTD zudem als ständiges Mitglied im IFATSEA Women's Committee. Im letzten Jahr hatte Carla auch bereits weibliche ATSEP der GdF bzw. DFS im Rahmen eines Surveys über die berufliche Situation befragt. Der Survey war zuvor online vom IFATSEA Women's Committee zur Verfügung gestellt worden.

In Zürich interviewt wurden Camelia Elisei-Iliescu und Olga Tatiana Gheorghiu. Beide sind Delegierte von ATSEPA, Romanian Air Traffic Safety Electronics Personnel Association.

Olga ist seit 2013 als ATSEP tätig. Sie hat als Navigationsingenieurin an einem Flughafen angefangen und arbeitet derzeit als CNS-Expertin in der Technischen Direktion von ROMATSA (rumänische Flugsicherung). Olga sagt über sich selbst, dass sie davon überzeugt ist, dass

der Job sie ausgewählt hat, nicht umgekehrt: Sie versuche immer, für alles eine Lösung zu finden.

Camelia ist Leiterin von CNS bei ROMATSA und außerdem Präsidentin von ATSEPA. 2017 hat Camelia angefangen, bei ROMATSA zu arbeiten. Davor war sie als Professorin an einer Universität beschäftigt. Bis heute unterrichtet Camelia weiter an der Universität. Sie unterrichte gern junge Menschen mit technischen Fähigkeiten, sagt sie. Wichtig sei ihr zudem, die nächste Generation von ATSEP auszubilden und an ihren Erfahrungen während der eigenen Studienzzeit teilhaben zu lassen.

Zu Beginn des Gesprächs hat Carla über ein spezielles Format an deutschen Schulen erzählt: Girls Day bzw. Boys Day. Dieser Aktionstag findet alljährlich im April statt und soll ermöglichen, die meist stereotypen Berufe für die eigene berufliche Zukunft anzuschauen. Das heißt, dass Mädchen zu den Arbeitsplätzen gehen und sich Berufe anschauen, die normalerweise von Männern ausgeübt werden, und umgekehrt Jungen zu Arbeitsplätzen typischer Frauenberufe. Von ihren Gesprächspartnerinnen wollte Carla wissen, ob ein solches Format auch in Rumänien existiert:

Carla: „Do you have something similar in your countries?“

Camelia: „We do not have a dedicated day, but still, we are trying to be more involved in the actions of young people. Usually we are going in university we are talking about our profession. And we are inviting students to our headquarters to present our job and in a more attractive way. A practical way they see us in our daily basis work. And also they can observe how we are implementing all the technical knowledge from university which is abstract for them. Usually they are learning mathematics, physics, and other specific courses, but without seeing the application of that kind of knowledge.“

Carla: „So, please imagine the situation: you are at a girls' day event and are trying to explain your profession. Why ATSEP as a profession? Why is it worth for?“

Camelia: „I tell the students what happened 11 years ago when I finished university. It was a dream for me to work in aviation because I saw for the first time all the theoretical knowledge applied in real life and in an amazing environment. I was preparing my thesis and I went

to the Airport to work for the practical part of my thesis, and I was so fascinated because I saw this amazing environment where you are doing your job and enjoying all this puzzle around you. It was a dream. My thoughts were: I am seeing airplanes; I am doing my job. I know that I am an important person in this process, and I felt so special. The next I said it in my mind, I need to be there, and this journey started for me.“

Olga: „I wanted to become an actor when I was younger, as a child. I have become an engineer, I am proud. I started from nothing. And today it is like from zero to hero.“

Carla: „Now comes a conceptual bridge to the video that was distributed on International Women's Day: The video shows women who often work at height on equipment. Hence the allusion that those women, those female ATSEP, are 'on top of the world' ... but then there are also the downsides and that you often have to assert yourself as a women ATSEP. Let's talk about that.“

Camelia: „It is hard. For me it was extremely hard because to be a woman in a men's world, you must work ten times more only to demonstrate you are capable. You are doing an excellent job. Even you are a woman. This stereotype about the world of women, it is so embedded in our society. Even my family has doubted that it will be an easy journey for me. They encourage me, but they were so honest with me. Usually, women are studying medicine or other things like teaching in the universities, not doing the practical jobs. Yes, I am an engineer. and this is a personal battle to change the mindset of the society.“

Carla: „So work, commitment, and knowledge are not enough for women to achieve success? Do they always have to 'go the extra mile' than men?“



→ Camelia Elisei-Iliescu (links) und Olga Tatiana Gheorghiu (rechts), Delegierte von ATSEPA ROMANIA.



Camelia: *„To achieve the same for sure, because when I am discussing about my career path, I am honest with the youngest in our teams or the students because I had to sacrifice a lot. Usually, men tend to be more like light about this. But to be honest, I sacrificed time with my family, and I sacrificed all the hobbies or free time just to learn much more than my colleagues. It was a daily basis challenge to prove that I am worth this job and just to break the stereotype and I went extra miles only to demonstrate that. But in my journey, I met some wonderful colleagues, men and women, which was amazing because they are so close to my heart. And after my family, these colleagues are in my close family.“*

Carla: *„It sounds great and a little bit a kind of healing.“*

Camelia: *„Yes ... Work could work out together. No matter what gender you are, and yet you get recognized with all your abilities and knowledge.“*

Carla: *„The last questions are about the meaning and objectives of international networking. Is this an important means of supporting female ATSEP? What goals can be achieved ?“*

Camelia: *„To have individuals in different or foreign countries, or even to make a greater network*

between women countrywide or nationwide or over nation is important to have. I call it safety net for women in this profession, because we had endless discussion about our problems. They are similar, we are encountering the same things, but the way we are dealing with these issues can be adjust and we are on this Women's committee where we are brainstorming about how to deal with this kind of problem. And overall, I saw that one of the main issue is that from time to time we are encountering women that are against women, which is the most, the most hard thing to imagine because we are expecting that women will understand better. ... To expose to the other ladies that you are vulnerable, you had your issues and to present that you are not a superhero today needs courage and trust. But hey, every one of us is a superhero because it is a process of healing or growing and a process to understand all the challenges and how you overcome because you do not have a pattern and there is no magic formula.“

Der Fachbereich FSTD wird weitere Gespräche dazu aktiv initiieren. Aktuell ist anlässlich der 53. General Assembly der IFATSEA in Kapstadt ein weiteres Interview in Planung.

Stay tuned!

To Kaninchenbau



von
Thorsten Raue



Für diesen Kaninchenbau habe ich mir etwas leichtere Kost vorgenommen. Im Nachgang der Änderung, dass sich jetzt auch Deutschland angepasst hat und „CLIMB TO“ sagen muss, kam ja auch Kritik auf.

Und ein Kritikpunkt war mir besonders aufgefallen: „Ich habe gar nicht die Zeit, an-

dauernd ‚TO‘ zu sagen!“ Und das habe ich mal zum Anlass genommen, den Kollegen und Kolleginnen genau zuzuhören, wo so überall ein ‚TO‘ eingeflochten wird, das dort vielleicht nicht hingehört.

Und herausgekommen ist ein Quiz!

In einer Tabelle führe ich ein paar richtige und falsche Sprechgruppen auf, die irgendwie mit dem Wörtchen „TO“ zu tun haben. Und Du darfst markieren, welche richtig ist – und am Ende wird aufgelöst (natürlich mit Quelle zum aktuellen Doc 4444).

1.	CLIMB TO FL 310	CLIMB FL 310
2.	REDUCE SPEED TO 250 KNOTS	REDUCE SPEED 250 KNOTS
3.	REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED	REDUCE MINIMUM CLEAN SPEED
4.	PROCEED DIRECT TO KRH	PROCEED DIRECT KRH
5.	TURN RIGHT TO HEADING 310	TURN RIGHT HEADING 310
6.	CHANGE YOUR CALLSIGN TO GDFo1	CHANGE YOUR CALLSIGN GDFo1
7.	TAXI TO HOLDING POINT	TAXI HOLDING POINT
8.	ARE YOU READY TO START UP?	ARE YOU READY FOR START UP?

1. Das war natürlich einfach und nur zum Aufwärmen. 12.3.1.1 gibt schon vor, dass hier das „to“ zwingend notwendig ist.

2. Obwohl schon in sehr frühen Ausgaben des 4444 über die Kontrolle mit Airspeed gesprochen wird, kommt

diese konkrete Sprechgruppe erst in den 70er-Jahren hinzu. Nach 12.4.1.6 ist „to“ richtig.

3. Genau diese Sprechgruppe gab es in den frühen Ausgaben des 4444 zwar nicht, dafür aber diese Perle des Sprechfunks: „ROGER - REDUCE TO APPROACH SPEED - PERFORM COCKPIT CHECK FOR LANDING - OVER“. Und so ist es auch heute noch nach 12.4.1.6 richtig, „to“ zu sagen.

4. Hier ist in den Quellen zu erkennen, dass das oft genutzte alleinstehende „Direct“ so nicht intendiert ist. Es wird immer zusammen mit anderen Anweisungen verwendet, wie z. B. in 12.4.1.3 mit einem „Heading“, und es ist zu sehen, dass das „to“ falsch ist.

5. Hier können viele Kollegen und Kolleginnen ein „to“ einsparen, denn nach 12.4.1.3 ist hier das „to“ falsch.

6. Die Zuweisung eines neuen Rufzeichens ist eine taufrische Sprechgruppe der späten 90er und hier ist nach 12.3.1.6 das „to“ richtig. Aber diese Sprechgruppe habe ich leider noch nie angewendet.

7. Auch mal etwas für die Tower-ATOCs: Nach 12.3.4.7 ist hier das „to“ völlig richtig – sowohl beim TAXI, als auch beim AIR-TAXI.

8. Diese Sprechgruppe finde ich echt ein wenig fies. Es ist immer „for“: READY FOR DEPARTURE, PUSHBACK, DEICING, aber nach 12.7.1.1 ist in diesem Fall „to“ richtig.

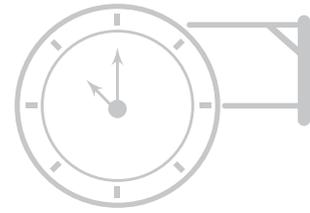
Und am Ende eines seriösen Quiz darf die Einordnung nicht fehlen:

8 Richtige: Sprechgruppenguru – die AG ATS erwartet Deine Bewerbung.

5 – 7 Richtige: Sprechgruppenprofi – kleine Fehler können jedem mal passieren.

2 – 5 Richtige: Sprechgruppenpadawan – jede Person hat noch Potenzial in sich und manche halt etwas mehr.

0 – 1 Richtige: Glückskind – wer es schafft bei fast jeder 50:50-Chance daneben zu liegen, muss Glück in der Liebe haben.



Joe's Corner

So, SO ... oder XP farming durch AIP-Amendments

Joe freute sich. Endlich mal wieder Treffen mit seinen Jungs. Viel zu lange war es her, dass er sich mit seinen Kumpels, die auch seine Arbeitskollegen sind, abseits vom Board verabredet hatte. Das Treffen fand heute nicht in der Kneipe um die Ecke zu Bier und Billard statt, sondern online zum Zocken: League of Legends – 2 Teams, 10 Champions, 1 Ziel: Den Nexus sprengen. Dazwischen: Flashes, Feeds, Flames – und vielleicht ein bisschen Teamwork.

Gequatscht wird über TeamSpeak und neben den normalen gamebegleitenden Ausrufen („Alter!“, „Drake in 30!“, „Komplett broken der Champ!“) geht's natürlich auch um die PartnerInnen, Kids und – wie sollte es anders sein – die Arbeit.

An Joes Tower waren seit Langem mal wieder diverse Sonderaufgaben ausgeschrieben.

Während Joe und seine Jungs sich durch die Toplane tankten, aus dem Jungle gankten und Tower Dives starteten, entspannt sich eine angeregte Diskussion – heute allerdings nicht über die uralte Frage: Wer hat diesmal den Engage verpatzt??

- „Wenn ich nicht Lotse geworden wäre, hätte ich Englisch studiert, um Fantasy-Bücher zu übersetzen, könnte mir English Appraisals als Sonderaufgabe schon vorstellen.“
- „Warum sollte ich mich bewerben? Kickt gar nicht, bringt mir doch keinen Vorteil.“
- „Du machst das doch nicht für deinen Vorteil, sondern weil du Bock drauf hast!“
- „Also ich fänd' Nachwuchswerbung schon spannend; junge Leute vom geilsten Job der Welt zu überzeugen.“
- „Safe! Labern kannst du ja!“
- „Brudi, niemals! Da würd' ich lieber UNIN-Runs für den Sim schreiben!“

- „ADQ wäre auch nice, ich weiß noch, wie schwer ich mich zwischenzeitlich in der Ausbildung getan habe, würde da schon gern helfen.“
- „Immerhin kann man sich im Normalfall die Sonderaufgabe aussuchen und sie wird dir nicht einfach aufgezwungen, da ist dann für jeden was dabei, und wenn es nur Ersthelfer ist.“
- „Meh.“
- „Sieh die Sonderaufgabe doch als Teil deines Character Arcs. Wenn du beim Zocken 'ne Kampagne spielst, machst du doch auch die Side Quests, um Erfahrungspunkte zu sammeln. Eine Chance zum Wachsen, persönliche Weiterentwicklung und so.“
- „Du meinst sowas wie XP farming durch AIP-Amendments? Okay, das catcht mich.“

Als Joe nun auf den Respawn wartete, kam ihm der Gedanke, dass am Ende des Side Quests „ein unscheinbarer Pfad nach links – das Abenteuer deiner Sonderaufgabe beginnt“, vermutlich kein seltener Gegenstand auf ihn warten würde. Keine glänzende Rüstung, kein Loblied des Minnesängers. Ob sich das befriedigende Gefühl einstellen würde, als Teil eines großen Ganzen zum Firmenerfolg beigetragen zu haben? Wer weiß. Aber zumindest hätte man doch eine neue Erfahrung gemacht. Sich aus seiner Lotse-Simplex-Komfortzone getraut. Was ausprobiert und dazu gelernt. Über die Arbeit, aber auch sich selbst, seine eigenen Stärken und Schwächen. Möglicherweise sogar einen Impuls zum Wandel gegeben oder gar zu Veränderung beigetragen. „Achievement unlocked“ sozusagen. Vielleicht sogar ein neues Level freigeschaltet.

Und wenn Joe sich bei einem Computerspiel auf verschiedene Rollen einlassen kann, jeweils das Beste aus AD-Carry, Tank, oder Support herausholt – warum dann nicht auch auf Arbeit mal was Neues ausprobieren? Manchmal entdeckt man erst im Tun, wie gut einem eine neue Rolle wirklich steht.



Achievement unlocked

Nachdem Joe und seine Jungs noch ein paar Spiele gegen pubertierende Teenager verloren hatten, verabschiedete sich Joe. Er war am nächsten Tag für SO ausgeplant: Treffen mit den Leuten vom Flughafen – das LoA aktualisiert sich schließlich nicht von allein ...

*gg, ez,
Euer Joe*

Dublin en détail



von
Thorsten Raue

Am 15. Juni 2022 wurde der neue Kontrollturm am Flughafen Dublin eröffnet. Dies nahm ich zum Anlass, das Area/Anflug-Center und den neuen Tower am Ende meines Urlaubs zu besuchen. Ich nutze solche Gelegenheiten immer gern, um mich mit den Kollegen und Kolleginnen vor Ort auszutauschen.

Kurz zum Einstieg:

Das Areal wurde zuerst durch Großbritannien als Militärflugplatz Collinstown und als Internierungslager genutzt. Durch den Freistaat Irland und die darauffolgende Republik Irland wurde nicht nur die Airline „Aer Lingus“ mit dem passenden Callsign „Shamrock“ ins Leben gerufen, sondern auch der alte Flugplatz zum offiziellen Flughafen der Stadt Dublin, von dem der erste Flug am 19.01.1940 durchgeführt wurde.

In der Folge unterlag das Pistenlayout kleineren Änderungen, aber grob gesagt gab es bis 2022 die kreuzenden Pisten 10/28 und 16/34, wobei durch die vorherrschende Windrichtung hauptsächlich die Bahn 10/28 genutzt wurde.

Neue Piste/Neuer Tower

Deshalb wurde hierzu parallel im Norden die neue Bahn 10L/28R gebaut und am 24. August 2022, durch den Abflug von RYR1964, in Betrieb genommen. Da die Tower-ATCOs (Air Traffic Control Officer – Fluglotse) vom alten Turm aus nur schlecht die neue Bahn einsehen konnten, wurde kurz vor Inbetriebnahme der Piste am 15.06.2022 der neue Turm bezogen.

Mit 87,7 m Höhe ist es das höchste von Menschen genutzte Gebäude Irlands – ja, es gibt in Irland keine Hochhäuser. Zum Vergleich: Heathrow Tower ist nur 87,0 m hoch, Frankfurt Turm knapp 70 m und München ca. 78 m – Dublin hat also einen ganz schön hohen Tower hingestellt bekommen.



→ Foto: © Thorsten Raue

Landmarken

Apropos Höhe: Die höchsten Gebäude Irlands sind die beiden Schornsteine des Kraftwerks Poolbeg – allgemein als „Pigeon House“ bekannt –, wobei es hier nicht um Tauben, sondern um einen Herrn Pigeon geht.

Foto: © Wikimedia



Diese nicht mehr aktiven Schornsteine sind weithin sichtbar und ein viel genutzter VFR-Einflugpunkt für C-Crosser. Die Kontrollzone ist Luftraum C, da in Irland nur drei Luftraumklassen verwendet werden: G (überwiegend bis FL 75), C und A.

Layout

Aber zurück zum Layout des Flughafens: Der Flughafen hat seit der neuen Piste die Form eines nach Westen offenen Hufeisens, da die beiden Besitzer der Kuhweiden zwischen den Parallelpisten ihr Land nicht verkaufen wollen. Glück für mich, da ich so den Turm besuchen konnte, ohne den Sicherheitsbereich des Flughafens zu betreten. Die alten Pisten verblieben unverändert, wobei natürlich die Südbahn zur 10R/28L umbenannt wurde.

Zu ca. 70 % wird die Richtung 28 und zu ca. 30 % die Richtung 10 verwendet. Nur bei besonders seltenen starken Querwinden wird die Piste 16/34 genutzt, was dann

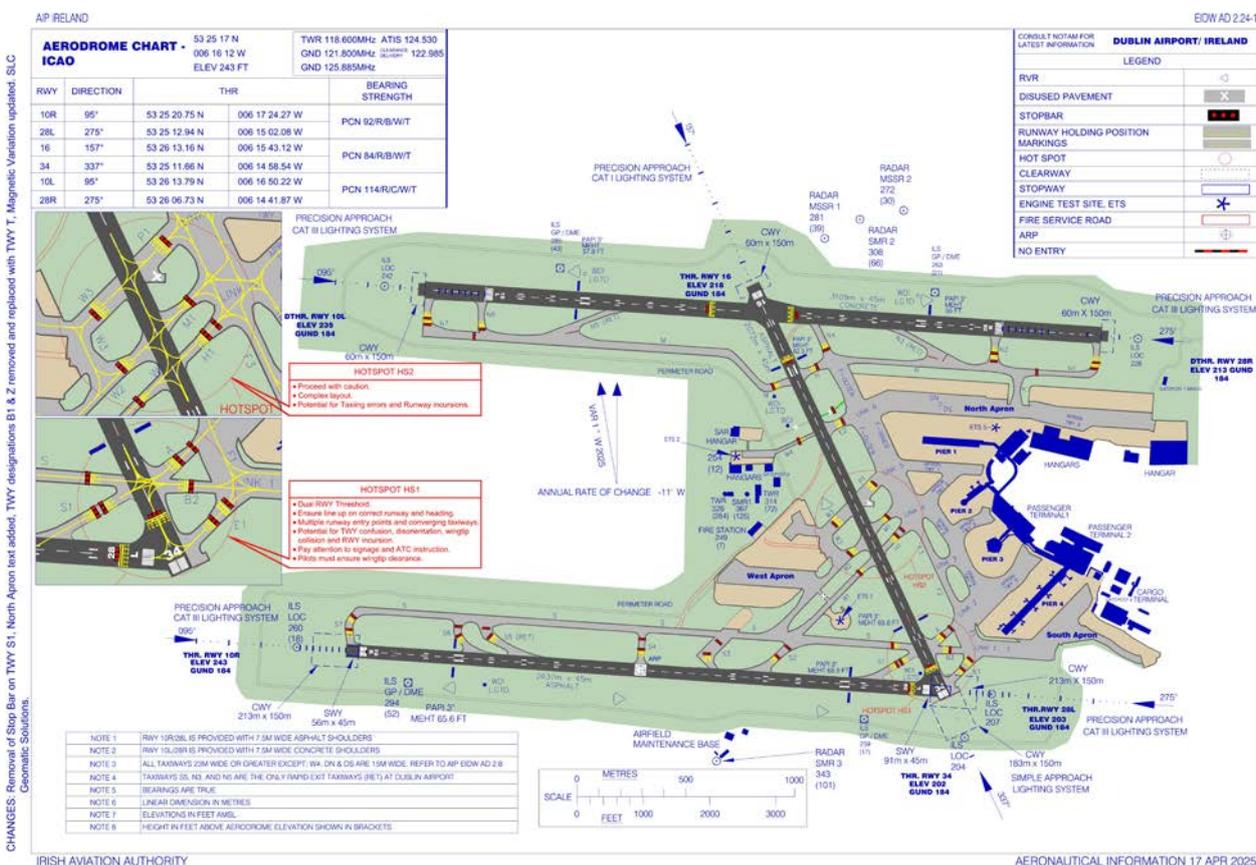


Foto: © AIP Ireland



→ Foto: © Thorsten Raue

auch die Kapazität des Flughafens extrem einschränkt. Während der Flughafen bis 2022 am oberen Limit der Kapazität operierte, sind die Kollegen und Kolleginnen seitdem sehr entspannt. Es ist auf absehbare Zeit noch nicht einmal nötig, dass die Bahnen unabhängig voneinander parallel genutzt werden, wobei im Tower schon je ein ATCO pro Bahn eingesetzt wird. Es wird immer eine Bahn exklusiv als Start- und die andere Bahn exklusiv als Landebahn verwendet, also kein unabhängiger Parallelbetrieb, wie normalerweise in München und Frankfurt.

EINORDNUNG

DUB/EIDW hat also alle Möglichkeiten bekommen noch zu wachsen – er ist mit 34,6 Mio. Passagieren auch unangefochten der größte Flughafen Irlands. Abgeschlagen auf Platz 2 liegt Cork mit 3,1 Mio.

Zum Vergleich: Dublin liegt damit rechnerisch ziemlich genau zwischen Berlin und München. Wenn man bedenkt, dass die gesamte Republik Irland 5,2 Mio. Einwohner hat, finde ich das eine sehr beachtliche Zahl. Der Fokus auf Dublin erklärt auch, warum Dublin überhaupt noch ein eigenes ACC im Gebäude nebenan hat. Von dort wird der Anflugstrom aus Osten kontrolliert

und dort sitzt auch die Anflugkontrolle in einem netten dunklen und kleinen Kontrollraum.

Die große Mehrheit des Verkehrs, wie z.B. die Atlantiküberflüge, werden vom deutlich größeren En-Route-Center in Shannon aus kontrolliert, das ich aber aus Zeitmangel leider nicht besuchen konnte. Aber dann habe ich wenigstens eine Ausrede, um einen weiteren Irlandurlaub zu planen.

Dublin hat mit der neuen Nordbahn und dem höchsten Kontrollturm Irlands seine Kapazitäten deutlich erweitert und ist für die Zukunft gut gerüstet. Irland entwickelt sich rapide und Veränderungen kann man in allen Bereichen wahrnehmen. Für mich war der Besuch eine spannende Gelegenheit, den Wandel in der Flugsicherung aus nächster Nähe zu erleben. Spannend wird sicherlich auch der beschlossene Aufbau einer irischen Luftwaffe, die dann sicherlich auch entsprechende Übungslufträume benötigt.

Wer mehr über Flugsicherung in Irland oder einem anderen Land erfahren möchte, dem möchte ich den Podcast IFATCA Spotlight ans Herz legen – eine der kommenden Folgen wird sich mit Irland beschäftigen.

Ein Besuch im RTC Bodø



von
Lars Ilchmann



Auf Einladung von Avinor und DeltaLuftfart (Gewerkschaft der norwegischen Kollegen) reisten Oliver Wessollek, Tim Friebe, Mathias Wiegand, Patrick Thormann und Lars Ilchmann für die GdF nach Bodø in Norwegen, um das Avinor Remote Tower Center – RTC – der AFISO zu besuchen. Gemeinsam mit der GdF

besuchten andere Gewerkschaftsvertreter der Europäischen Union sowie Vertreter von ETF (European Transport Workers' Federation) und DFS GBR das virtuelle Kontrollzentrum, um die hochmodernen Einrichtungen zu besichtigen. Ziel war es herauszufinden, was bereits

funktioniert und welche Auswirkungen es auf den Luftfahrtsektor hat und gegebenenfalls in unseren eigenen Ländern hätte.

Vor Ort werden derzeit bereits 14 Flughäfen in einem RTC mit 58 Mitarbeitern vereint. Die Arbeitsplätze wirken sehr aufgeräumt und das Center sehr schlicht und freundlich.

Die fast 180-Grad-Bildschirmleinwände sind auf zwei Ebenen im Center verteilt. AFISO arbeiten hier in einem sehr jungen Team in Schichten von bis zu 12 Stunden rund um die Uhr. Bei AFIS (Aerodrome Flight Information Service) handelt es sich um einen Dienst, der an Flughäfen ohne eigenen ATC-Tower angeboten wird. AFISO liefern Informationen über Wetter, Flughafenbedingungen und andere Flugzeuge. Früher war der AFIS im lokalen Tower des Flugplatzes untergebracht.



Die im RTC Bodø untergebrachten Flugplätze haben dabei alle zwischen 3.500 und bis zu 8.000 Flugbewegungen im Jahr. Einige der Plätze haben an manchen Tagen nur drei Flugbewegungen und können somit bereits im „sequential mode“ bearbeitet werden. Dies ist eine Vorstufe des multiple RTC, in dem mehrere Flugplätze

gleichzeitig bedient werden – von einem Lotsen, auf einer Leinwand, die dann in zwei oder maximal drei (je nach Anzahl) Abschnitte unterteilt werden kann. Der „sequential mode“ ist quasi schon eine „multiple operation“, allerdings sind momentan nur Plätze in diesem Modus zusammen bearbeitbar, die nicht gleichzeitig



Verkehr haben. Dies ist in Norwegen planbar, da es auch für VFR-Verkehr eine Flugplanaufgabepflicht gibt. Hat ein Flugplatz Verkehr, ist der Lotse an diesem Arbeitsplatz anwesend und wechselt dann wieder zurück zum Hauptarbeitsplatz seiner Schicht. Sollte doch unangekündigt gleichzeitig Verkehr angekündigt sein, wird ein Kollege aus dem Stand-by im Haus aktiviert.

Technisch gesehen ist es sehr beeindruckend. Norwegen verfügt über ausgezeichnete Internetdienste und flächendeckende Abdeckung – 5G ist quasi überall verfügbar.

Die Frage, die sich dabei mehrfach stellte: Setzt Avinor eine KI ein? Auf Nachfrage wurde erläutert, dass sie Algorithmen verwenden, um die Trainingskapazität vorherzusagen und den richtigen Zeitpunkt für den „sequential mode“ zu bestimmen. KI identifiziert Objekte auf dem Bildschirm, die dem bloßen Auge oft verborgen bleiben. Früher benutzte der Fluglotse ein Fernglas, heute kann Künstliche Intelligenz Kaninchen und Rentiere aus großer Entfernung erkennen.

Das multiple RTC-Verfahren wurde gegenwärtig noch einmal verschoben, da softwareseitig noch kurzfristige Probleme in Validierungen gefunden wurden.

Das RTC wurde aber auch bei den Kollegen in Norwegen nicht mit tosendem Applaus empfangen. Nicht alle Mitarbeiter der abgelegenen Flugplätze haben die Gelegenheit zum Umzug genutzt. Da die Immobilienpreise und die gestiegenen Preise in Bodø abschreckend wirkten, haben einige der erfahrensten Mitarbeiter Avinor verlassen. Dies führte zu einem Verlust an Wissen und Erfahrung. So sehr, dass das Durchschnittsalter der Mitarbeiter von 49 auf 33 Jahre gesunken ist.

Die Ausbildung dauert vier Monate am Avinor-Ausbildungszentrum in Oslo, gefolgt von einer vier- bis sechsmonatigen Ausbildungsphase in einem ATC-Tower und anschließend im Remote-Tower-Center in Bodø.

Außerdem mussten und müssen Avinor und DeltaLuftfahrt nach wie vor verschiedene tarifliche Hürden über-

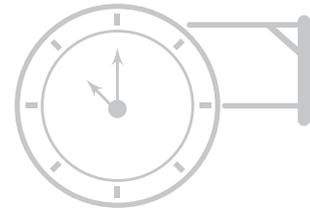
winden, da z. B. die Gehälter aus einem Basisgehalt und dann Boni je nach Verkehrszahlen, historisch bedingt, bestehen. Somit arbeiten derzeit im RTC AFISO mit unterschiedlichen Gehältern, je nach Zulassungen, nebeneinander.

Auch ist der Standort Bodø nicht bei allen beliebt, weshalb es eine signifikante Fluktuation gibt.

Die technischen Begebenheiten vor Ort erscheinen wesentlich durchdachter und man hat sich nicht gescheut, etwas Geld in die Hand zu nehmen, um z. B. die Kameras und Sensoren auf richtige Pfeiler oder extra erstellte Betontürme zu bauen – also nicht irgendwo angeflanscht mit maximalen Vibrationen.

Die bewegten Bilder und das Tracking funktionieren bei der eingesetzten Technik von Kongsberg und Indra, auch wenn die Bildwiederholungsrate teilweise Ruckler bei näheren Objekten aufweist. Für den Einsatz bei verkehrssarmen AFISO-Plätzen im nördlichen Norwegen durchaus brauchbar, aber als Lösung für die DFS und z. B. München keinesfalls ausreichend in unseren Augen. Finanziell ist es laut Avinor sehr unwahrscheinlich, dass bis mindestens 2030 ein finanzieller Gewinn erzielt wird. Es ist fraglich, ob tatsächlich Geld gespart wird, da immer noch Radare, Netzwerke, Sensoren, Personal usw. vorhanden sind. Die Zeit wird es zeigen. Hilfreich dabei ist sicherlich, dass Avinor teilweise in Staatsbesitz ist und dem Unternehmen auch die beteiligten Flugplätze gehören.

Ein herzlicher Dank geht an Marie Sundgot von DeltaLuftfahrt für die Organisation und Avinor für die Präsentation des RTC in Bodø.



Joe's Corner

Joe zu Dienstreisen

Wecker um 0500 Uhr, 0600 Uhr Übernahme des Firmenwagens und 3,5 Stunden auf der Autobahn bis zur Kontrollzentrale Musterhausen. Dort schnell den Rechner aufbauen und einen Kaffee ziehen, bis zum Besprechungsbeginn um 1000 Uhr noch „Netzwerken“ (vulgo: dienstlicher Smalltalk) mit den anderen Besprechungsteilnehmern. Besprechung, Mittagessen in der Kantine mit – Überraschung! – dienstlichem Smalltalk.

Spätestens um 1630 Uhr lässt die Konzentration nach; zum Glück ist ja nach der Tagesordnung um 1700 Uhr Schluss, dann ab ins Hotel, denn morgen um 0830 Uhr geht es weiter. Also mit dem Firmenwagen zur Abendresidenz – ein Mittelklassehotel aus dem DFS-Hotelkatalog irgendwo im Industriegebiet oder auch an einer stark befahrenen Straße im Innenstadtbereich. Auspacken, vielleicht Zeit für eine kurze Pause, dann mit den anderen angereisten Besprechungsteilnehmern zum obligatorischen gemeinsamen Abendessen, meistens eines der zwei „B“s: Brauhaus oder Burger. Gesprächsthemen meistens: die allgemeine Schnittmenge – Dienstliches.

Spätestens mit dem unvermeidlichen Absacker an der Hotelbar kommt Joe wieder mal deutlich zu spät ins Bett. Mit roten Augen trifft Joe die Kollegen im Frühstücksraum, Standardbuffet mit Rührei aus Eipulver und vorge schnittenem Obstsalat aus dem Gastrogroßhandel. Anstatt aus einer Kanne am Tisch holt man sich den großen Kaffee an einer der Selbstbedienungskaffeemaschinen, dann die Rechnung bezahlen und nochmal die korrekte Adresse prüfen, flink das Auto aus der Hotel-Tiefgarage holen, denn um 0830 Uhr geht es ja schon an der Kontrollzentrale Musterhausen weiter mit Tag 2.

Man entscheidet sich, ohne Mittagspause bis 1330 Uhr durchzuziehen, alle angereisten Teilnehmer möchten gern vor dem Einsetzen des Berufsverkehrs noch möglichst viele km zurücklegen. 1345 Uhr ist Joe wieder auf der Autobahn: Der Verkehr läuft zunächst flüssig, aber kurz vor Langen gönnt sich Joe noch 30 Minuten extra im Stau. Joe gibt 1745 Uhr den Firmenwagen wieder ab und fährt mit eigenem PKW oder der S-Bahn nach Hause. Nicht gerade zur besten Tageszeit, auch hier fährt

Foto: © AdobeStock/Generiert mit KI von Edi



er länger als sonst. Zu Hause noch kurz bei der Nachbarin bedanken, die abends die Kinder betreut und die Katze gefüttert hat (denn Joes Lebenspartner/in hatte Spätschicht). Als „Gegengefallen“ muss Joe garantiert in nächster Zeit wieder Rasen mähen ...

Ja, Dienstreisen sind begehrenswert und Joe sollte jedes mögliche Präsenz-Meeting „mitnehmen“, egal ob es fachlich nötig ist oder nicht!

Joe versteht vollkommen, dass für ein solches Reiseprivileg natürlich Hürden zu überwinden sind. Immerhin kassiert er ja eine Zeitgutschrift. Und bei Reisebeginn vor 0600 Uhr sogar noch einen Nachtdienstzuschlag. Alternativ ist natürlich auch eine Vorabendanreise mit einer weiteren Hotelübernachtung sehr attraktiv, ist doch Joes eigenes Bett sehr unbequem und auch Abende mit der Familie sollten gemieden werden.

Also füllt Joe brav zusätzliche Formulare zum elektronischen Dienstreiseworkflow aus, wartet die Genehmigung mehrerer Führungskräfte bis hoch zur Bereichsleitung ab und beantwortet danach liebevoll mehrere Rückfragen des/der Travel-Arranger/in per Mail oder Teams. Denn diesen Aufwand betreibt er doch gern für Zeit auf der Autobahn oder im Zug/Flugzeug und für Abende in der Ferne.

Foto: © AdobeStock

Regen, Sturm – der Sommer ist vorbei, der Herbst ist im Anmarsch



von
Hans-Joachim Krüger

Mitte September – die Tag- und Nachtgleichheit bezeugt, dass die Sommertage vorbei sind und nun nicht nur die Tage kürzer werden, sondern sich über dem Nordatlantik auch ein Tiefdruckgebiet nach dem anderen ansiedelt und quasi im wöchentlichen Gleichschritt Richtung Europa wandert. Die Wetterlage ändert sich und die Tiefdruckgebiete haben in der Regel viel Wasser (Regen) und manchmal sehr viel Wind im Gepäck.

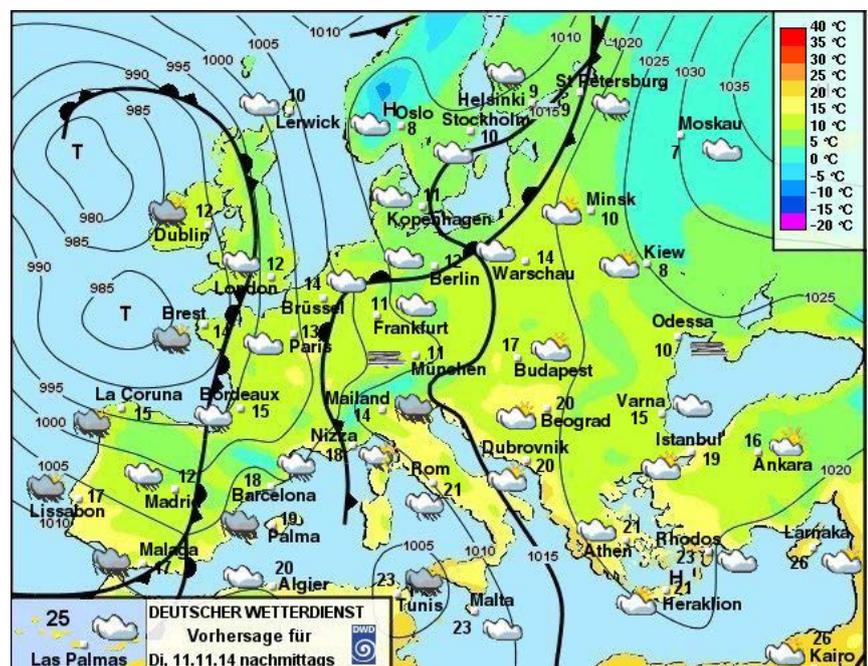
Ein Tiefdruckgebiet beschreibt eine Region mit relativ niedrigem Luftdruck, dessen tiefster Wert das Zentrum (Tiefkern) darstellt. Der Tiefkern wird in den Wetterkarten im deutschsprachigen Raum mit dem Buchstaben „T“ gekennzeichnet.

Für die Entstehung und Entwicklung von Tiefdruckgebieten ist Druckfall von wesentlicher Bedeutung. Für Druckfall am Boden muss demnach in der oberen Troposphäre mehr Luft aus der Luftsäule über dem Tiefzentrum ausströmen (Massendivergenz), als in bodennahen Schichten nachfließt (Massenkonvergenz). Die Divergenzen in der Höhe verursachen großräumig aufsteigende Luftbewegungen (dynamische Hebung) in der unteren Atmosphäre.

Weitere Hebungsprozesse werden in den gemäßigten Breiten auch durch das Aufgleiten warmer Luft über Kaltluft hervorgerufen oder durch starkes Aufheizen des Bodens und somit auch der unteren Luftschichten durch die Sonne induziert. Wärmere Luft ist leichter (geringere Dichte) als kalte Luft und steigt schließlich auf. Verstärkt werden die aufsteigenden Luftbewegungen noch durch die Umwandlung von dem

in der Luft enthaltenen Wasserdampf, Wolken- bzw. Regentropfen (Kondensation). Denn beim Aufsteigen kühlt die Luft ab und die relative Luftfeuchte des aufsteigenden Luftpakets nimmt zu und kondensiert, d. h., es kommt zu Wolken- und Niederschlagsbildung. Beim Kondensationsvorgang wird weitere Energie für Hebung frei (latente Energie).

Die Luftmassen bewegen sich mit zyklonalem Drehsinn (auf der Nordhalbkugel gegen den Uhrzeigersinn, auf der Südhalbkugel umgekehrt) um ein Tiefdruckgebiet herum und führen dabei unterschiedlich temperierte Luftmassen gegeneinander. Dabei wird z. B. auf der Nordhalbkugel warme Luft nach Norden und kalte Luft nach Süden transportiert. Die Luftmassengrenzen im Bereich eines Tiefs werden als Tiefausläufer oder Fronten bezeichnet. In Bodendruckwetterkarten ist die Lage eines Tiefausläufers durch einen scharfen trogförmigen Verlauf der Isobaren („Isobarenknick“) gekennzeichnet. In der Meteorologie werden die Tiefausläufer fachlich korrekt „Kaltfront“, „Warmfront“ und „Okklusion“ genannt.



→ Vorhersage mit Tiefdruckgebiet. Foto: © Deutscher Wetterdienst

Wer die täglichen Wettermeldungen verfolgt, wird feststellen, dass der Wind bzw. Sturm in der Beaufort-Stärke angegeben wird. Die nachfolgende Rubrik zeigt, welche Windstärke zu welcher Beaufort-Einteilung passt:

Beaufort	in m/sec	in km/h	in Knoten
0	0 – 0,2	unter 1	unter 1
1	0,3 – 1,5	1 – 5	1 – 3
2	1,6 – 3,3	6 – 11	4 – 6
3	3,4 – 5,4	12 – 19	7 – 10
4	5,5 – 7,9	20 – 28	11 – 15
5	8 – 10,7	29 – 38	16 – 21
6	10,8 – 13,8	39 – 49	22 – 27
7	13,9 – 17,1	50 – 61	28 – 33
8	17,2 – 20,7	62 – 74	34 – 40
9	20,8 – 24,4	75 – 88	41 – 47
10	24,5 – 28,4	89 – 102	48 – 55
11	28,5 – 32,6	103 – 117	56 – 63
12	32,7 oder mehr	118 oder mehr	64 oder mehr

Aber es gibt auch Erscheinungen im Binnenland wie auch auf See, mit denen man einigermaßen einschätzen kann, wie stark der Wind sein kann.

Im Binnenland:

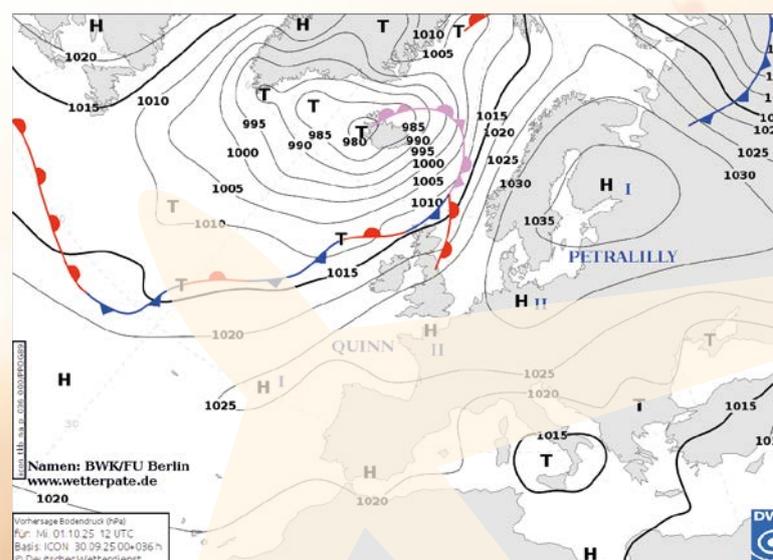
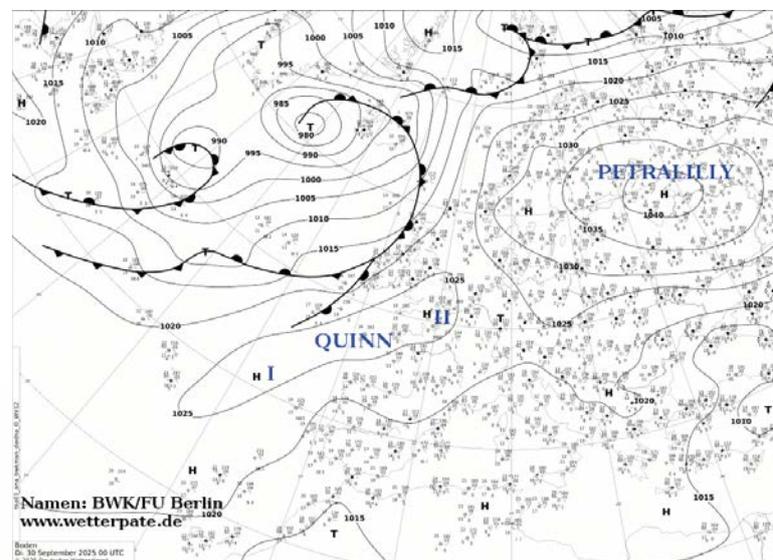
Beaufort	Bezeichnung	Auswirkung
0	still	Rauch steigt senkrecht auf
1	leiser Zug	Windrichtung angezeigt durch den Zug des Rauches
2	leichte Brise	Wind im Gesicht fühlbar, Windfahne bewegt sich
3	schwache Brise	Blätter, dünne Zweige bewegen sich
4	mäßige Brise	hebt Staub und loses Papier, bewegt Äste und Zweige
5	frische Brise	kleine Laubbäume schwanken, Schaumkämme auf Seen
6	starker Wind	starke Äste sind bewegt, schwierig, Regenschirm zu halten
7	steifer Wind	ganze Bäume in Bewegung, Hemmungen beim Gehen
8	stürmischer Wind	Zweige brechen ab, erhebliche Probleme beim Gehen
9	Sturm	Schäden an Häusern (Dachziegel werden abgeworfen)
10	schwerer Sturm	entwurzelte Bäume, schwere Hausschäden
11	orkanartiger Sturm	verbreitete Sturmschäden
12	Orkan	großflächige Beschädigungen

Foto: © AdobeStock

Auf See:

Beaufort	Bezeichnung	Auswirkung
0	still	spiegelglatte See
1	leiser Zug	schuppenförmige Kräuselwellen
2	leichte Brise	kleine kurze Wellen
3	schwache Brise	Kämme beginnen zu brechen
4	mäßige Brise	weiße Schaumköpfe treten auf, Wellen werden länger
5	frische Brise	ausgeprägte Wellen, vereinzelt Gischt
6	starker Wind	größere längere Wellen, weiße Schaumflächen, Gischt
7	steifer Wind	See türmt sich, der Schaum zeigt die Windrichtung
8	stürmischer Wind	mäßig hohe Wellenberge mit langen Kämmen und Gischt
9	Sturm	hohe Wellenberge, Gischt beeinträchtigt das Sehen
10	schwerer Sturm	sehr hohe Wellenberge – Rollen der See – starke Gischt
11	orkanartiger Sturm	extrem hohe Wellenberge, kaum noch Sicht
12	Orkan	See vollständig weiß, jede Fernsicht hört auf, Luft angefüllt mit Schaum und Gischt

Mittlerweile sind die meisten Tief- wie auch Hochdruckgebiete mit Namen versehen. Wer nähere Einzelheiten und Informationen haben möchte oder sich sogar um eine Patenschaft für einen Wettervorgang bewerben möchte, kann und darf sich gerne unter www.wetterpate.de informieren.



Eingeschlafen?



von Werner
Fischbach



Spricht man von der Presse (wobei nicht nur die gedruckte, sondern auch die elektronische gemeint ist), so kommt man an den bedeutendsten Protagonisten des Pressewesens nicht vorbei – an den Journalisten und an den Pressesprechern. Ohne sie geht es nicht. Doch obwohl sie gewissermaßen

so etwas wie eineiige Zwillinge sind und beide, bis auf wenige Ausnahmen, einst einmal den ehrbaren Beruf des Journalisten erlernt haben, verfolgen sie beide unterschiedliche Zwecke. Während der eine,

der Journalist, versucht, die Wahrheit oder, je nach Standpunkt, einen (vermeintlichen) Skandal ans Licht der Welt zu bringen, versucht der andere, der Pressesprecher, seine Firma möglichst auf positive Art und Weise darzustellen. Zusätzlich sollte vielleicht auch noch jene „Berufsgruppe“ dazu gezählt werden, die von den einen als „Whistle Blower“ und von den anderen als „Nestbeschmutzer“ bezeichnet wird. Indem sie Interna aus ihrer Firma oder Organisation ausplaudern und dabei hin und wieder einen Skandal auslösen, der so manchen Geschäftsführer, Manager oder Präsidenten in Verlegenheit bzw. Erklärungsnot bringen kann. Dass sich zu diesem Personenkreis hin und wieder nicht ganz unbedeutende Chefredakteure oder Gewerkschaftsführer gesellen, sollte allerdings nicht verschwiegen werden.





→ Nächtlicher Flugverkehr in Cairns. Foto: © Aero Icarus/Wikimedia CC by s.a.2.0

Um sich nicht dem Vorwurf des „Netzbeschmutzers“ auszusetzen, hat der Verfasser dieses Beitrags lange überlegt, ob er über das, was sich am 9. Dezember 2022 in der Kontrollzentrale des australischen Brisbane ereignet hatte, berichten sollte. Doch als dann das australische Verkehrssicherheitsbüro ATSB (Australian Transport Safety Bureau) mit dem Vorfall, über den nachfolgend berichtet werden soll, an die Öffentlichkeit trat, sah der Verfasser dieses Beitrags keinen Grund, dies nicht auch zu tun. Denn nun war die Geschichte „in der Welt“. Das ATSB hatte seiner Meldung die Überschrift „Air traffic controller incapacitation“ gegeben und es ist nicht weiter verwunderlich, dass allein diese Überschrift das Interesse der Öffentlichkeit weckte. Denn „incapacitation“ bedeutet „Arbeitsunfähigkeit“ und allein die Tatsache, dass ein „Air Traffic Controller“ als arbeitsunfähig bezeichnet worden war und dennoch seinen Job ausübte, schien einen Skandal beim Flugsicherungsdienstleister „Airservices Australia“ darzustellen.

Der Vorfall vom 9. Dezember 2022

Doch was war an diesem 9. Dezember geschehen? Der Reihe nach. Die Anflugkontrolle für den ostaustralischen Flughafen Cairns befindet sich nicht am Flughafen selbst, sondern ist ein Sektor der Kontrollzentrale Brisbane („TCU“ – Cairns „Terminal Control Unit“). Die Nachtschicht für die für den Cairns zuständigen Controller beginnt um 22:00 LCL und endet um 06:00 LCL. Um

die Übergabe an die Controller der Frühschicht entsprechend ordnungsgemäß abwickeln zu können, beginnt die Frühschicht um 05:15 LCL. Dabei muss erwähnt werden, dass die TCU lediglich mit einem Controller besetzt war – eine „single controller night shift“ also. Es gab also niemanden, der sie oder ihn vom Einschlafen abhalten konnte. Das mag akzeptabel sein, wenn das Verkehrsaufkommen niedrig ist. Ein oder zwei Flugbewegungen in der Nacht schafft auch, wie sich einer meiner ersten „Coaches“ ausdrückte, ein „gut trainierter Rhesusaffe“. Sofern er dabei nicht einschläft!

Der ablösende Controller erschien in der Kontrollzentrale pünktlich um 05:15 Uhr. Doch als er die TCU betrat, wurde er von einer ungewöhnlichen Situation überrascht. Denn der Kollege, den er ablösen sollte, schlief noch tief und fest. Dazu hatte er zwei Stühle zusammengestellt, sich auf die Stühle gelegt und sich mit einer Decke zugedeckt. Das sah nicht so aus wie ein ungewolltes Einnicken an der Kontrollposition, sondern wie ein geplantes Vorgehen. Geschehen ist mangels Verkehr nichts. Und nachdem sich der Wachleiter überzeugt hatte, dass sich im Zuständigkeitsbereich des TCU kein Flugzeug befand, wurden die Geschäfte an den übernehmenden Controller übergeben. Bleibt noch anzumerken, dass es geraume Zeit dauerte, bis der abzulösende Kollege richtig munter geworden war. So muss die Frage gestellt werden, ob er in der, zugegebenerma-

ßen kurzen, Zeitspanne in der Lage gewesen wäre, die Situation im Luftraum zu erkennen, zu analysieren und entsprechende Anweisungen zu erteilen.

Nun kann man sich fragen, ob man eine Kontrollposition überhaupt besetzen muss, wenn in einem bestimmten Zeitraum (zum Beispiel während der Nacht) überhaupt kein Flugverkehr stattfindet. Könnte man dann die Nachtschicht nicht gleich ausfallen lassen? Diese Überlegung wird schon so manche Führungskraft angestellt haben. Denn das würde der Firma Geld sparen. Weil dadurch weniger Personal benötigt werden und Geld gespart würde. Weil dadurch auch keine bzw. eine geringere Nachtschichtzulage bezahlt werden müsste.

Doch dabei wird unterschlagen, dass Flughäfen, auch wenn kein Flugverkehr stattfindet, in den Notfallplanningen der „Flugsicherungskunden“ eine wichtige Rolle spielen. Wenn sich beispielsweise an Bord eines Flugzeugs Dinge ereignen, die eine Landung auf dem nächstgelegenen Flughafen dringend erforderlich machen. So kann sich der Berichtersteller daran erinnern, als die meteorologischen Verhältnisse in Frankfurt ihm morgens um drei Uhr eine B747 der PAN AM „auf den Hof stellten“. Möglicherweise handelte es sich dabei um eine ältere Version eines Jumbojets, die noch keine CAT-III-Anflüge durchführen konnte. Flugsicherungs-mäßig war diese „Diversion“ kein Problem, doch beim Flughafen brach etwas Panik aus. Denn es stand nicht genügend Personal und technische Ausrüstung (z. B. Vorfelddbusse) zur Verfügung, um die vermutet große Zahl an Passagieren bedienen zu können. Als der Jumbo dann gelandet war, brach ich, ich gebe es zu, in schallendes Gelächter aus. Denn in großen Lettern war auf dem Rumpf der B747 „PAN AM CARGO“ zu lesen.

Und wie war das mit der Decke, die der Controller von zu Hause mitgebracht hatte? Um sich in der Anflugkontrolle häuslich einzurichten? Nein. Auch hier gibt es eine nachvollziehbare Erklärung: Während der Nacht wurde die Klimaanlage des Kontrollraums weit heruntergeregelt. Sodass die dort Tätigen zu frieren begannen. Weshalb viele eine Decke zum Dienst mitnahmen.

Der Zwischenfall von Cairns

Um es vorwegzunehmen – es gab keine personellen Konsequenzen für den Controller, der während der Nacht in Morpheus’ Armen versunken war. Zumindest sind im Bericht des Flugsicherungsdienstleiters keine zu finden. Warum es keine gab, wird nicht erwähnt. Vielleicht kam dieser Zwischenfall dem Flugsicherungsdienstleister Airservices Australia gerade recht, um auf die prekäre Personalsituation bei der Flugsicherung aufmerksam zu machen? Was lediglich eine Vermutung ist, die nicht auf Tatsachen beruht. Und vielleicht wurden auch keine personellen Konsequenzen gezogen, weil auch das Management von Airservices Australia, vor allem das des ACCs Brisbane, nicht besonders gut ausgesehen hätte?

Alein der Dienstplan bot eine ganz gute Grundlage, während der Nacht einzuschlafen. So waren in Brisbane mehrere Nachtschichten hintereinander an der Tagesordnung. Einer der Controller soll innerhalb von neun Tagen sieben (!) Nachtschichten absolviert haben. Wer unbedingt möchte, dass ein Controller während der Nachtschicht einschläft, der muss ihm nur einen entsprechenden Dienstplan aufbürden! Freunde entsprechend harter Worte könnten dies auch als Körperverletzung bezeichnen, und wer als Dienststellenleiter Derartiges zulässt oder dies anordnet, könnte der Beihilfe zu derselben beschuldigt werden. So muss die Ursache für den Zwischenfall bei der TCU Cairns nicht nur bei dem Controller, der sich während seiner Nachtschicht auf zwei Stühle gelegt und sich mit einer Decke zugeeckt hatte, gesucht werden. Dabei muss festgehalten werden, dass sich der Controller durch sein Handeln einer Verfehlung schuldig gemacht hatte. Man muss ihm jedoch auch zugestehen, dass er sich auf jede Menge mildernder Umstände berufen kann. Und dass das Management durch Unterlassen eine gewisse Mitschuld am Vorfall vom 9. Dezember trägt.

Die Reaktion von Airservices Australia

Als erstes wurde der Zwischenfall von Airservices untersucht. Dabei stellte sich heraus, dass dem Problem der Ermüdung („Fatigue“) nicht die entsprechende Bedeutung zugemessen wurde. So wurde festgehalten,

dass das „Fatigue Assessment and Control Tool“ (FACT) durchaus Komponenten enthält, mit denen eine beginnende Ermüdung erkannt werden kann. Doch bekanntlich nützen die besten Programme nicht so besonders viel, wenn sie nicht angewendet werden. So wurden die Anzeichen einer beginnenden Ermüdung nicht erkannt, sodass die „Civil Aviation Safety Authority“ Änderungen beim „Fatigue Management“ aufgestellt hat. Allerdings hat sich herausgestellt, dass das Programm nicht besonders effektiv ist und überarbeitet werden muss. Denn es gilt zu erkennen, dass auch ein zu niedriges Verkehrsaufkommen zu einer Übermüdung führen kann. Besonders auf die Wachleiter kommt da Neues zu. Denn bisher haben sie eingegriffen, wenn das Verkehrsaufkommen zu hoch wurde. Doch wie erkennt man ein zu niedriges Verkehrsaufkommen? Bisher gibt es dafür keine Kriterien.

Die effektivste Maßnahme bestand darin, die Zahl der Controller zu erhöhen. Damit können personelle Lücken schnell geschlossen werden. Vorausgesetzt, es stehen

auch genügend Controller mit den erforderlichen Berechtigungen zur Verfügung. Und da dürfte der australische Flugsicherungsdienstleister so seine Probleme haben. Denn er leidet selbst unter Personalproblemen. Und bekanntlich wachsen Controller nicht auf Bäumen und können nicht so einfach gepflückt werden.

Da nützt es den Flugsicherungsdienstleistern nicht so besonders viel, dass andere Berufszweige, deren Angehörige ebenfalls im Schichtdienst arbeiten, ähnliche Probleme haben und sich hin und wieder eine kleine Auszeit, einen kleinen „Nap“, leisten. Dies trifft auch auf unsere Partner in den Cockpits zu. Einer Umfrage der Vereinigung Cockpit (VC) zufolge haben sich 93 % der Verkehrspiloten schon mal (manche auch öfters) eine kleine Auszeit geleistet. Das ist ja auch nicht so besonders tragisch. Denn die sind ja mindestens zu zweit in ihren Cockpits und haben eine hundertprozentige Redundanz. Solange die gesamte Cockpitcrew ihren „Nap“ nicht gleichzeitig nimmt. Oder sich die Idee des „Einmann-Cockpits“ gegen jede Vernunft durchsetzt.



→ Qantas ist ein wichtiger Kunde für den Flughafen Cairns. Foto: © Flughafen Melbourne

IN EIGENER SACHE



In eigener Sache



von Hans-Joachim
Krüger

Mit der Ausgabe 05 ist meine Mission als Chefredakteur und gleichzeitig auch als Redakteur für die Mitgliederzeitschrift „der flugleiter“ beendet. Im zweimonatlichen Intervall haben die vielen Redaktionskolleginnen und -kollegen und auch ich versucht, die aktuellsten Gegebenheiten rund um die Flugsicherung, gepaart mit Informationen aus der weiten Welt der Luftfahrt den Mitgliedern der GdF und Interessierten darüber hinaus näherzubringen.

Ich möchte mich bei meinen Lesern und Unterstützern für die jahrelange Treue, insbesondere jedoch bei den vorherigen Bundesvorständen, den Kolleginnen der Geschäftsstelle, Werner Fischbach, Thomas Williges sowie Melanie Rihm (Fa. lithoarts), bedanken. Besonders durch die Zusammenarbeit mit dem „Layout-Büro“ von lithoarts, und damit mit Melanie Rihm, wurden sehr viele redaktionelle Ideen umgesetzt, die die Zeitschrift „der flugleiter“ zu einer sehr erfolgreichen, informativen und aktuellen Mitgliederzeitschrift gemacht haben.

Aufgrund eines Vorstandsbeschlusses wird die redaktionelle Tätigkeit nun neu vergeben, und ich möchte mich von den Lesern und Mitgliedern der GdF verabschieden mit einem

TSCHÜSS – Herzlichen Dank – DAS WAR’S

(It was a pleasure)

Hans-Joachim Krüger

Rückblick & Dank



von
Thomas Ulrich

Ein neues Kapitel beginnt – und wir sagen Danke für das bisherige.

Mit der Neugestaltung des „der flugleiter – Magazin für Mitglieder und Freunde der GdF“ ab Dezember 2025 schlagen wir ein neues Kapitel in der Geschichte unserer Gewerkschaftszeitung auf.

Nach über einem Jahrzehnt in nahezu unveränderter redaktioneller und gestalterischer Form war es an der Zeit, unsere Publikation grundlegend zu überdenken. Eine Leserbefragung, interne Analysen und strukturelle Überlegungen haben gezeigt: Es braucht mehr Übersichtlichkeit, stärkere visuelle Gliederung, thematische Fokussierung – und eine organisatorische Absicherung der redaktionellen Arbeit.

Diese Neuausrichtung ist ein bewusster Schritt in Richtung Zukunft. Doch bevor wir nach vorn blicken, möchten wir mit großer Wertschätzung auf das zurückschauen, was war – und auf die Menschen, die den bisherigen „der flugleiter“ über viele Jahre hinweg geprägt haben.

Allen voran Achim Krüger, der als langjähriger Chefredakteur mit journalistischem Gespür, großer Sorgfalt und einem feinen Sinn für die Themen unserer Branche das Magazin über viele Jahre hinweg gestaltet hat. Mit

Herzblut und Hingabe hat er eine Publikation geschaffen, die nicht nur informiert, sondern auch verbindet. Für seinen unermüdlichen Einsatz, seine Kreativität und seine Verlässlichkeit danken wir ihm von Herzen. Wir hoffen sehr, dass er uns auch künftig in neuer Rolle erhalten bleibt – seine Expertise ist uns weiterhin sehr willkommen.

Ebenso gilt unser Dank der Agentur lithoarts, die über viele Jahre hinweg ein verlässlicher Partner in der Gestaltung und Produktion war. Mit hoher Professionalität, Geduld und einem sicheren Blick für Gestaltung hat lithoarts entscheidend dazu beigetragen, dass „der flugleiter“ stets als hochwertiges und gern gelesenes Magazin wahrgenommen wurde. Der Abschied fällt uns nicht leicht – umso mehr danken wir für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und die vielen gemeinsamen Ausgaben, auf die wir mit Stolz zurückblicken.

Beide – Achim Krüger und lithoarts – haben die Geschichte unseres Magazins entscheidend mitgeschrieben. Dafür sagen wir: Danke.

Unser Dank gilt selbstverständlich auch dem gesamten Redaktionsteam, das mit Engagement, Fachwissen und kritischem Blick zur Qualität und Vielfalt des „der flugleiter“ beigetragen hat. Eure Beiträge, Ideen und Perspektiven waren und sind ein unverzichtbarer Bestandteil unserer Publikation. Wir hoffen sehr, dass Ihr Euch auch künftig aktiv einbringt – denn Eure Expertise wird weiterhin dringend gebraucht, um den „der flugleiter“ als lebendiges und relevantes Magazin zu gestalten.



Alt und doch neu



von Hans-Joachim
Krüger



German Airways, die zweitälteste deutsche Fluggesellschaft, feiert: Vor 70 Jahren erteilte das damals noch junge Luftfahrtbundesamt dem Unternehmen in seiner damaligen Firmierung Westdeutsche Luftwerbung GmbH (WDL) unter dem Firmengründer Theodor Wüllenkemper die zweite Betriebsgenehmigung der Bundesrepublik Deutschland. Eine bewegte Unternehmensgeschichte startete damit am Flughafen Essen-Mülheim. Damit gehört die heutige German Air-

ways zu den traditionsreichsten Namen der deutschen und europäischen Luftfahrt. Das Unternehmen hat seinen Sitz heute in Köln und ist in der Domstadt mit ihrem Flughafen Köln/Bonn inzwischen tief verwurzelt.

Ursprünglich als Anbieter von Luftwerbung und Bannerflügen gestartet, entwickelte sich WDL rasch weiter und übernahm zunehmend anspruchsvolle Aufgaben für Unternehmen und Institutionen. Dazu zählten unter anderem Werksflüge, medizinische Spezialtransporte sowie Frachtdienste für weltweit tätige Logistikunternehmen. Im Laufe der Jahrzehnte wurde die Flotte immer wieder neu aufgestellt, um den wachsenden und wechselnden Anforderungen gerecht zu werden – vom legendären Learjet bis hin zu robusten Turboprop-Maschinen wie der Fokker F-27.

→ Fokker F-27. Foto: © German Airways



→ Fokker F-27. Foto: © German Airways



→ BAe146 der WDL. Foto: © German Airways

1974 erfolgte die Umfirmierung zu WDL Flugdienst, später zu WDL Aviation, die ihr Dienstleistungsspektrum beständig erweiterte. Im Oktober 2017 begann ein umfassender Modernisierungsschub; drei Jahre später war die Fluggesellschaft unter dem Namen German Airways bekannt und trat auch der internationalen Fluggesellschaften-Vereinigung IATA bei.

Heute ist German Airways eine innovative und flexible Regionalfluggesellschaft mit modernster Em-

braer-E190-Flotte. Das Unternehmen ist in ganz Europa im Charter- und Wetlease-Verkehr aktiv. Es fliegt im Wetlease-Business für große europäische Flag Carrier und bietet für Unternehmen Werksverkehre und Shuttles an, Spezialtransporte, Incentive-Reisen, bringt Sportmannschaften auf höchstem Niveau zu Wettkämpfen (Nationalmannschaften, Champions-League- oder Bundesliga-Teams), befördert andere Sportmannschaften wie Football-, Rugby- oder Volleyballteams oder auch

→ Embraer E190 in WDL-Bemalung. Foto: © German Airways





→ BAe146 der WDL. Foto: © German Airways

Bands und Orchester oder Prominente an ihr Ziel. Das Unternehmen hat es hervorragend umgesetzt, die traditionsreichen Wurzeln mit den Anforderungen einer modernen, zukunftsgerichteten Luftfahrt zu verbinden und den eingeschlagenen Wachstumskurs fortzusetzen.

Stolz blickt German Airways zum 70-jährigen Bestehen auf sieben Jahrzehnte deutscher Luftfahrtgeschichte und bedankt sich bei allen Kolleginnen und Kollegen,

Kunden, Geschäftspartnern und Wegbegleitern, die diesen außergewöhnlichen Weg mitgestaltet haben. Auch in Zukunft bleibt German Airways dem Anspruch treu, mit Unabhängigkeit, Qualität und Verlässlichkeit einen wichtigen Beitrag zur europäischen Luftfahrt zu leisten und die Erfolgsgeschichte fortzuschreiben. Die nächsten Innovations- und Entwicklungsschritte sind für die Airline bereits in Sicht.

→ Embraer E190 der German Airways in neuester Bemalung. Foto: © German Airways



Buffalo Airways – Kanadas fliegendes Kulturunternehmen



von
Thomas Williges



Fotos: © Gerrit Griem

Inmitten der rauen Weiten des kanadischen Nordens gibt es eine Airline, die seit Jahrzehnten eine Legende ist: Buffalo Airways. Gegründet 1970 von Joe McBryan, besser bekannt als „Buffalo Joe“, ist die Fluggesellschaft weit mehr als nur ein Transportunter-

nehmen – sie ist ein Symbol für Pioniergeist, Durchhaltevermögen und Liebe zur klassischen Luftfahrt.

Pioniere der Lüfte

Buffalo Airways hat ihren Hauptsitz in Yellowknife, der Hauptstadt der kanadischen Northwest-Territorien. Von dort aus fliegt die Airline mit einer Flotte, die wie ein fliegendes Luftfahrtmuseum anmutet: Die meisten Maschinen stammen aus dem Zweiten Weltkrieg oder den 1950er-Jahren. Besonders berühmt sind ihre Douglas DC-3 und Curtiss C-46 Commando, die trotz ihres Alters teilweise noch täglich im Einsatz stehen – oft bei eisigen Temperaturen und unter extremen Bedingungen.





Diese Flugzeuge übernehmen Aufgaben, die moderne Maschinen häufig nicht bewältigen können: den Transport von lebenswichtigen Gütern wie Lebensmittel, Fracht, Treibstoff, medizinische Ausrüstung und auch Passagiere in abgelegene Gemeinden im hohen Norden – oftmals unter extremsten Wetterbedingungen. Zusätzlich ist Buffalo Airways auch bei der Waldbrandbekämpfung oder bei Notfallmissionen aktiv.

In Regionen, in denen es kaum Straßen oder Infrastruktur gibt, ist Buffalo Airways für viele Menschen lebenswichtig.





„Ice Pilots NWT“ – Der TV-Kult

Einem internationalen Publikum wurde Buffalo Airways durch die Fernsehserie „Ice Pilots NWT“ bekannt, die von 2009 bis 2014 auf dem History Channel lief. Die Doku-Serie zeigte den oft chaotischen, aber faszinierenden Alltag des Unternehmens – von gefährlichen Flügen über technische Pannen bis hin zu familiären Spannungen im McBryan-Clan.

Besonders im Mittelpunkt stand der charismatische Gründer Joe McBryan, der mit seiner Leidenschaft für Oldtimerflugzeuge und seinem unerschütterlichen Willen das Unternehmen prägte. Auch sein Sohn Mikey McBryan, der heute eine führende Rolle in der Firma spielt, wurde durch die Serie bekannt.

Tradition trifft auf Zukunft

Trotz aller Nostalgie ist Buffalo Airways kein Relikt vergangener Zeiten. In den letzten Jahren hat sich die Airline weiterentwickelt: Neben den klassischen Flugzeugen werden auch modernere Maschinen wie DHC Dash-6 oder die Boeing 737-300, als erstes Strahlflugzeug in der Flotte, eingesetzt.

Mit der B737 schlug das Unternehmen ein neues Kapitel auf und erweiterte seine Kapazitäten erheblich. Die B737 übernimmt nun Frachtrouten wie Edmonton–Yellowknife und ermöglicht schnellere, größere Lieferungen – besonders in Zeiten, in denen Straßen und Wasserwege witterungsbedingt unpassierbar sind.



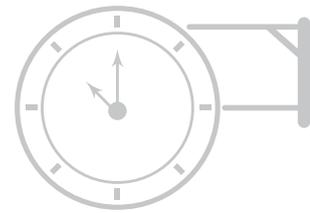


Das Unternehmen engagiert sich zudem verstärkt in der Ausbildung junger Piloten und setzt auf Digitalisierung in der Betriebsführung – ohne dabei seine Wurzeln zu vergessen.

Nach einigen Negativschlagzeilen in der jüngsten Vergangenheit wird die Flotte regelmäßig gewartet und nach höchsten Sicherheitsstandards betrieben. Viele Ersatzteile werden in der firmeneigenen Werkstatt in mühevoller Handarbeit hergestellt oder restauriert – ein beeindruckendes Zeugnis handwerklicher Luftfahrtkunst.

Buffalo Airways steht heute für weit mehr als nur nostalgische Flugzeuge: Sie ist eine unverzichtbare Lebensader für Nordkanada, ein Symbol für Durchhaltevermögen und Leidenschaft in der Luftfahrt – und ein Unternehmen, das eindrucksvoll zeigt, wie alte Technik und moderner Pioniergeist zusammen funktionieren können.





Joe's Corner (und nochmal)

Foto: © AdobeStock



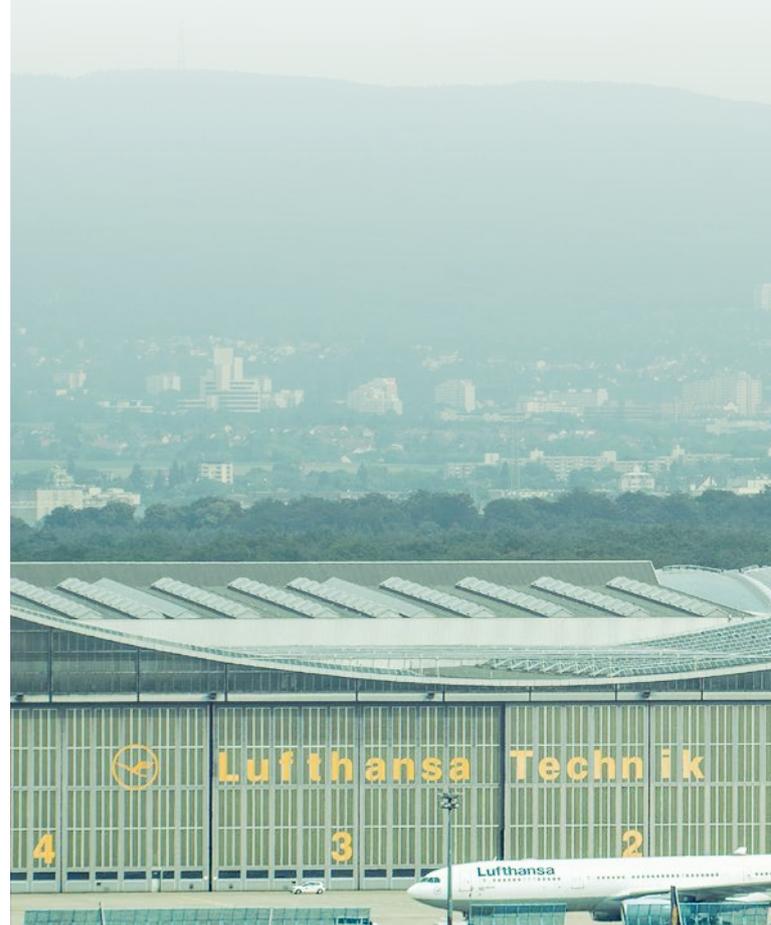
Kurz vor Redaktionsschluss erhielt Joe eine Meldung auf seinem Rechner, die sich für Joe zunächst relativ harmlos anhörte, ihm danach doch einen ziemlichen Schrecken einjagte. Denn nach Angaben der Lufthansa sind die Kosten, die die in Deutschland operierenden Fluggesellschaften und Luftraumnutzer, also alle,

die die Dienste der Flughäfen und der DFS nutzen, entgegen den politischen Absichtserklärungen, nicht gesunken, sondern gestiegen. Von einer Streichung der Luftverkehrssteuer wird, abgesehen von den Airlines, schon lange nicht mehr gesprochen. Auf der Kurzstrecke von 12,48 auf 15,53, bei den Mittelstrecken von 31,6 auf 39,34 und auf den Langstrecken von 56,91 auf 70,83 Euro. Wobei, so erklärt die Kranich-Airline, die An- und Abfluggebühren um 40 % und die Flugsicherungsgebühren um 25 % zunahmen. Die Flughäfen und die DFS haben also ordentlich zugelegt. Dass die Airports und ATC andere Zahlen vorlegten und dem Vorwurf, alles wäre zu teuer geworden, vehement widersprachen, ist Bestandteil eines „Pressekriegs“. Dabei stellte Joe sich die Frage, ob das Produkt Flugsicherung, nämlich die Sicherheit im Luftverkehr (oder sollte man nicht besser vom kontrollierten Luftraum Europas sprechen?), in Hochlohnländern wie Deutschland eben auch seinen Preis hat.

Die von der Lufthansa beklagten Gebühren wurden übrigens im Mai 2024 in Kraft gesetzt. Der Kranich hatte also mehr als ein Jahr Zeit, auf die bevorstehenden Steuererhöhungen zu reagieren. Doch von einer Reduzierung oder der Streichung der Luftverkehrssteuer ist nichts mehr zu hören oder zu lesen. Und die entsprechende Unterstützung durch die Politik scheint still und sanft entschlafen zu sein. Lediglich der Tourismus-Koordinator der Bundesregierung, Christoph Ploß (CDU), scheint sich Mühe zu geben, für dieses Vorhaben „die Trommel zu rühren“. „Wenn die Fluggesellschaften Flüge in Nachbarländer verlegen, weil sich diese nach und

von Deutschland nicht mehr rechnen, dann müssen wir dringend gegensteuern. Konkret heißt das: runter mit der Luftverkehrssteuer!“ Joe wundert sich ein wenig. Über sich selbst. Denn selten hat er Äußerungen von CDU-Politikern so vorbehaltlos zugestimmt.

Dennoch tut sich nichts. Nach Meinung unserer größten Airline liegt Deutschland bei der Erholung von den Corona-Folgen auf Platz 28 von 31. Ein Champions-League-Platz ist dies wirklich nicht. Das trifft insbesondere die innerdeutschen Flüge. Und genau da wird bei der Lufthansa der Rotstift angesetzt. Aus des Kranichs betriebswirtschaftlicher Sicht und aufgrund der Tatsache, dass bei den Haushaltsplanungen das Thema „Luftverkehrssteuer“ nicht einmal erwähnt wurde, landeten deshalb Flughäfen wie Bremen, Dresden, Köln, Leipzig, Münster, Nürnberg und Stuttgart (um nur einige aufzuführen) auf des Kranichs Streichliste. Und dies,



obwohl der zwischen CDU/CSU und SPD geschlossene Koalitionsvertrag genau dies vorsieht. Dagegen ist Joe sich ziemlich sicher, dass unsere Volksvertreter bittere Zähne weinen werden, wenn die ersten innerdeutschen Verbindungen aus dem Flugplan der Lufthansa gestrichen werden. Lufthansachef Jens Ritter bedauerte die geplanten Streichungen und bezeichnete sie als Fehlentwicklung. Unter anderem auch, weil die Bahn nun wirklich keine verlässliche Alternative darstellt. Joe ist da gespannt, wie sich die Sache mit der neuen Chefin entwickelt. So nebenbei muss Joe feststellen, dass auch andere Airlines mit der Stilllegung von einigen Strecken liebäugeln. So hat er gehört, dass Air France die Verbindung zwischen Paris und Stuttgart aufgeben möchte. Aber da gibt es mit dem TGV eine einigermaßen verlässliche Alternative. Vielleicht taucht ja, und dies ist Joes Hoffnung, irgendwo ein weißer Ritter auf! Vielleicht findet sich ja ein Interessent (oder vielleicht mehrere),

der es wagt, die durch die Lufthansa hervorgerufenen Lücken zu schließen.

Wie zu Beginn dieses Beitrags erwähnt, hat Joe der Meldung über die Streichung von einigen (Joe hätte fast „zahlreichen“ geschrieben) Verbindungen keine besondere Bedeutung beigemessen. Schließlich ist Joe ja nicht bei einer Fluggesellschaft angestellt, sondern bei einer Staatsfirma namens DFS. Doch dann wurde ihm klar, dass die Streichung von Flugverbindungen mit einer geringeren Anzahl an Flugbewegungen einhergehen wird. Was seine Firma veranlassen könnte, die Personalplanung noch einmal zu revidieren und der Entwicklung anzupassen. Dabei wäre dies für die DFS eine gute Chance, den Personalbestand an ihren Niederlassungen den Bedürfnissen anzupassen ...

meint Joe.



→ Tower Flughafen Frankfurt. Foto: © DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Good Bye Boeing B757



Ende Oktober 2025 beendet die Fluggesellschaft Condor den Betrieb ihrer letzten Boeing-Jets.

Die mittlerweile gestreiften Boeing-Jets sind bzw. waren an den Flughäfen Düsseldorf und Frankfurt stationiert. Mit ihren letzten Flügen geht eine fast

25-jährige Ära zu Ende, in deren Spitzenzeiten die Fluggesellschaft über 30 Maschinen des Typs B757 betrieb.

Mit der Ausmusterung übernimmt Condor ausschließlich Flugzeuge des Herstellers Airbus.

Die Boeing 757 war jahrelang das Rückgrat der Ferienfluggesellschaft, und die Reiseziele rund um das Mittelmeer bis hin zu den kanarischen Inseln und an das Rote Meer wurden in aller Zuverlässigkeit betrieben und befliegen.

Condor wird ihre letzten zwei B757 noch einmal von Düsseldorf Richtung Palma und zum anderen von Frankfurt Richtung Ägypten/Hurghada entsenden und danach das Kapitel Boeing beenden.



→ Condor B757/300 beim Start in Düsseldorf – damals (2018) noch mit Herz und für Thomas Cook unterwegs. Foto: © Rainer Bexten



→ Tower Flughafen Hamburg. Foto: © DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Kurios

von Hans-Joachim Krüger

Es ist in letzter Zeit sehr auffällig, wie viele verschiedene Vorfälle im Bereich Luftfahrt passieren. Erst jüngst drangen Drohnen in die Kontrollzonen der Flughäfen Kopenhagen und Oslo ein, außerdem kam es zu vermeintlichen Luftraumverletzungen der russischen Streitkräfte im NATO-Luftraum oder sogar zu Cyberangriffen auf verschiedene westliche Flughäfen (u. a. Brüssel, Dublin, London und Berlin).

Ein anderer Zwischenfall ereignete sich am internationalen Flughafen Hamburg – das folgende Notam bescherte vielen Fluggästen und vor allen Dingen Fluggesellschaften doch ernsthafte Probleme:

(A4857/25 NOTAMN

Q) EDWW/QFUAU/IV/NBO/A/000/999/5338N00959E005

A) EDDH

B) 2509180200

C) 2510171200EST

E) FUEL JET A1 NOT AVBL, DUE TO TECHNICAL REASON
AT REFINERY.

AIRLINERS ARE ADVISED TO CONTACT THEIR SUPPLIERS.
OPERATORS ADVISED TO COORDINATE RETURN FUELING
IF POSS.)

Kerosinmangel am Flughafen in Fuhlsbüttel – ein Umstand, den es so vorher in Deutschland auch noch nicht gegeben hat.

Kurz und interessant



zusammengestellt von Werner Fischbach

Einer Meldung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) zufolge haben die deutschen Verkehrsflughäfen ihre CO₂-Emissionen seit 2010 um 56 Prozent gesenkt. Möglich wurde dies durch diverse Maßnahmen, u. a. durch die Umstellung ihrer Fahrzeugflotten auf alternative Antriebe und durch den Ausbau von Photovoltaikanlagen und Blockheizkraftwerken.

oo00oo

Einer Meldung des Internetportals „aero.de“ zufolge beabsichtigt die Lufthansa, ihr Flugangebot auf den Transatlantikstrecken zu reduzieren. So wird die Verbindung zwischen Frankfurt und New York seit Längerem statt zweimal nur noch einmal täglich angefliegen und zwischen Frankfurt und Denver sowie zwischen München und Washington eine längere „Winterpause“ eingelegt.

oo00oo

Nachdem Lufthansa die Zubringerflüge zwischen Paderborn und München wegen zu geringer Auslastung gestrichen hat, hat die regionale Wirtschaft mit Hilfe der dänischen DAT Abhilfe geschaffen. Dabei pendelt dreimal am Tag eine ATR72 zwischen Paderborn und dem Lufthansadrehkreuz München.

oo00oo

Nach dem Studium des Entwurfs des Bundeshaushalts für 2026 ist das auf Verteidigungsfragen spezialisierte Magazin „Hartpunkt“ zu der Auffassung gekommen, dass die Bundesregierung plant, die für die Marineflieger bei Boeing bestellten U-Bootjäger und Patrouillenflugzeuge vom Typ P-8 (eine Spezialversion der B737) von derzeit acht auf zwölf Maschinen zu erhöhen.

oo00oo

Die neue Zollpolitik der USA trifft auch die in Dresden beheimateten Elbe Flugzeug Werke (EFW). Denn wenn weniger Luftfracht zwischen China und den USA geflogen wird, werden auch weniger Frachtflugzeuge benötigt, was den Markt für Umbaufrachter einbrechen lässt. Um den personellen Überhang abzubauen, beabsichtigt EFW, rund 300 Mitarbeiter an andere Firmen auszuleihen. Zudem möchte EFW mit der IG Metall Gespräche über eine Verschiebung der bereits vereinbarten 35-Stunden-Woche führen.

oo00oo



Einer Umfrage des IT-Branchenverbands Bitkom zufolge würde etwas mehr als ein Viertel (27 Prozent) der Befragten in ein autonom gesteuertes Flugzeug steigen. Bei anderen Verkehrsmitteln liegt die Akzeptanz höher. Immerhin würden sich 72 Prozent einer autonom gesteuerten U- oder S-Bahn anvertrauen.

oo00oo

Mit der Ausmusterung ihrer letzten Embraer E-190 und deren Ersatz durch die A220 ist die US-Fluggesellschaft

JetBlue (JBU) zu einer reinen Airbus-Fluggesellschaft geworden. Zurzeit betreibt die Fluggesellschaft 52 A220-300, 125 A320, 63 A321 und 37 A321NEO.

oo00oo

Ryanair-Chef Michael O'Leary rechnet in den nächsten Jahren mit Störungen im europäischen Luftverkehr durch militärische Drohnen und forderte die EU und die USA auf, gegen Russland Strafmaßnahmen in Form von Sanktionen zu verhängen.

→ Lufthansa beabsichtigt, den Nordatlantikverkehr ausdünnen. Foto: © Oliver Roesler/DLH





→ Segelflug über den französischen Alpen. Foto: © Tom Wintrich



Redaktionsschluss

Ausgabe 06/2025 – 21.11.2025

Impressum

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

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

Bankverbindung: Nassauische Sparkasse
IBAN: DE15 5105 0015 0277 0123 08 | BIC: NASSDE55XXX

Verantwortlich für den Inhalt: GdF-Vorstand
Vorstand für Presse und Kommunikation: Thomas Ullrich

Redaktion: Hans-Joachim Krüger (Chefredakteur), Thomas Williges (Spotter, Airlines, Int. Affairs), Brigitte (Emmi) Ennepfer (Ehemalige), Frank Sasse, Jörg Biermann, Tim Friebe (Int. Affairs), Bernd Büdenbender (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Elena Stegemann, Simone Lorenz, Marina Daffner (Redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (Soziale Medien), Andreas Miltner (Allgemeine Dienste)

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Oliver Wessollek, Thomas Williges, Werner Fischbach, Thorsten Raue, Elena Stegemann, Simone Lorenz, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Bernd Büdenbender, Rüdiger Purps, Frank Sasse, Lars Ilchmann, Alexander Schwaßmann, Thomas Ullrich, Oliver Strack, Sebastian Sachs, Michael Wiegand, Thorsten Wesp, Katherina Krüger, Christian Krüger, Thomas Bopp, Dieter Büchte, Thomas Wintrich, Nathalie Jansen, Barbara Gegenwart, Miriam Kelm, Patrick Thormann, Tim Friebe, Carla Vogel, Andreas Miltner

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

Cover: Tower Köln/Bonn (Foto: © Rainer Bexten)
U3: Red Arrows Show in EBBE (Foto: © Rainer Bexten)
U4: Segelflug im Sonnenuntergang (Foto: © Tom Wintrich)

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

Druck: ColorDruck Solutions – eine Marke der Print Media Group GmbH, Niederlassung Leimen | Gutenbergstraße 4 | 69181 Leimen

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

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

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

ISSN 0015-4563



