

REFLECTION 1/01

www.bmfd.de

Amtswechsel im AFSBw

Radarstrahlen - wie geht es weiter?

Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands
Military Air Traffic Services Organization Germany



INHALTSVERZEICHNIS

3	EDITORIAL
4	MILITÄRISCHE FLUGSICHERUNG WIRFT FRAGEN AUF
4 - 5	KOMMENTAR
6	EADS
8 - 11	PROFESSIONALITÄT UND IMPROVISATION IN TOPLICANE
12	AMTSWECHSEL IM AFSBW
12	BDMFD E.V. FEIERT 10JÄRIGES BESTEHEN
13	RADARSTRAHLEN - WIE GEHT ES WEITER ?
14 - 15	ROSTOCK-LAAGE - EIN ZUKUNTSWEISENDES KONZEPT ?
16 - 18	EUROCOPTER - TIGER UND NH 90
20 - 21	AMERIKANISCHE AIR TRAFFIC CONTROLLER TRAINIEREN MIT VIRTUAL REALITY
22	FLUGSICHERUNG SOLL ABFLUG MACHEN
23	ZIVILE LIZENZEN - SINNESWANDEL IM LBA
24	NACH DEM ARBEITSLEBEN
25	HTTP://WWW.BMFD.DE
27 - 28	MOBILE FLUGSICHERUNGSANLAGE FSA 90
29	DIE „ROTE EULE“ IN INGOLSTADT
30	IMPRESSUM/GEBURTSTAGE

Liebe Leser,

schon das erste Grundsatzprogramm des BMFD, das bereits vor über zehn Jahren erarbeitet wurde, wies jene Kernpunkte auf, die ein Überleben der militärischen Flugsicherung gesichert hätte. Die Betonung liegt auf „hätte“!

Nun mehren sich die Anzeichen, dass diese Flugsicherung sich in den letzten Atemzügen befindet. Technische Ausstattungen werden nicht einmal mehr jenen Anforderungen gerecht, die vor mehr als zwanzig Jahren an sie gestellt wurden. Ersatzteile sind nur schwer zu beschaffen, teilweise gar nicht vorhanden; „Kannibalismus“ macht die Runde! Überdies befindet sich manche Radarantenne in einer Art „Ersatzteiltourismus“, von Flugplatz A nach Flugplatz B. Und werden dann auch dort die geforderten Werte nicht erbracht, geht's weiter zum Flugplatz C. Flugvermessungen fördern immer größere Unzulänglichkeiten dieser flugsicherheitsrelevanten Systeme zu Tage.

Die Regeneration qualifizierten Nachwuchses für die Laufbahn des militärischen Fluglotsen gestaltet sich zunehmend schwieriger. Wie könnte man auch guten Gewissens raten, diesen Berufsweg einzuschlagen; ausgebildetes gutes Personal wird zwischenzeitlich von „Headhuntern“ ziviler Flugsicherungsanbieter umworben und kündigt. Mehr als verständlich, denn die Motivation der „Flugsicherungstruppe“ ist längst auf dem Nullpunkt. Der latent vorhandene Beförderungsstau und eine vollkommen unausgewogene Dienstpostenstruktur tragen zusätzlich dazu bei, dass sich zwischenzeitlich Resignation und Lethargie breit machen.

Das Berufsbild des militärischen Fluglotsen, Flugsicherungstechnikers und Flugberaters wird zunehmend durch artfremde Aufgabenerfüllungen verwässert. Die eigentliche Kernaufgabe geht immer mehr verloren und die uneingeschränkte zivile Anerkennung der erworbenen Lizenzen wird bewusst hinausgezögert. Hierunter leidet der für diesen Dienst notwendige Teamgeist ebenso wie das Engagement eines jeden einzelnen. Während das sogenannte „Kastner-Gutachten“ in die vor wenigen Wochen abgeschlossenen Tarifverhandlungen zwischen den Gewerkschaften und der DFS Eingang findet, geht die Bundeswehr in ihrem Entwurf zur neuen ZDV 57/I genau den entgegengesetzten Weg. Ein erschreckendes, neues Bild künftiger Einsatzstrukturen wird erkennbar.

Auf die Anfrage mehrerer CDU/CSU-Parlamentarier des Bundestages hinsichtlich „Der Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb in der Bundeswehr (GEBB) und ihrer Aufgaben bei der Rationalisierung und Privatisierung in der Bundeswehr“ an das BMVg, antwortet dieses unter anderem wie folgt: „Wie der Auftrag zur Bundeswehr im Einzelnen erfüllt wird, liegt im politischen Gestaltungsermessen.“ Und weiter: „Die Erfüllung militärischer Kernaufgaben ist immer dann ... statthaft, wenn dadurch die Einsatzbereitschaft und Funktionsfähigkeit der Truppe nicht evident beeinträchtigt wird.“ Somit ist Privatisieren auch dann zulässig und nützlich, wenn dies in einem Neben- und Miteinander staatlicher und privater Anbieter geschieht.

Bleibt zu hoffen, dass „das politische Gestaltungsermessen“ hier endlich zu einer zwingend notwendigen Neubewertung führt. Die Zeit drängt, denn um die Einsatzbereitschaft und Funktionsfähigkeit der militärischen Flugsicherung sicherzustellen, müsste tatsächlich bereits heute Flugsicherungsleistung eingekauft werden.

Herr Harald Hoppe



Harald Hoppe
Bundesvorsitzender
BMFD

EDITORIAL

Militärische Flugsicherung wirft Fragen auf



Abgeordneter
Th. Meijer

Den Haag - Der CDA-Abgeordnete Meijer, Mitglied der niederländischen Zweiten Kammer (Anm. vergleichbar dem Bundestag), hat ein großes Fragezeichen hinter die Qualität der militärischen Flugsicherung gesetzt. Er fordert die Einsichtnahme in ein Geheimdokument des Verteidigungsministeriums über die Arbeitsweise dieser Abteilung der Luftwaffe. Meijer räumt ein, dass er in diesem Zusammenhang noch immer die Katastrophe mit der Hercules auf der Luftwaffenbasis Eindhoven „im Hinterkopf hat“.

Meijer vermutet, dass das Verteidigungsministerium die Anforderungen für Flugsicherungsanwärter gesenkt hat, um an ausreichend Personal zu kommen. Auch soll die personelle Ausstattung der militärischen Kontrolltürme zu wünschen übrig lassen.

Meijer wird heute, im Zusammenhang mit der Debatte über die Regionalflughäfen, gegenüber Verkehrsministerin Netelenbos diese Frage anschneiden.

Einige Militärflughäfen, etwa Eindhoven, haben eine zivile Mitnutzung. Die Qualität der Militärlotsen hat daher direkten Einfluss auf die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs, so Meijer. Darüber hinaus wechseln viele Militärlotsen zur zivilen Flugsicherung.

Der CDA-Abgeordnete, der als Vorsitzender der parlamentarischen Untersuchungskommission der Bijlmer-Katastrophe (Anm. Absturz einer israelischen Frachtboeing bei Amsterdam) Bekanntheit erlangte, verfügt über Informationen, nach denen Verteidigungsminister De Grave die Qualität der Militärlotsen durch seine Beamten hat überprüfen lassen. Dieser Untersuchungsbericht ist allerdings niemals an die Öffentlichkeit gelangt. Heute wird Meijer - über die Verkehrsministerin Netelenbos - abermals versuchen, diesen Bericht in die Hände zu bekommen.

Quelle: De Limburger vom 11.04.2001

Überrascht ?

Nein, überraschen konnte diese Zeitungsmeldung wirklich nicht. Überraschend kann das geschilderte Problem eigentlich auch nicht für den CDA-Abgeordneten Theo Meijer entstanden sein, wenn man einmal unterstellt, dass auch niederländische Abgeordnete Pressemappen erhalten. Wahrscheinlich gehört aber unser Verbandsmagazin „REFLECTION“ nicht zu den ausgewerteten Zeitungen, sonst hätte er unter dem Titel „Dirigenten gesucht“ bereits Ende letzten Jahres einiges darüber lesen können, was ihn offenbar brennend interessiert. Er hätte bestätigt bekommen, dass die Anforderungen, die bestimmtes Militärpersonal zu erbringen hat, tatsächlich gesenkt wurden und an vielen Stellen der niederländischen Luftwaffe Personalmangel herrscht. Er hätte vom Einsatz deutscher Militärfluglotsen erfahren, die offenbar zur Problemlösung beitragen sollen. Er hätte aber auch einige Gründe erfahren, warum die Niederlande dieses Problem überhaupt haben.

Für uns ist allenfalls überraschend, dass sich das niederländische Parlament mit dieser Frage zu beschäftigen hat. Eine neue Art der Offenheit, wobei zu hoffen bleibt, dass über das Ergebnis der Anfrage des Abgeordneten Meijer berichtet werden wird.

Nun, die Lösung der Probleme bleibt sicher den Niederländern vorbehalten; wichtig ist aber die stattgefundene Erkenntnis. Für den BMFD bleibt die Sorge bezüglich der kommandierten deutschen Militärlotsen aber nicht nur bestehen, vielmehr hat sich unsere Sorge noch erhöht, jetzt wo wir wissen, in welchem - offenbar desolaten - Bereich unsere Kameraden zum Einsatz kommen. Wenn ein niederländischer Abgeordneter schon ein Fragezeichen hinter die Qualität seiner militärischen Flugsicherung setzt, muss die Situation wirklich ernst sein. Es ist nunmehr dringend notwendig, die vom BMFD angemahnten Papiere offenzulegen und die gestellten Fragen hinsichtlich der rechtlichen Bewertung ehrlich und rasch zu beantworten.

Wenngleich Meijer nur bezüglich der niederländischen Fliegerhorste zitiert wird, die

Situation in deren überörtlicher Flugsicherung scheint nicht viel besser zu sein. Auch dort ist Personalmangel offensichtlich an der Tagesordnung - vielleicht weil von dort ein Wechsel zur zivilen Flugsicherung noch einfacher möglich ist. Über die Ausbildung von Personal für DUTCHMIL an der DFS-Akademie haben wir bereits Ende letzten Jahres berichtet; es hat sich zwischenzeitlich aber auch einiges in der Arbeitsweise von DUTCHMIL geändert. So wurde eine Vereinbarung u.a. mit EUROCONTROL getroffen, nach der DUTCHMIL für Hin- und Rückflüge zu Übungsgebieten zumindest zeitweilig sogenannte „channels“, also bestimmte Flughöhen auf festgelegten Routen, benutzt. Dort hat man dann Vorrang vor zivilem Luftverkehr; die Staffelungsverpflichtung ist also umgekehrt. Nachts, an Wochenenden und Feiertagen gibt DUTCHMIL den Luftraum neuerdings z.B. an EUROCONTROL ab und „pointed“ militärischen Luftverkehr lediglich aus, d.h. auch hier wird die Staffelungsverpflichtung dem zivilen Lotsen auferlegt. Das ist für den niederländischen Militärlotsen recht einfach, denn eigentlich braucht man ihn nicht mehr, und es ist der Zeitpunkt abzusehen, zu dem man diese Aufgabe unter Zuhilfenahme der Technik erledigen wird. Die Koordination mit benachbarten Stellen wird allerdings erschwert, denn jede Änderung (Routenabweichung, Flugflächenänderung usw.) muss vor Genehmigung erst erneut an den zivilen Lotsen durchgegeben werden. Dieser Nachteil wird aber in Kauf genommen bzw. muss akzeptiert werden.

Aber es reicht nicht, pharisäerhaft mit dem Finger auf andere zu zeigen. Wir müssen schon überprüfen, ob nicht ein Balken im eigenen - deutschen - Auge steckt. Haben wir es nicht mit vergleichbaren Verhältnissen zu tun? Es scheint schon so, als ob sich die militärische Flugsicherungsausbildung eklatant von der zivilen unterscheiden würde. Anders ist beispielsweise nicht zu erklären, warum es die bekannten Schwierigkeiten bei der Umschreibung von Towerlizenzen durch das Luftfahrtbundesamt gibt; anders ist auch nicht zu erklären, warum bei einem Wechsel von der örtlichen militärischen Flugsicherung in den Bereich der DFS ein lizenzierter militärischer Fluglotse im Vergleich zu einem „Newcomer“ nur wenige Wochen „Nachlass“ im Ausbildungsprogramm der DFS erhält. Wie in den Niederlanden werden etliche mi-

litärische Flugsicherungsaspiranten der Bundeswehr nach der Ausbildung im Bereich der DFS ihre Arbeit verrichten. Dort werden von ihnen die gleichen Fähigkeiten erwartet wie von dem Personal, das die DFS ausgewählt hat.

Es liegt mir fern, erneut das Thema „Abitur“ aufzuwerfen, derzeit wohl das einzige Unterscheidungsmerkmal zwischen zivilem und militärischem Bereich, obwohl auch etliche Militärlotsen heutzutage diesen Bildungsabschluss längst nachweisen. Wünschenswert sind aber vergleichbare Auswahlverfahren, sowohl hinsichtlich der verlangten Fähigkeiten, wie auch in bezug auf die körperliche Tauglichkeit. Es kann doch nicht hingenommen werden, dass nach militärischen Kriterien jemand flugsicherungstauglich ist, nach zivilen Kriterien aber nicht. Dies trifft allerdings auch im Umkehrschluss zu und auch im supranationalen Bereich. Es ist schon erstaunlich, wenn man nach erlittenem Herzinfarkt in einem Land weiterarbeiten darf, in einem anderen aber auf Dauer flugsicherungsuntauglich ist. Viel Arbeit noch für das neue EUROCONTROL im Bereich der Harmonisierung.

Mit großer Freude hört man, dass die Flugsicherungsschule der Bundeswehr eine ISO 9000-Zertifizierung anstrebt und dass die künftige Ausbildung der zivilen Ausbildung bei der DFS vergleichbar sein soll. So gesehen hätten allerdings die Kritiker Recht, die einen vergleichbaren Ausbildungsstand in Abrede gestellt haben. Dann hätte die Bundeswehr in der Vergangenheit wirklich nur Fluglotsen 2. Klasse „produziert“. Um so höher wäre dann die Leistung des einzelnen anzuerkennen, der sich bei der DFS „durchgebissen“ hat. So wäre aber auch eine abweichende - höhere - Durchfallrate bei Militärlotsen zu erklären. Interessant wären einmal genaue Zahlen zum Vergleich, bedauerlicherweise veröffentlicht das Amt für Flugsicherung der Bundeswehr in seinem Jahresbericht seit Jahren derartige Zahlen nicht mehr - vielleicht aus gutem Grund.

Als Fazit bleibt festzustellen, dass wir auch in Deutschland die militärische Flugsicherung auf den Prüfstand stellen müssen, und genau wie in den Niederlanden wird es wohl nur über den politischen Weg gehen.



Michael Voßloh
Ehrenvorsitzender und
stellv. Vorsitzender BMFD

ATC – Exhibition – Maastricht 2001

... so müssen sich Kinder fühlen, wenn sie an den bunten und prall gefüllten Regalen eines riesigen Spielwarenmarktes mit weit aufgerissenen Augen vorbei laufen. Da darf gestaunt werden über das Beste und Neueste aus aller Welt.

Diesen Ansprüchen wurde erneut die ATC-Messe in Maastricht gerecht, hier jedoch für all diejenigen, deren Business Flugsicherung und Flugplatzmanagement sind. Weit über hundert internationale Aussteller präsentierten, was heute der Stand der Technik ist. Dass das Staunen bei deutschen „Militärflugsicherern“ besonders groß war, bedarf für die Eingeweihten eigentlich keiner besonderen Erwähnung. Längst befindet sich dieser Teil der weltweiten Flugsicherungsanbieter in der Drittklassigkeit. Da stimmt es einen besonders traurig, zwischenzeitlich schon zornig, wenn man bedenkt, wie früh gerade dieser Verband vor einer solchen Entwicklung gewarnt hat.

Als vor wenigen Wochen eine Gruppe türkischer Militärlotsen die Flugsiche-

rungsstelle in Geilenkirchen besuchte, war es wohl nur deren Höflichkeit zu verdanken, dass sie bei der „Präsentation“ deutscher Militärflugsicherungstechnik nicht in schallendes Gelächter ausbrachen. Da sie für den gleichen Tag einen Museumsbesuch in Düsseldorf planten, war dies zumindest ein guter Einstieg in die Historie.

Noch immer scheinen jene Entscheidungsträger im BMVg, deren Aufgabe es ist die Beschaffung zu organisieren, nicht verstanden zu haben, dass die Militärflugsicherung eben nicht ein Waffensystem neben vielen anderen ist. Genau genommen ist sie überhaupt kein Waffensystem, das für Krise, Krieg oder Verteidigung konzipiert werden kann und darf. Vielmehr ist Flugsicherung hingegen ausschließlich die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben und Dienstleistungen in Friedenszeiten.

Niemand käme ernsthaft auf die Idee, aus Gründen der Kostenersparnis den Autoverkehr dieser Republik nur noch durch Ampelanlagen mit ausschließli-

chem Rotsignal, anstatt der bewährten „Dreiphasenregelung“ zu ordnen. Für den weitaus komplexeren Bereich der Flugsicherung und der Gewährleistung optimaler Flugsicherheit nimmt man dies aber scheinbar billigend in Kauf.

Grund genug sich eigentlich zu freuen, dass nunmehr zumindest eine neue Rundradaranlage eingeführt werden soll. Um Kosten zu sparen, werden aber auch hier wieder Abstriche an die Leistungsfähigkeit hingenommen. Dabei hätte ein solches System schon vor Jahren eingeführt werden müssen. Und bedenkt man, dass die flächendeckende Neueinrüstung wahrscheinlich zehn Jahre in Anspruch nehmen wird, dann weiß man, wie es um den Stellenwert dieser Militärflugsicherung bestellt ist. Es besteht dringender Handlungsbedarf, diesen Erneuerungsprozess für alle Militärflughäfen innerhalb der nächsten drei Jahre abzuschließen.

(hp)

EADS liefert Radarsystem der neuen Generation für Flugsicherung der Bundeswehr

Ulm – Das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB) hat der neugegründeten European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) einen Auftrag über 7 Mio. Euro zur Lieferung des ersten Radarsystems neuer Generation für die Flugsicherung der Bundeswehr erteilt. Der Auftrag umfasst zugleich die Option auf die Serienproduktion von mehr als 20 der neuen Radare vom Typ ASR-E als Ersatz für die im Einsatz befindlichen Flugsicherungsradare der deutschen Streitkräfte. Wie das Unternehmen am Donnerstag mitteilte, beginnt damit die Truppenversuchsphase zur Modernisierung des gesamten Flugsicherungssystems auf den Flugplätzen der Bundeswehr.

Das Flugsicherungsradar vom Typ ASR-E dient der Kontrolle des militärischen Flugverkehrs. Es gewährleistet die genaue Positionsbestimmung und Iden-

tifikation von Flugzeugen auch unter schwierigen Umwelt- und Verkehrsbedingungen. „Das neue Radarsystem dokumentiert die Leistungsfähigkeit moderner Elektronik beim Aufbau vernetzter Aufklärungs- und Überwachungssysteme“, erklärte Dr. Stefan Zoller, Leiter der EADS-Business Unit Defence Electronics + Telecommunication.

Mit neuesten Technologien der Signalverarbeitung garantiert das ASR-E hohe Genauigkeit und anwenderfreundliche Darstellung der aufbereiteten Daten. Zugleich erlauben leistungsfähige Netzwerkstrukturen und Schnittstellen die Einbindung fremder Informationssysteme und Radargeräte. Die Einbeziehung kommerzieller Hardware und der modulare Systemaufbau ermöglichen hohe Kosteneffizienz.

Die EADS, die im Juli 2000 aus dem Zusammenschluss der drei Unternehmen DaimlerChrysler Aerospace (Dasa, München), Aerospatiale Matra (Paris) und Construcciones Aeronauticas (CASA, Madrid) hervorgegangen ist, ist mit einem Umsatz von EUR 22,5 Mrd. und rund 87.000 Mitarbeitern das drittgrößte Luft- und Raumfahrtunternehmen der Welt.

Die Radartechnologie gehört zu den Haupttätigkeitsfeldern des Unternehmens in der Verteidigungselektronik. Hier ist die EADS mit Luftverteidigungssystemen, Boden-, Flugzeug- und Marineradaren hervorgetreten und an der Entwicklung der Radartechnologie der nächsten Generation (Active Phased-Array) für Kampfflugzeuge und die Anti-Air-Warfare-Fregatten der deutschen und niederländischen Marine beteiligt.

Ulm, den 12. Oktober 2000

Sicher Sicher starten landen



Luftverkehrskontrollradar ASR-E:
sichere Detektion und präzise
Positionsbestimmung, auch unter
widrigsten Umweltbedingungen.

Auf der Basis jahrzehntelanger Erfahrung und technologischer Kompetenz ist die DaimlerChrysler Aerospace AG heute eines der international führenden Unternehmen im Bereich Radar- und Kommunikationssysteme.

Mit dem zivil und militärisch nutzbaren Radarsystem ASR-E verfügen wir über eines der weltweit modernsten Radare für die Luftverkehrskontrolle.

EADS Deutschland GmbH
Electronic Systems
Wörthstraße 85
D-89077 Ulm

Telefon: 07 31 - 3 92 - 73 69
Telefax: 07 31 - 3 92 - 49 08

contact.info@vs.dasa.de
www.eads.net

EADS 

European Aeronautic Defence and Space Company

Professionalität und

von OTL Joachim Himrich

Improvisation

Anforderungen an die Infrastruktur eines Heeresflieger-Feldflugplatzes (HFigFFIP) bei internationalen Einsätzen

Mit Beginn des KFOR-Einsatzes bzw. der Verlegung der deutschen Truppen in das KOSOVO, wurde erstmals in der Geschichte der Heeresfliegertruppe ein Verband von einem Feldflugplatz aus eingesetzt, der nicht auf die bestehende Infrastruktur eines vorhandenen Flugplatzes zurückgreifen konnte. Er musste erst erbaut werden. Das Besondere daran war, dass der Betrieb gleichzeitig und parallel zum Bau sichergestellt werden musste. Dabei galt es, den berechtigten Forderungen der Flugsicherheit Rechnung zu tragen.

Ganz richtig ist die eben getroffene Aussage natürlich nicht. Auch dieser Feldflugplatz lehnte sich an einen vorhandenen Flugplatz an, allerdings nur an einen ehemaligen Agrarplatz mit einer Landebahn, deren Festigkeit nicht besonders hoch war. Ein 180-Tonnen-Kran einer griechischen Firma, der seine „besseren Tage“ vor Jahren in Deutschland erlebt hatte, konnte jedenfalls seine Stützen im Untergrund der Piste versenken.

Eigentlich ist erstaunlich, was in äußerst kurzer Zeit in TOPLICANE (politische Gemeinde GJINOC) erbaut wurde. Nach einigem Hin und Her wurde erst Ende August mit dem Bau begonnen, eine große Herausforderung, denn die Aufnahme des Einsatzverbandes sollte bis Ende September erfolgen.

Grundsätzliches

Die Stationierung eines HFig-Verbandes an einem Feldflugplatz mit guter Infrastruktur, guter Verkehrsanbindung und guten Sicherungsmöglichkeiten ist auch für zukünftige Einsätze die anzustrebende Lösung. Nur in einem Krieg, in dem der Gegner die absolute Luftüberlegenheit besitzt, kann die Stationierung in einem Verfügungsraum (VfgR) über kurze Einsatzzeiten erforderlich sein, ansonsten ist auch wegen der Durchhaltefähigkeit des Personals über lange Zeiträume der gut ausgebaute Feldflugplatz unabdingbar.

Definitionsphase

Ausgangspunkt der Infrastrukturüberlegungen müssen Auftrag und Größe des eingesetzten Verbandes sowie die Bedrohung sein. Wie viele Hubschrauber welchen Typs werden benötigt und sollen stationiert werden. Wie kritisch/zeitkritisch wird der Einsatz beurteilt? Müssen alle Hubschrauber gleichzeitig betrieben werden können oder reicht es, sie einzeln nacheinander starten oder landen zu lassen? Sollen Hubschrauber anderer Nationen den Feldflugplatz mitnutzen können und sind deshalb zusätzliche



Abstellflächen einzuplanen oder werden zusätzlich zu den selbst benötigten keine weiteren Abstellflächen bereitgestellt?

Hier muss vom „Worst Case Szenario“ ausgegangen werden. Im Falle einer plötzlichen Evakuierungsoperation, die auch in einem vergleichsweise friedlichen Umfeld notwendig werden kann, muss die gesamte verfügbare Transportkapazität gleichzeitig eingesetzt werden können. Deshalb muss bei der Planung vom Maximalansatz ausgegangen werden und die maximale Ausbaustufe des Feldflugplatzes vorgesehen werden, Reserveflächen für eine spätere Vergrößerung müssen ebenfalls vorgesehen werden. Entspannt sich die politische und militärische Situation deutlich, kann eine Verkleinerung mit einem Rückbau betrieben werden.

In die Größenüberlegungen sind die Arbeits- und Wohnbereiche mit



einzu beziehen. Die Erfahrungen aus dem KOSOVO zeigen, dass neben dem eigenen Verband weitere Truppenteile mit dem entsprechenden Raumbedarf für den Betrieb eines Feldflugplatzes nötig sind (z.B. Fm-, ABCAbw-, Sicherungssoldaten) und darüber hinaus Bewegungsmöglichkeiten für die Anlieferung und den Umschlag von Versorgungsgütern und für eventuelle Umbauten gebraucht werden. Abstellmöglichkeiten für KFZ dürfen nicht vergessen werden. Für den eigenen Fuhrpark muss genügend Parkraum vorgehalten werden, aber auch für Besucher sind Parkplätze vorzusehen. Dies ist schon deshalb erforderlich, damit Besucherströme kontrolliert werden können und nicht im Lager „versickern“. Ein weiterer entscheidender Faktor ist die geschätzte oder geplante Dauer des Einsatzes, da damit gleichzeitig die Grundlagen

der Ausgestaltung definiert sind. Eine kurzfristige Unterbringung kann sicher in Zelten erfolgen, bei langfristiger Planung sollten dagegen feste Gebäude eingeplant werden. Alles selbstverständliche Dinge, sollte man meinen.

Leben im Felde

Eine gute Unterbringung ist für die Motivation und die Auftragsbefriedigung von entscheidender Bedeutung. Für den Wohnbereich von Verbänden existiert - aufbauend aus den Erfahrungen des IFOR-Einsatzes - ein Feldlagerkonzept, das man als grundsätzlich gut ansehen kann. Allerdings darf dieses Konzept nicht statisch gesehen werden, sondern muss als Grundgerüst genutzt und der jeweiligen Situation vor Ort angepasst werden. Die Wohncontainer-Module sind grundsätzlich eine sehr gute Unterbringungsmöglichkeit, durch eine Belegung mit drei Soldaten wird diese gute Qualität jedoch deutlich gemindert. Ob die Container 9-fach stapelbar sein müssen oder ob eine preisgünstigere Variante auch ausgereicht hätte, soll hier nicht weiter bewertet werden. Für eine Truppengattung, in der sich jeder Berufs- und Zeitsoldat darauf einstellen muss, in regelmäßiger Häufigkeit bis zum Dienstzeitende in den Einsatz zu gehen, muss eine Zweierbelegung der Container die Minimalforderung sein. Die unterschiedlichen Arbeitszeiten und gesetzlich verankerte Ruhezeiten sollten dafür ausreichende Begründung sein, der Vorwurf, nach „Goldrandlösungen“ zu streben, ist absolut fehl am Platze.

Raumforderungen für die Container-Module, die sowohl Zweckmäßigkeiten für den Aufbau, den Betrieb und auch einen späteren Abbau sowie Rücktransport beinhalten, sind vorhanden, werden in der Praxis aus Platzgründen jedoch nicht ausreichend berücksichtigt. Feste Häuser zu erstellen, ist bei einer erwarteten Einsatzdauer wie im KOSOVO ebenfalls eine Möglichkeit, hier ist der Zeitfaktor jedoch von entscheidender Bedeutung. Alternative Konzepte sind bei den verbündeten Streitkräften zu sehen, so ist das amerikanische Lager „Bond Steel“ beispielsweise mit hochwertigen Holzbaracken erstellt, die sicher günstig zu erbauen, in der Nutzung zweckmäßig sind und nach Ende des Einsatzes keine Kosten für den Rücktransport mehr erfordern.

Toiletten- und Duschmodule sind gut, in der Anzahl allerdings nicht ausreichend. Die nationalen Vorschriften verlangen die Trennung von Sanitäts- und Küchenpersonal, den Damen sind separate Bereiche zur Verfügung zu stellen und für die beschäftigten Ortskräfte ist ebenfalls eine Trennung herbei zu führen. Hier ist eine Änderung der Vor-

schriften oder die Erhöhung der Kapazitäten.

Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass die Qualität der Verpflegung entscheidenden Einfluss auf die Motivation und Einsatzbereitschaft der Soldaten hat. Unter diesem Aspekt sind die Küchenmodule allenfalls für eine kurze Übergangszeit als gut zu beurteilen. Hier müssen, um den Forderungen der Hygieniker Rechnung zu tragen und um akzeptable Arbeitsbedingungen zu erreichen, sofort mit Einsatzbeginn feste (Über-)Bauten über die ohnehin zusätzlich notwendigen Feldküchen TFK-250 errichtet werden. Jedenfalls darf die Verpflegung nicht der Leistungsfähigkeit der Küchenmodule angepasst werden, dies hätte eine sofortige Abnahme der Lebensqualität zur Folge.

Die Sportgeräteausrüstung muss, speziell für eine Heeresfliegerabteilung mit den Vorgaben für die fliegenden Besatzungen, in ausreichender Anzahl und Qualität zur Verfügung stehen. Die Festlegung auf an Kopffzahlen orientierten Sätzen erscheint unzweckmäßig. Wird die vorgegebene Zahl vom Verband nicht erreicht, erhält er keine Sportgeräteausrüstung. Das zwingt zu Improvisation und zum Einsatz eigener finanzieller Mittel.

Als vorbildlich kann die Ausstattung des niederländischen Kontingents in TOPLICANE angesehen werden. Das deutsche KFOR-Kontingente konnte davon glücklicherweise profitieren, jedenfalls bis zum Abzug der Niederländer.

Arbeiten im Einsatz

Wesentlichen Anteil an der handwerklichen Arbeit im Einsatz hat die Luftfahrzeugtechnische Staffel. Hier ist eine gute Infrastruktur genauso Grundvoraussetzung für die Auftragsdurchführung der Abteilung wie für die Einhaltung der Flugsicherheitsaspekte. Die Nachschubgruppe benötigt zur Lagerung ihrer bekanntermaßen teuren Ersatzteile witterungsunabhängige Lagerorte, gerade für die feuchtigkeitsempfindlichen Ersatzteile. Wird dies nicht berücksichtigt, gibt die Lagerstandsanzeige deutlich Aufschluss über Einbau oder Rücktrans-



port.

Für alle Hubschrauber müssen Stellplätze in beheiz-/klimatisierbaren Hallen/Zelten vorhanden sein. Dies ist auf der einen Seite für das Arbeiten an den Hubschraubern erforderlich, z.B. für bestimmte Reparaturverfahren unabdingbar, auf der anderen Seite müssen die Medevac- und Großraum-Hubschrauber so untergestellt werden können, dass sie nicht beschädigt oder verdorben werden. Dieser Platzbedarf sollte nicht zu knapp berechnet werden, so dass kleine Reserven für unvorhersehbare Ereignisse bestehen. Arbeitscontainer für die Fachwerkstätten (Fu/Nav, R+S, Lfz-Ausr, Triebwerk, Lfz-BodGer) sind ebenso erforderlich wie Spezialcontainer für POL, Farben und Lacke. Ansätze dazu sind bei der Luftwaffe vorhanden. Wenn bei Arbeitsschutzbegehungen Mängel bezüglich der Lichtstärken an den Arbeitsplätzen (Einheitszelt Typ II) oder den Sicherheitsbestimmungen der Bürostühle aufgezeigt werden, muss die Improvisation ein Ende haben.

Wie die Unterstellmöglichkeiten für die Hubschrauber beschaffen sein müssen, ist sicher wieder abhängig von der Einsatzdauer. Eine lange Dauer rechtfertigt den Bau einer Halle. Für kürzere Einsätze reicht eine Zeltlösung. Hier sollten Beschaffungen nach einer Marktanalyse erfolgen. Fast alles, was im Bereich der Fliegerei gebraucht wird, kann in speziell dafür konstruierten Varianten gekauft werden. Neben der Beständigkeit bei Hitze, Kälte und Staub

müssen die Zelte auch Sturm standhalten und die Eingänge so gehalten sein, dass sie auch bei Sturm ohne Gefahr für Mensch und Material geöffnet und geschlossen werden können. Das als „Tornado“-Zelt bezeichnete Kfz-Instandsetzungszelt erfüllt diese Anforderungen nur eingeschränkt.

Der oben abgebildete Clam-Shelter (NL-Kontingente in TOPLICANE) erfüllt diese Anforderungen deutlich besser und war im Einsatzraum bei den anderen Nationen in unterschiedlichen Größen auch vielfach zu sehen. Elektromotoren öffnen die Zelteingänge, Rissbildungen waren nicht zu beobachten.

Für die Außenposten (z.B. Medevac-



TETOVO) müssen die Unterstellmöglichkeiten in gleichem Umfang vorgesehen werden, gegebenenfalls auch mit geeigneten Schleppfahrzeugen aus-



gestattet, die bisher nicht im Bestand der Bundeswehr sind.

Die Ausgestaltung des Flugfeldes kann aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet werden. Grundvoraussetzung ist aber auch hier, dass der vorhandene Raum Bewegungsmöglichkeiten zulässt, Schleppvorgänge müssen so möglich sein, dass Schäden weitgehend ausgeschlossen sind. Dies kann einerseits mit genügend Raum geschehen, auch die Trennung von Flugbetriebsbereich und dem Rest des Lagers mit eventuellem Kfz-Verkehr durch Besucher erhöht hier insgesamt die Sicherheit.

Ob das Flugfeld aus einer Platte besteht oder ob an den ausreichend

großen und hindernisfreien Landeplatz eine „Spinne“ aus Schlepp-, Roll-, Ho-verwegen und Abstellflächen mit der entsprechenden Anbindung an die Unterstellmöglichkeiten

hängt von den vorhandenen finanziellen Mitteln oder auch vom angetroffenen Untergrund ab. Allerdings sollten die Befestigungen immer aus Beton gefertigt sein, Kufen drücken sich bei den entsprechenden Außentempe-

raturen in Asphalt ein, Kraftstoff zerstört ihn. Selbst die CH 53 drückt sich mit ihrem Gewicht in den Asphalt ein. Das Beispiel einer Spinne ist vor der Haustür des SFOR-Kontingents in RAILOVAC zu sehen.

Sicherung

Der Sicherung von Mensch und Material ist hohe Bedeutung beizumessen. Eigene Kräfte stehen dafür bei den Heeresfliegern im Frieden nicht zur Verfügung. Deshalb muss frühzeitig die Sicherungskomponente festgelegt werden. Ein Maschinengewehr sollte nicht die schwerste Waffe sein, eine 20 mm Kanone auf einem gepanzerten

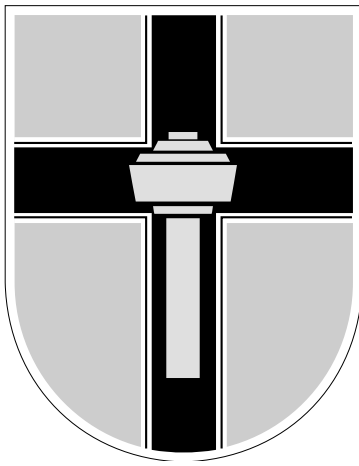
Fahrgestell sorgt für erheblich mehr Eindruck.

Fazit

Die in den bisherigen Einsätzen gewonnenen Erfahrungen sollten zusammengetragen, fixiert und zu einem Konzept der Heeresfliegertruppe fortgeschrieben werden. Nur so kann in kurzer Zeit der Aufbau eines HFlgFFIPI vorangetrieben werden. Es erscheint auch zweckmäßig, in der Truppengattung Fachleute auf dem Gebiet Infrastruktur einzuplanen, die im Bedarfsfall mit dem nötigen Sachverstand an ein Projekt herangehen können.

Die „Schubladenlösung“ Feldflugplatz sollte mit definierten, notwendigen Bestandteilen fertiggestellt sein, bevor der Verband an den Platz verlegt. Seine Einsatzbereitschaft kann unter Abstützung auf bestehende Infrastruktur in der Nähe des Einsatzraums (für das KOSOVO z.B. SKOPJE) hergestellt werden. Dadurch könnte optimale Infrastruktur bereitgestellt werden, Termindruck würde vermieden und jahreszeitlich bedingte Verzögerungen im Ausbau könnten ohne Einschränkungen in der Verfügbarkeit des Lufttransportraums für die Truppen überbrückt werden, bis ein HFlgFFIPI bezugsfertig ist.





Amtswechsel im AFSBw

Neuer Leiter des Amtes für Flugsicherung der Bundeswehr, das mit zwei Standorten in Frankfurt vertreten ist, und zwar am Kaiserleikreisel und in Hausen, ist Oberst Rolf Storjohann.

Die Übergabe der Verantwortlichkeit erfolgte am 15. März 2001 im Rahmen eines feierlichen Appells im Skyline-Bahnhof des Terminals 2 am Flughafen in Frankfurt. Viele geladene Gäste und abgeordnete Soldaten und Offiziere waren zugegen, um Empfang und Serenade im Rahmen der Feierlichkeiten beizuwohnen.



Quelle: DFS

Oberst Rolf Storjohann stammt aus Norddeutschland und wurde 1944 in Lüneburg geboren. Der dreifache Familienvater und zwischenzeitlich vierfache Großvater lebt nunmehr nach seiner Tätigkeit in Brüssel in einem Haus im Nahe-Tal.

Oberst Storjohann trat 1962 in die Luftwaffe ein. Nach der Grundausbildung durchlief er Unteroffiziers- bzw. Offiziersausbildung sowie die notwendigen Fachausbildungen eines Flugsicherungskontrollleiters.

Nach seiner Offiziersausbildung war Oberst Storjohann als Flugsicherungs-

kontrolloffizier in Neubiberg, Fürstentfeldbruck, Decimomannu, Lechfeld, Sobornheim und Geilenkirchen eingesetzt. Später wurde er Chef der Flugbetriebsstaffel in Neuburg an der Donau, dann Dezernatsleiter beim Amt für Flugsicherung der Bundeswehr und 1996 schließlich erst militärischer Vertreter, dann Leiter der militärischen Abteilung der Agentur EUROCONTROL in Brüssel. Aufgrund seiner zweijährigen Tätigkeit im Amt betritt er nunmehr für ihn nicht unbekanntes Terrain. Als jemand, der die Flugsicherung von der Pike auf erlernt hat und zusätzlich über interna-

tionale Erfahrungen verfügt, wird es ihm sicherlich nicht schwer fallen, den besonderen Anforderungen, aber auch den in ihn gesetzten Erwartungen gerecht zu werden.



BDMFD e.V. feiert 10jähriges Bestehen

des BDMFD e.V. am 30.03. dieses Jahres zu einer Vorstandssitzung zusammen. Im Anschluss begrüßte man zu einer kleinen Feier auch den Bundesvorsitzenden des BMFD, einige andere geladene Gäste sowie den BMFD-Ehrenvorsitzenden Michael Voßloh.

Da blieb es nicht aus, dass man nochmals die Gründungsgeschichte des „e.V.“ - angereichert durch viele Anekdoten - Revue passieren ließ. Die damalige Gründungs- und Mitgliederversammlung mit Satzungserstellung fand am 15.12.1990 in Herzogenrath statt. Zum Gründungsvorsitzenden wurde Michael Voßloh gewählt, der den BDMFD bis 1999 führte. Unter seiner Regie wurde durch einen Kooperationsvertrag mit der „Schweizerischen Rentenanstalt“ eines der Standbeine des BDMFD etab-

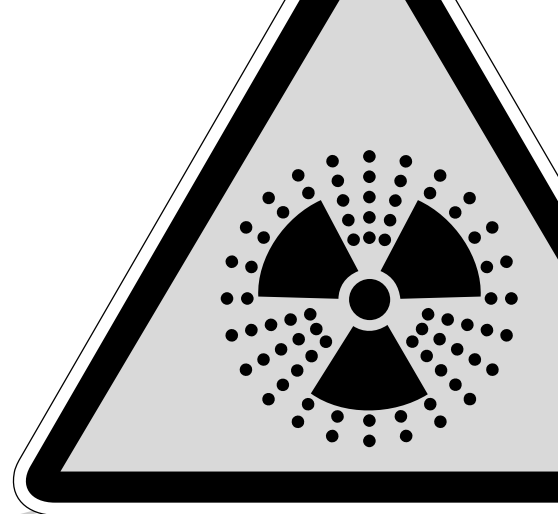
liert, das es uns bis heute ermöglicht, unseren Mitgliedern eine kostengünstige und immer sinnvoller werdende Berufsunfähigkeitsversicherung (LoL-Versicherung) anzubieten. Darüber hinaus bietet der BDMFD seit einigen Jahren - neben anderen Serviceangeboten - auch ein Kreditkartenpaket der „Barclays-Bank“ an, das sich großer Beliebtheit erfreut. Mittlerweile ist die Betreuungsgesellschaft zu einer großen Stütze des BMFD geworden, die ihn auch in finanzieller Hinsicht unterstützt, seine uneingeschränkte Handlungsfreiheit sicher zu stellen. Durch eine schriftliche Vereinbarung zwischen dem 1. Vorsitzenden BDMFD e.V. und dem Bundesvorsitzenden des BMFD, die bereits Ende 1999 unterzeichnet wurde, wird diese Zusammenarbeit auch für die Zukunft gesichert.

Von allen unbemerkt feierte die „Betreuungsgesellschaft der Militärischen Flugsicherung Deutschlands (BDMFD) e.V.“ im Dezember letzten Jahres ihr 10jähriges Bestehen.

Der sogenannte „wirtschaftliche Arm“ des BMFD war vor über 10 Jahren gegründet worden, um die immer weiter anwachsenden Serviceleistungen des BMFD in rechtliche Bahnen lenken zu können.

Auf Einladung des 1. Vorsitzenden, Werner Bartsch, fand sich der Vorstand

Radarstrahlen - wie geht es weiter?



Wie in unserem „Flugblatt 01/01“ bereits dargestellt wurde, ließ der am 13. Januar 2001 im ZDF-Magazin „Länderspiegel“ ausgestrahlte Bericht über eine Studie von strahlungsbedingter Gesundheitsbelastung ehemaliger Soldaten die Öffentlichkeit aufhorchen. Laut ZDF-Bericht befasst sich die Studie mit Erkrankungen von Soldaten, die in den sechziger, siebziger und achtziger Jahren Anträge auf Anerkennung von Wehrdienstbeschädigungen nach sich zogen. Die Wehrdienstbeschädigungen entstanden demnach durch Einwirkung von Strahlen, wie sie beim Betrieb von Radargeräten entstehen.

Nun, die älteren Kameraden unter uns werden sich erinnern: Es liegt etliche Jahre zurück, als bekannt wurde, dass die Radartechniker bestimmter Waffensysteme einer extrem hohen Strahlenbelastung ausgesetzt waren. Die betroffenen Waffensysteme waren z.B. Radargeräte in Hawk- und Nikestellungen oder beim Starfighter F 104, aber auch das damals in der Flugsicherung genutzte Flugplatzradarsystem ASR-B1.

Die in diesen Anlagen genutzten Senderöhren erzeugen bei einem Betrieb mit mehr als 5 Kilovolt Anodenspannung Röntgenstrahlen und gelten somit als zu überwachende Störstrahler. Diese physikalische Tatsache ist bekannt und wird dem technischen Personal im Rahmen der Ausbildung auch nicht verschwiegen. Auch für modernere Radargeräte können die physikalischen Gegebenheiten nicht verändert oder bestritten werden. Das heißt: die Gefahren sind heute so relevant wie damals! Jedoch hat sich sowohl bei der Erforschung des Sachgebietes als auch bei den vorgeschriebenen Schutzmassnahmen vieles verändert. Wesentlich gewandelt hat sich auch die Sensibilisierung von Verantwortlichen und Betroffenen bei der Auswertung neuerer Erkenntnisse und somit der Anwendung von Schutzmassnahmen. Durch diesen Wandel ließen sich die Gefährdungen vermeintlich reduzieren.

Wie uns von verantwortlicher Stelle glaubhaft versichert wurde, liegen für die bei der Bundeswehr genutzten Senderöhren die erforderlichen Betriebserlaubnisse vor. Die geforderten Mindestwerte werden eingehalten.

Ebenso liegen dem BMFD Messergebnisse von verschiedenen bei der Bundeswehr betriebenen ASR-Anlagen vor. Alle Messungen zeigen Werte, nach welchen eine Gefährdung des Personals bei richtigem Verhalten ausgeschlossen werden kann.

Der ebenfalls im „Flugblatt 01/01“ angelegte Weg, sich über den Betriebsarzt mit Strahlendosimetern ausrüsten zu lassen, ist von einem dem BMFD bekannten Platz besprochen worden. Die nun vorliegende Auswertung ergab weder bei den personenbezogenen noch bei den in den Sendern angebrachten Prüfstreifen nachweisbare Werte von Röntgenstrahlen.

Dennoch muss jedem Radartechniker auch heute geraten werden, seinen Körper gerade diesbezüglich auf gesundheitliche Veränderungen hin untersuchen zu lassen. Regelmäßige truppenärztliche und be-



triebsärztliche Untersuchungen müssen durchgeführt werden. Ein bloßes Vertrauen auf Schutzvorkehrungen kann in diesem Fall nicht ausreichen. Denn die Forschung geht weiter und heutige Erkenntnisse sind u.U. bereits morgen Schnee von gestern.

Außerdem muß noch einmal klar herausgestellt werden: das eigentlich Schlimme an der ganzen Sache ist der Umgang mit den Betroffenen. Der damals auf allen Ebenen übliche sorglose Umgang mit der

Thematik (aus welchen Gründen auch immer) darf nicht verleugnet werden. Hierbei dürfen sich die Bundeswehr und die ehemals Maßgeblichen nicht aus der Verantwortung stehlen. Daher müssen verdächtige Erkrankungsfälle mit der gebotenen Eile untersucht werden. Ursachen der Krankheitsfälle sind bis ins Kleinste zu klären und dürfen nicht als unvermeidliches Schicksal der Betroffenen hingenommen werden. Unzumutbar wäre dabei eine eventuelle Schuldzuweisung an Betroffene wegen vermuteter Versäumnisse beim Eigenschutz. Eine realistische Betrachtung des Arbeitens an diesen Geräten unter früheren Bedingungen ist dabei unerlässlich. Im Zweifel muss hier für die Soldaten oder deren Hinterbliebene entschieden werden. Genauso wichtig ist dabei die Anerkennung einer eventuellen Wehrdienstbeschädigung auch bei der Rentenversorgung betroffener Zeitsoldaten. Vordienstzeiten unserer Kameraden der ehemaligen NVA müssen dabei berücksichtigt werden.

Der BMFD möchte nachstehenden Hinweis nicht versäumen: Im Einzelfall persönlich Betroffene finden Unterstützung beim Bund zur Unterstützung Strahlengeschädigter e.V. (Büro: 63322 RÖDERMARK, Kollwitzstr. 15 * Tel.: 06074-97341 * FAX: 06074-94411 * eMail: igradar@surfeu.de). Dieser sehr rührige Verein hat sich zum Ziel gesetzt, den durch Strahlen Erkrankten bzw. deren Familienangehörigen bei der Durchsetzung ihrer Ansprüche zu helfen. Wir stehen mit Herrn Peter Rasch vom Bund zur Unterstützung Strahlengeschädigter e.V. in Kontakt und wissen, dass er mit seinen massiven Bemühungen bereits Erfolg hat. Auch der BMFD wird ihn im Rahmen seiner Möglichkeiten unterstützen.

Letzte Meldung:

In unserer Ausgabe REFLECTION 3/2000 wurde die Ausbildungs- und Verwendungsreihe (AVR) 28222 Heeresflieger Elektronik noch als „kranke AVR“ bezeichnet. Der Grund war die Struktur der Verwendungsreihe, die für die Fülle des darin geführten Personals Nachteile in verschiedenster Hinsicht nach sich zog. Eine Entzerrung wurde auf dem FS-Praktikum im Herbst 2000 von der Stammdienststelle des Heeres in Aussicht gestellt. Auch der BMFD hatte seit langem eine diesbezügliche Änderung gefordert.

Die Änderung ist nun erfolgt. Beim Studium der überarbeiteten Ausgabe der Heeresdienstvorschrift 900 / 400 erkennt man die Schaffung einer neuen AVR 28224 **Flugsicherungselektronik**. Hierin finden sich jetzt die Unteroffiziere wieder, die als Radartechniker und Bodenfunktechniker in der Flugsicherung eingesetzt sind. Wichtig ist dabei u.a. auch, dass als Aufstieg in den Bereich OffzmilFD einzig der FSEloOffz genannt ist und somit die Vermischung mit der Fachrichtung

LFZ-Elo nicht mehr automatisch erfolgen sollte. Leider ist man in letzter Konsequenz nicht so weit gegangen, die Dienstpostenbezeichnungen denen der Luftwaffe anzugleichen. Während die Luftwaffe seit Jahren vom RadarEloFw/Uffz FS oder FunkEloFw/Uffz FS spricht, blieb es beim Deutschen Heer bei der Bezeichnung Radar- bzw. Funk**mechaniker**. Das mag für den militärischen Betrachter unerheblich erscheinen und für den täglichen Dienstbetrieb unbedeutend sein. Für den ausscheidenden Zeitsoldaten könnten solche begrifflichen Unterschiede im Dienstzeugnis, mit dem er auf Arbeitssuche geht, unter Umständen bei der Bewerbung Auswirkungen zeigen. Noch besteht aber die Hoffnung, dass die - auch von Mitarbeitern der SDH geteilten - Bedenken, wenn auch nicht kurzfristig, aber doch vielleicht zur nächsten Vorschriftenänderung erhört werden und hier eine Vereinheitlichung, die dann auch der völlig identischen Ausbildung Rechnung trägt, geschaffen wird.



ROSTOCK-LAAGE

Während das Verteidigungsministerium noch darüber nachdenkt, sich über den Verkauf von Bundeswehrliegenschaften an die bundeseigene Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb (GEBB) freie Mittel zu verschaffen, nutzt das Jagdgeschwader 73 „Steinhoff“ in Rostock-Laage bereits neue Einnahmequellen. Die Militärs haben der Flughafen-GmbH - getragen vom Landkreis Güstrow, der Hansestadt Rostock und der Gemeinde Weitendorf - das Recht eingeräumt, gegen Gebühr Teile des Militärplatzes zivil zu nutzen. Mit hohem Erfolg. Ob nach Mallorca, in die Türkei oder nach Tunis, knapp hunderttausend Charter-Gäste haben im vergangenen Jahr von Laage aus ihren Urlaub angetreten. Die Liste der Ferienzele wird ständig erweitert. Die Flughafen-GmbH zahlt für militärische Dienstleistungen und die zivile Nutzung klar vereinbarte Kosten an das Verteidigungsministerium.

**ein
zukunfts-
weisendes
Konzept?**

Seit seiner Gründung im Jahr 1992 hat sich der Regionalflughafen Rostock-Laage zum bedeutendsten Flughafen in Mecklenburg-Vorpommern entwickelt. Die günstige Lage begründet sich vor allem durch die Nähe zum Oberzentrum der Hansestadt Rostock. Die Hansestadt Rostock als Wirtschaftsstandpunkt ist vor allem geprägt durch den Überseehafen, welcher eine wichtige Verbindung des Bundeslandes in das europäische und außereuropäische Ausland darstellt. Die Nähe zum Güterverkehrszentrum in Rostock ist ein weiterer wichtiger Standortvorteil des Flughafens Rostock-Laage. Der Ballungsraum Hansestadt Rostock hat die höchste Einwohnerzahl in Mecklenburg-Vorpommern und ist damit ein wichtiges Einzugsgebiet.

Auch durch die Anbindung an die A19/A20 ist der Flughafen Rostock-Laage sehr gut in das Verkehrsnetz integriert. Damit ist der Airport für Mecklenburg-Vorpommern sowohl zu einem nationalen als auch internationalen Tor geworden. Der Flughafen Rostock-Laage ist von ca. 900.000 Einwohnern innerhalb einer Stunde erreichbar. Nach Fertigstellung der Ostseeautobahn A20 wird sich diese Zahl auf ca. 1,2 Millionen erhöhen.

Durch den Flughafen werden die Bereiche Linien- und Ferienflug, Luftfracht und Allgemeine Luftfahrt abgedeckt.

Bereits 1993 wurden erstmals die Linienflugverbindungen nach Dortmund und Hamburg aufgenommen. Am 06.11.1995 begann mit einem Ferienflieger nach Istanbul die Ära der Pauschalreiseflüge. Seitdem konnten beide Bereiche um viele Ziele bereichert werden. So werden per Linien-

flug auch Hannover, Dortmund und Köln/Bonn erreicht. Für das Jahr 2002 ist die Aufnahme einer Tagesrandverbindung nach München geplant. Das Angebot der Ferienflüge ist mit Flügen nach Antalya, Gran Canaria, Teneriffa, Palma de Mallorca, Heraklion, Hurghada, Varna und vielen anderen ständig erweitert worden.

Die Fluggastzahlen, welche die Fluggäste erfassen, die in Rostock-Laage ihren Flug beginnen oder beenden, haben sich seit 1993 versechsfacht. Im Jahr 2000 nutzten fast 100.000 Fluggäste das Angebot des Regionalflughafens. Im Vergleich zum Vorjahr konnten somit die Passagierzahlen um 13% erhöht werden. Neben dem Personenflugverkehr hat sich der Airport auch im Bereich Luftfracht sehr gut etabliert. Durch die Eröffnung einer modernen Cargo Hall wurden beste Voraussetzungen für den Frachtverkehr vom Flughafen Rostock-Laage geschaffen. Auf dem Flug-

poststern der Deutschen Post.

Die 44 Mitarbeiter der Flughafen-GmbH haben im Jahr 2000 5,3 Millionen DM Erträge erwirtschaftet. Sie nutzen damit nicht nur Chancen in einer strukturschwachen Region, sondern fördern zudem den Fremdenverkehr nach Mecklenburg-Vorpommern. Als „Flug ins Blaue“ nutzen Gäste von Frankfurt aus das Angebot der Lufthansa, über Laage-Rostock an die Ostsee zu kommen.

Für den militärischen Flugbetrieb des Jagdgeschwaders 73 Steinhoff stellen die zusätzlichen Flugbewegungen nach Auskunft der Flugsicherung überhaupt kein Problem dar. Je nach Bedarf erfolgt der Einsatz durch zusätzliche Zivillotsen oder zivil zugelassene Militärlotsen auch außerhalb der militärischen Öffnungszeiten. Selbst nicht alltägliche Herausforderungen werden gemeistert. Entsteht beispielsweise mittels eines Hubwagen und Hochdruckreinigers, der das Gly-



hafengelände ist das Zollamt ansässig, der Airport wurde dadurch zum einzigen Zollflughafen in Mecklenburg-Vorpommern.

Rostock-Laage gehört neben vier weiteren Standorten in den neuen Bundesländern (aufgrund seiner geographischen Lage) zum Nachtluft-

kolgemisch auf die Flächen verteilt.

Die Kooperation zwischen der zivilen Flughafen GmbH und der Bundeswehr am Flugplatz Rostock-Laage hat damit sicherlich Modellcharakter und zeigt mit einem zukunftsweisenden Konzept Möglichkeiten ziviler und militärischer Zusammenarbeit.

EUROCOPTER TIGRE HCP



Um die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Hubschrauberindustrie zu steigern, gründete die DaimlerChrysler Aerospace AG 1992 mit der französischen Aerospatiale S.A. das Joint-Venture Eurocopter S.A.. Heute hält die EADS 100 Prozent der Anteile an dem Unternehmen, das seinen Hauptsitz in Marignane, Frankreich hat. Produktionsstätten befinden sich in Deutschland - in Ottobrunn und Donauwörth - sowie in Frankreich - Marignane und La Courneuve. Außerdem verfügt das Unternehmen über Tochtergesellschaften in mehreren Ländern wie zum Beispiel in den USA, Kanada und Brasilien.

Das Produktspektrum von Eurocopter reicht von einmotorigen Leichtubschraubern bis hin zu mittelschweren Transporthubschraubern. Insgesamt deckt die Produktpalette 80 Prozent des Markt-

bedarfs ab. Das Unternehmen wurde durch den Zusammenschluss innerhalb kurzer Zeit zum weltweit größten Hersteller und Exporteur von Helikoptern überhaupt und konnte 1999 erstmalig fast 50 Prozent Marktanteil in den USA erobern. Die inzwischen höchst erfolgreich am Markt eingeführten Neuentwicklungen von Eurocopter sind der einmotorige Leichtubschrauber EC 120, die zweimotorige EC 135 und der mittlere Transporthubschrauber EC 155 stehen kurz vor der Serienreife. Für den zweiseitigen Kampfhubschrauber Tiger wurde 1999 der Serienfertigungsvertrag unterschrieben. Deutschland und Frankreich haben zunächst je 80 Stück bestellt. Der Transport- und Marinehubschrauber NH 90 wird von Deutschland, Frankreich, Italien und den Niederlanden entwickelt. Seine Einführung bei den Streitkräften ist ab dem Jahr 2003 geplant.



Der Eurocopter Tiger/Gerfaut ist ein gemeinsames Projekt von Deutschland und Frankreich. Der Erstflug fand am 13.06.1991 statt. Der Panzerabwehrhubschrauber Tiger und der Jagd- und Kampfhubschrauber Gerfaut sind tag- und nachflugtauglich. Der Tiger soll in Deutschland nach und nach den BO-105 Hot ablösen, in Frankreich soll die Gazelle Hot ersetzt werden. Die Versionen sollen ab dem Jahr 2000 an die Streitkräfte geliefert werden.

Den Tiger/Gerfaut gibt es in drei Ausführungen, die auf ihre Aufgabengebiete genau abgestimmt sind. In der „armee de terre“ (Frankreich) wird es sowohl eine Begleitschutz- und Bodenunterstützungsvariante (als HAP bezeichnet) wie auch eine Panzerabwehrhubschrauber-Variante (HAC) geben. Deutschland setzt hingegen auf eine einzige, vielseitigere Version. Vom äußeren Erscheinungsbild her gleicht sie dem HAC, ist jedoch insbesondere in der Bewaffnung flexibler. Über Panzerabwehreinätze hinaus kann der deutsche UH-Tiger (UH = Unterstützungshubschrauber) ebenfalls Begleitschutz- und Bodenunterstützungsfunktionen übernehmen. Das Hauptmerkmal von HAC und UH-Tiger ist das Mastvisier (Osiris) auf dem Rotorschaft, welches eine Infrarot- und eine TV-Kamera sowie einen Laserentfernungsmesser enthält. Dieses Mastvisier ermöglicht es dem Piloten mehr als zwei Dutzend Ziele anzuvizieren, nach Fahrzeug- und Flugzeugtyp geordnet. Ferner kann der Pilot mit dem Hubschrauber unentdeckt hinter

einem Hindernis schweben und den Feind gleichzeitig beobachten. Einziger Nachteil ist seine Größe von einem halben Meter, welche den Hubschrauber um ca. 24km/h abbremst.

Der HAP ist mit einer 30mm Kanone (450 Schuss) ausgestattet, die in einem Winkel von 90 Grad seitlich geschwenkt werden kann. Der HAP kann außerdem Raketen vom Typ Mistral oder ungelenkte Raketen

tragen.

Der HAC hingegen kann die Pan-

zerabwehrraketen HOT 3 oder Trigat verwenden, jedoch keine ungelenkten Raketen tragen.

Der deutsche UH-Tiger hingegen kann alle vorher erwähnten Raketentypen verwenden.

Alle Systeme sind doppelt oder dreifach vorhanden, die Tanks sind selbstdichtend. Der Rumpf besteht aus Kohlefaser und Kevlar. Die Rotorblätter, Nabe und Sitze sind beschusssicher, das Getriebe läuft 30 Minuten lang ohne Schmierung. Das Cockpit ist ABC-resistent und die Abgase werden mit Frischluft gemischt, um den Tiger/Gerfaut gegen Infrarot-Raketen unempfindlicher zu machen.

Eurocopter Tiger





NH 90

ato abschrauber



Der zukünftige Vielzweck-Hubschrauber

Der 1. Prototyp des NH 90 hatte am 18. Dezember 1995 seinen erfolgreichen Erstflug. Seitdem hat er ca. 100 Testflugstunden absolviert und zwar hauptsächlich zur Feststellung seiner Bedienungsanforderungen und seines allgemeinen Flugverhaltens in Höhen bis zu 20.000 Fuß sowie mit Geschwindigkeiten bis deutlich über der 180 Knoten Marke. Die Testflüge werden planmäßig fortgesetzt, die bisher erzielten Ergebnisse sind sehr vielversprechend.

Im März 1997 hatte der 2. Prototyp seinen erfolgreichen Erstflug.

Der offizielle Beginn des NH 90-Projektes war im September 1992, als die vier NATO-Partner Frankreich, Italien, die Niederlande und Deutschland den Vertrag mit der NH 90-Industrie zur Auslegung, Entwicklung und Qualifikation eines 8 bis 9 Tonnen Hubschraubers unterzeichneten, der die derzeitige Flotte der leichten Transport- und Marinehubschrauber ersetzen sollte, die bei den Partnerländern in den Teilstreitkräften für vielfältige Aufgaben eingesetzt werden.

Zwei Versionen des NH 90

Der NH 90 wird aus zwei Versionen bestehen, die auf der Waffensystem-Entwicklungsspezifikation für einen Taktischen Transport Hubschrauber (TTH) und einen NATO Fregatten Hubschrauber (NFH) basieren. Bei der Auslegung des NH 90 verfolgt man das Prinzip, möglichst viele

Gemeinsamkeiten sowohl in den Basissystemen wie in den Subsystemen beider Versionen zu erreichen. Darüber hinaus wird ein möglichst hoher Grad an Integration der Avioniksysteme angestrebt, um seine Fähigkeit zur Durchführung der von den verschiedenen Partnern geforderten taktischen Missionen sicherzustellen und zwar mit minimaler Besatzung und einer möglichst geringen Arbeitsbelastung der Besatzung.

Konsequenterweise sind die Hauptmerkmale beider Waffensysteme wie Struktur, dynamische Komponenten, Zelle, Flugführungssysteme, Avionik und Missionsausrüstung grundsätzlich identisch. Die Integration von zwei spezifischen Missionssystemen ermöglicht beiden Versionen, ihre unterschiedlichen Einsatzrollen mit einem hohen Grad an Leistungsfähigkeit zu erfüllen: Den TTH in seinen Taktischen Transportrollen für die Luftstreitkräfte und die Heeresstreitkräfte, den NFH als schiffsgestütztes Waffensystem zur U-Boot- und Schiffsbekämpfung (ASW/ASUW) für die Seestreitkräfte; beide Versionen werden über Potentiale für eine Vielzahl anderer Missionen verfügen. Die verschiedenen Subsysteme der beiden Missionssysteme werden in ihrer hochmodernen Auslegung in der Lage sein, missionsbezogene Informationen und Daten vorzubereiten, sie umzusetzen und darzustellen; vorgesehen sind auch systemeigene, also automatische Reaktionen beziehungsweise Hinweise für erforderliche manuelle Reaktionen durch die Besatzung.

Werbung DBwV

Film vorhanden

Amerikanische Air Traffic Controller trainieren mit „Virtual Reality“

Ganz neue Wege in der Flugsicherungs- und Ausbildung beschreitet man auf der Randolph Air Force Base, dem Heimatstützpunkt der 12th Flying Training Wing, in Texas. „Randolph AFB hat die Ehre, als erste den Prototypen des ‘Air Traffic Control Virtual Reality Simulator’ zu testen“, so Master Sgt. Steven May, Verantwortlicher für das Air Traffic Control Training. Mit Altus und Vance Air Force Bases in Oklahoma sowie Luke AFB in Arizona sollen noch drei weitere Basen dieses „virtual reality device“ zur Erprobung erhalten.

Steven May erläutert weiter, dieser Simulator sei entwickelt worden, um den benötigten Zeitaufwand für eine effektive Towercontroller-Ausbildung zu verkürzen. Er sei überzeugt, angehende

Controller könnten auf diese Weise ein realistischeres Training erhalten, bevor sie dann tatsächlich mit ihrer Arbeit im „echten“ Tower beginnen.

Die Testphase, in der die Controller der vier AFB's das Gerät auf „Herz und Nieren“ testen werden, ist für das gesamte Jahr 2001 angesetzt. Danach wird entschieden, ob dieser virtuelle Trainer geeignet ist, auf der einen Seite Ausbildungszeit und somit Geld einzusparen und darüber hinaus auf der anderen Seite noch eine fundiertere Ausbildung zu ermöglichen.

Das Photo zeigt Senior Airman Shahid Gill, der den Luftraum „überwacht“ und für die notwendige Stafflung zwischen den Flugzeugen sorgt, in dem er entsprechende Anweisungen und Frei-

gaben erteilt. Weiter behält der das Flugfeld und den rollenden Verkehr im Auge. Anders als in einem Towersimulator mit 360°-Videoprojektion trägt der Trainee nur ein „head-mounted display“, in das ein virtuelles Szenario derart eingespielt wird. Er fühlt sich, als ob er auf einem der beiden Tower der Randolph AFB stehen würde. Die Kommunikation mit seinem Coach erfolgt über Headsets.

Der Coach bedient den Computer und „fliegt“ die virtuellen Flugzeuge. Entsprechende Flugprofile befinden sich in der Datenbank, wobei verschiedene Profile zu immer wieder neuen Trainings-szenarios zusammengesetzt werden können.

Nachdem Shahid Gill sichergestellt



Senior Airman Shahid Gill (left) uses a head-mounted virtual reality display to complete computerized training scenarios controlled by Airman 1st Class Paul Polanco, both part of a test being performed on the Air Traffic Control Virtual Reality Simulator at Randolph Air Force Base, Texas.

hat, dass alle Flugzeuge „safe down“ sind, nimmt er die Monitorbrille ab und kann sich sofort mit seinem Coach zur „Manöverkritik“ zusammensetzen.

Die 16 Towercontroller der Randolph AFB, die erste Erfahrungen mit den neuen High-Tech-System gesammelt haben, sind durchweg begeistert. Der „Virtuelle Reality Trainer“ ist genau das, was wir gebraucht haben, um den Trainees über die ersten Angsthürden zu helfen. „Sie wissen nun bereits frühzeitig, was sie erwartet.“ Staff Sgt. James Shad ist überzeugt, dass der Einsatz dieses kleinen Simulators geeignet ist,

die Ausbildung zu beschleunigen und die angehenden Controller in kürzerer Zeit zu lizenzieren.

Eine solche Möglichkeit sollte auch die Bundeswehr nicht aus dem Auge lassen. Zwar wird man auf die Flugsicherungs-basisausbildung an einem teuren Tower-Simulator nicht verzichten können, an den Fliegerhorsten erscheint der Einsatz einer solchen Simulationseinrichtung aber durchaus sinnvoll. Bedingt durch die sinkende Zahl der Flugzeuge bzw. deren Einsatzbarkeit, Einschränkung der Öffnungszeiten usw. sinkt zwangsläufig die Möglichkeit zum Trai-

ning für angehende Fluglotsen, d.h. im Umkehrschluss, deren Ausbildungsdauer verlängert sich, was in jeder Hinsicht unerwünscht ist. Ein „Virtueller Reality Trainer“ könnte für Towercontroller die Bedeutung bekommen, die etwa ein C-BAST für Approachcontroller hat. Möglicherweise könnte man sogar erhebliche Teile der Hardware gemeinsam nutzen, und nur die Software und die Monitorbrillen zukaufen. Die Bundeswehr gibt viel Geld für Unsinniges aus - warum dann nicht einmal wenig Geld für etwas Sinnvolles?

(vh)

Gericht verurteilt Luftlotsen

Ein Gericht in der Hafenstadt Thessaloniki hat zwei griechische Luftlotsen wegen mehrfacher fahrlässiger Tötung zu jeweils fünf Jahren Gefängnis verurteilt. Sie sollen für den Absturz einer ukrainischen Maschine verantwortlich sein, die 1997 am Berg Olymp zerschellt war.

(dpa)

Zepter-Werbung

Flugsicherung soll Abflug machen

Eine Studie im Auftrag des Bundesfinanzministeriums soll die Privatisierung der bundeseigenen Deutschen Flugsicherung GmbH prüfen. Verbände, Gewerkschaften und Militärs haben jedoch noch personelle und hoheitsrechtliche Bedenken.

Bundesfinanzminister Hans Eichel (SPD) denkt offenbar darüber nach, die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) zu verkaufen. Sein Ministerium hat die Anwaltskanzlei Baker und McKenzie beauftragt, die „einzelnen Aufgabenbereiche der DFS im Hinblick auf ihre Privatisierbarkeit“ zu überprüfen, wie es in dem Gutachten der Kanzlei heißt.

Das für die DFS zuständige Verkehrsministerium ist über das vertrauliche Papier, das der taz vorliegt, informiert. Morgen will nach internen Informationen der DFS-Aufsichtsrat erstmals über das heikle Unterfangen beraten.

Die DFS gehört zu 100 Prozent dem Bund. Das ehemalige Bundesamt für Flugsicherung ist 1993 in eine privatrechtlich organisierte GmbH umgewandelt worden. Dieser Schritt galt damals als Testlauf für die späteren Großprivatisierungen der Bahn und der Post. Die DFS sorgt für einen reibungslosen Luftverkehr an den deutschen Passagier- und Frachtflughäfen und im mittleren Luftraum über Deutschland. Der Norden Deutschlands und der obere Luftraum wird von der Eurocontrol-Zentrale in Maastricht überwacht.

Klaus Engel, bis 1993 ÖTV-Verhandlungsführer bei der Privatisierung der Flugsicherung, sieht nicht nur die Besitzstände der rund 5.000 DFS-Mitarbeiter in Gefahr. Die hätten der rechtlichen Privatisierung, und damit dem Verzicht auf ihrem Beamtenstatus, nur zugestimmt, weil ihnen zu-

gesagt worden sei, alle Privilegien bis auf die Unkündbarkeit behalten zu können. „Eine andere Frage wird sein, wie sich ein Verkauf auf die hoheitsrechtlichen Aufgaben auswirkt“, sagt Engel. „Es ist nicht auszuschließen, dass der Flugverkehr unsicherer wird, wenn private Anbieter die DFS übernehmen.“

Das Gutachten von Baker and McKenzie schließt weitere Anbieter neben der DFS aus. In einem Luftraum dürfe es zur „Gewährleistung optimaler Sicherheit“ auch nur einen Flugsicherer geben, heißt es. Allerdings sei es nicht aus den „Sachgesetzlichkeiten geboten“, dass alle Fluglotsen ein und demselben Unternehmen angehören. Das Personal der DFS muss also nicht zwingend bei der DFS angestellt sein.

Die DFS könnte also weiterexistieren - nur mit anderen Eignern. Potentielle Käufer stehen schon Schlange. Hauptinteressenten dürften die deutschen Flughafengesellschaften und die Lufthansa AG sein, auch ein ehemals staatliches Unternehmen. „Das wäre, als wenn sie die Verkehrspolizei an DaimlerChrysler und das Gesundheitsamt an Bayer verkaufen“, sagt Harald Hoppe vom Verband Militärischer Flugsicherer. „Die DFS ist die deutsche Luftpolizei.“ Es dürfe nicht sein, dass sie zu einem einfachen Wachdienst werde, dessen Mitarbeiter im Zweifel keine Pistole mehr im Halfter stecken hätten.

Finanziell ist die DFS kein Verlustgeschäft für den Bund. Im Gegenteil.

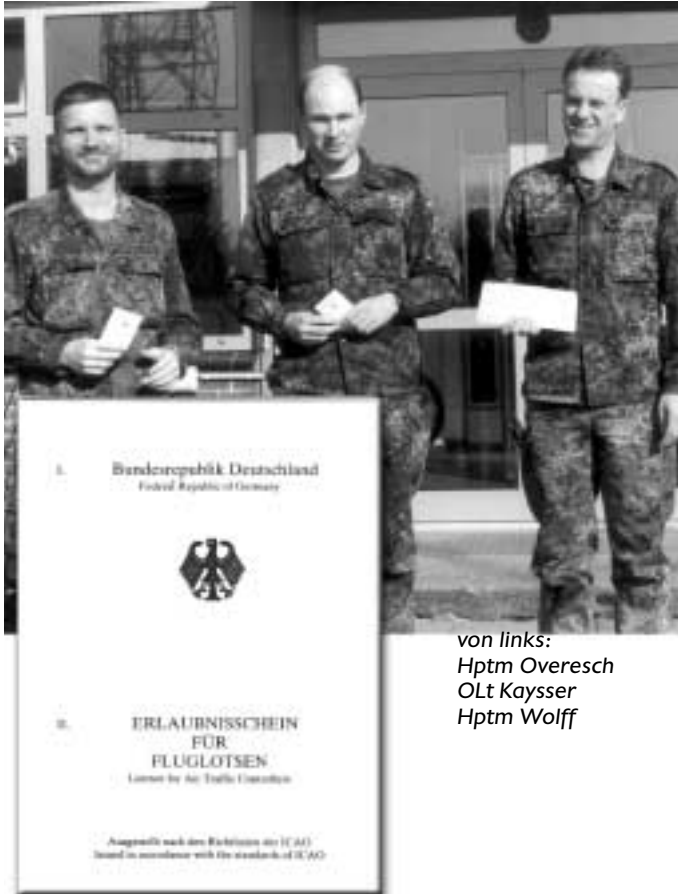
Die DFS lebt ausschließlich von den Gebühren, die sie Flughäfen und Fluglinien für ihre Dienste abverlangt. Da sie keinen Gewinn machen darf, sind die Überschüsse in neue Technik investiert worden. Heute zählt die DFS zu den weltweit technisch fortgeschrittensten Flugsicherern - trotz staatlichem Eigner.

Ein Hindernis bei einem Verkauf könnte der Verteidigungsauftrag der Bundeswehr sein. Mit der Umwandlung des Bundesamtes für Flugsicherung in eine GmbH ist die militärische Flugsicherung 1993 in die DFS integriert worden. Nur die etwa 40 deutschen Militärflughäfen werden noch von Fluglotsen der Bundeswehr betreut. Der Verband der militärischen Fluglotsen fordert seit langem, auch diesen Teilbereich der DFS zu zuordnen. Nicht zuletzt, weil Fluglotsen außerhalb des Militärs hoch bezahlte Arbeitskräfte sind.

Viele militärische Fluglotsen stehen als beurlaubte Soldaten im Dienst der DFS. Daraus ergibt sich am Rande ein Personalproblem für die Bundeswehr: Die beurlaubten Soldaten können bei gleicher Qualifikation einige tausend Mark mehr im Monat verdienen als ihre uniformierten Kollegen. Weil Fluglotsen rar sind, bewerben sich immer mehr Militärlotsen um eine Lizenz für den zivilen Dienst. Das Luftfahrtbundesamt verweigert diese regelmäßig, weil sonst die Bundeswehr im Ernstfall ihrem Verteidigungsauftrag nicht mehr nachkommen könnte.

Sinneswandel im LBA

Rund ein dutzend TWR-Lotsen am Heeresflugplatz „Hung-riger Wolf“ in Itzehoe wurde jetzt vom Luftfahrtbundesamt (LBA) die „eingeschränkte Erlaubnis“ für den Flugplatzkon-trolldienst ohne Radar nach §27d Abs.4 des LuftVG erteilt. Damit hat sich nach fast einem Jahr das Luftfahrtbundesamt überzeugen lassen und so steht dann im Begleittext zur be-hördlichen Urkunde, dass „Sie als Militärlotse in der militä-rischen Flugplatzkontrolle nachweislich in erheblichem Umfang am Flugplatz Itzehoe auch zivilen Luftverkehr bearbeitet haben“ und damit auf eine ergänzende grundlegende Ausbil-dung verzichtet werden könne.



von links:
Hptm Overesch
OLt Kaysser
Hptm Wolff

Die Frage, nach welchen Regeln nicht ziviler Luftverkehr bisher gestaffelt und geführt wurde, verkneift sich das LBA. Das hat ja schon der parlamentarische Staatssekretär im BMVg, Walter Kolbow, beantwortet: Nach den Regeln der ICAO, Eurocontrol und den zivilen Vorgaben des BMVWB.

Ungeklärt bleibt die Frage, ob die Teilnahme am zivilen Flugbetrieb für Techniker, Lotsen und Piloten ohne zivile Li-zenzen überhaupt statthaft oder ein schlichter Systembruch ist. Schließlich ist der gesamte Luftraum zunächst ziviler Luft-raum, in dem die üblichen Regeln gelten. In extra ausgewie-senen Lufträumen dürfen Militärs in Friedenszeiten von den zivilen Regeln des LuftVG abweichen. Eine Transall, die in Hohn nach Landsberg startet, fliegt völlig unabhängig von ihrem Ruf-zeichen nach zivilen Flugregeln. Irgendwann wird diese Er-kenntnis sich auch in den beteiligten Ministerien durchsetzen.
(st)

Landen ?? -

Ja, aber erst nach der Pause !!

Eine halbe Stunde zog das Flugzeug über dem klei-nen Flugplatz auf der schottischen Insel Benbecula Warteschleifen, bevor es schließlich zur Landung freigegeben wurde. Die Flughafendirektion hat sich bei den 55 Passagieren für den bedauerlichen Vor-fall entschuldigt, vergleichbare Probleme für die Zu-kunft aber nicht ausgeschlossen.

Das Flugzeug konnte nicht früher landen, weil wegen des chronischen Mangels an Fluglotsen nur ein Controller zum Dienst eingeteilt war. Dieser musste allerdings erst eine Pause einlegen, weil Fluglotsen dort nicht länger als zwei Stunden am Stück arbeiten dürfen.

(vh)

Gehaltserhöhung für niederländische Fluglotsen

Nach drei langen und komplizierten Verhandlungs-runden haben die zuständigen niederländischen Ge-werkschaften einem neuen Grundsatztarifvertrag für die ungefähr tausend Fluglotsen zugestimmt. Alles in allem macht die Gehaltserhöhung in den nächsten zwei Jahren 8,75% aus. Von dieser Größenordnung sind auch die zivilen deutschen Fluglotsen noch ein gehöriges Stück entfernt, von den militärischen ganz zu schweigen.

(vh)

Skyguide leitet den Flugverkehr im Schweizer Himmel

Seit dem 1. Januar 2001 heißt die schweizerische Flugsicherung Skyguide und nicht mehr swisscontrol. Durch diese Namensänderung wird die Zusammen-legung der zivilen und militärischen Flugsicherungs-dienste hervorgehoben, die von nun an von einer Instanz geleitet wird. Mit dieser Entwicklung ist die Schweiz bahnbrechend in Europa auf dem Gebiet der Flugverkehrsleitung. Sie ermöglicht ihr nicht nur erhöhte Flexibilität, sondern auch eine theoretische Kapazitätzunahme.

Sämtliche Strukturen der zivilen und militärischen Flugsicherung dürften bis Ende 2003 zusammenge-legt sein. Ein neues Logo und der damit einher-gehende Schriftzug ist ab kommenden Februar zu erwarten. Der Name swisscontrol wird allerdings für Projekte sowie für Produkte des Unternehmens Sky-guide beibehalten.

. . . fängt das Leben an

(von OstFw Jürgen Möller)

Eine sehr gelungene Veranstaltung war das Seminar für angehende Pensionäre der Gemeinschaft Katholischer Soldaten (GKS) im Oktober 2000 in Nürnberg, welches ich besucht habe (übrigens nicht nur für katholische Soldaten).

Wir können heute nicht mehr von dem Beginn des Lebensabends sprechen, wenn jemand in Rente oder Pension geht. Es beginnt eine neue, andere Lebensphase, die nicht schlechter sein muss als die vergangene Lebenszeit.

Wer am Ende eines Berufslebens steht, findet sich am Beginn vieler neuer Möglichkeiten wieder, die sich auftun. Mit diesem Seminar sollen mit den Teilnehmern gemeinsam diese Möglichkeiten nachgespürt werden.

Nach der bequemen Anreise mit der Deutschen Bahn nach Nürnberg wurden wir sehr freundlich von Herrn OTL d. Res. Volker Traßl (GKS-Beauftragter Süd) im Speisesaal der C.-Pirckheimer-Hauses (10 Minuten zu Fuß vom HBF in der Fußgängerzone gelegen) in Empfang genommen. Nach der Begrüßung wurde das Büffet mit Nürnberger Würstel, Sauerkraut und weiteren Spezialitäten aus dem Frankenland eröffnet.

Anschließend ging es dann in den Seminarraum, der uns im Laufe der nächsten Tage noch sehr vertraut werden sollte.

In Gruppengesprächen wurden Hoffnungen und Befürchtungen in bezug auf das Ende einer meist 30jährigen Karriere (mit oder ohne Knick) bei der Bundeswehr zusammengetragen. Mehr Freizeit für Hobby, Familie und Freunde sowie Zeit zum Reisen stand für die meisten Teilnehmer der Runde ganz oben auf der Liste der Hoffnungen. Zuviel Einmischung in den Haushalt und evtl. Einschränkung in der eigenen Freizeit waren die Befürchtungen der

Ehefrauen. Diese und weitere Punkte arbeitete der Literaturwissenschaftler und Leiter des C.-Pirckheimer-Hauses, Professor Heimo Ertl, in der gemeinsamen Diskussionsrunde heraus.

Der Abschied vom Berufsleben ist auch immer ein Problem, das die Lebenspartner betrifft. Aus diesem Grunde legt Herr Traßl besonderen Wert auf die Anwesenheit der Ehefrauen.

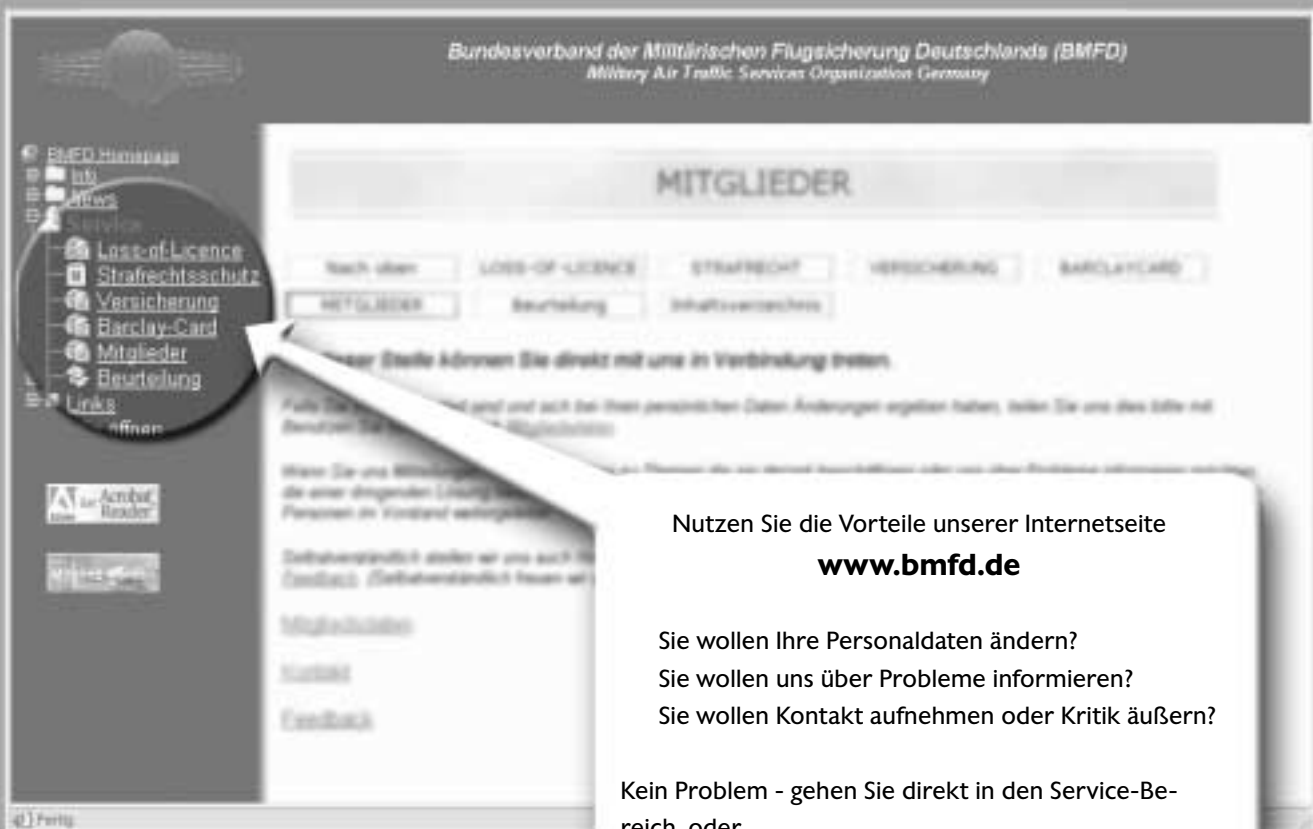
In einem Referat erörterte Dr. med. Weidinger die Probleme „Altern als Schicksal und Chance - Erfahrungen und Perspektiven des Arztes“.

Zum Versorgungs- und Sozialversicherungsrecht wurden in sehr kurzer Zeit alle wichtigen Punkte vorgetragen. (Für Soldaten, die sich mit diesen Problemen noch nicht befasst haben, empfehle ich, das Seminar „Sozialpolitik“ der Karl-Theodor-Molinari-Stiftung des DBwV e.V. zu besuchen.)

Um nicht nur unsere Gedanken auf das „Rentnerdasein“ zu konzentrieren, wurden wir von Frau Gölzen mit einer sehr interessanten Führung durch die Altstadt in die Gegenwart zurückgeholt. An den Abenden konnte man an einer Kunstausstellung und einem literarisch-musikalischen Soiree im Hause teilnehmen, um anschließend die Gespräche in der Weinstube mit einem heiteren Ausklang fortzusetzen.

Abgerundet wurde das Programm durch den morgendlichen Gottesdienst mit Pater Johannes Jeran SJ und einer abendlichen Meditation.

Mit vielen neuen Eindrücken und Erkenntnissen sowie dem Versprechen, uns in dieser Runde im Jahre 2003 wieder in Nürnberg zu treffen, traten wir am Sonntag die Heimreise an.



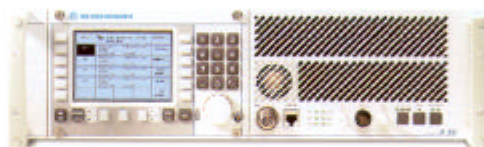
The future is reprogrammable



M3SR
software radio –
and flexibility
is no longer
just a phrase
|
M3SR –
a need
for today –
a must
for tomorrow



Looking for more flexibility in your communication structures? Is interoperability with allied forces in international missions high up in your specifications? Then conventional solutions are obviously going to be rapidly exhausted. Our new series 4400 platform is set to revolutionize the radiocom scenario, with features that others are still dreaming about. Because multiband, multi-mode plus multifunction capability is already here in M3SR. Loading a whole variety of waveforms in different frequency bands,



M3SR is what operational flexibility in communication systems is all about. Digital internal voice and data as well as complex EPM waveforms like SATURN and SECOS all figure in its portfolio of performance. Modular in design, it replaces as many as four conventional radio sets in a fraction of the space.

Low cost of ownership together with entirely new operational possibilities finally make cost-effective and customtailored solutions a reality.

M3SR – first choice
for the future in Air
Defense, Navy and
Army.



ROHDE & SCHWARZ

Discover more: www.rohde-schwarz.com

◆ TEL: Argentina (14) 331 1695 ◆ Australia (2) 88 45 41 00 ◆ Austria (1) 602 61 41 ◆ Belgium (2) 7 21 58 02 ◆ Brazil (11) 56 41 12 00 ◆ Bulgaria (2) 9 63 43 34 ◆ Canada (615) 5 92 80 00 ◆ Chile (2) 2 77 59 50 ◆ China (10) 64 31 28 28 ◆ Czech Republic (2) 24 32 20 14 ◆ Denmark (45) 43 68 99 ◆ Finland (9) 47 88 30 ◆ France (3) 1 41 36 10 00 ◆ Germany (089) 4 12 91 37 77 ◆ Greece (1) 7 22 92 13 ◆ Hongkong 25 07 03 33 ◆ Hungary (1) 2 03 02 62 ◆ India (11) 6 32 63 81 ◆ Indonesia (21) 5 76 16 00 ◆ Italy (6) 41 59 81 ◆ Malaysia (3) 7 09 55 02 ◆ Mexico (5) 5 59 76 77 ◆ Netherlands (30) 5 00 17 00 ◆ New Zealand (4) 2 32 32 33 ◆ Norway (23) 17 22 50 ◆ Pakistan (51) 25 38 72 ◆ Philippines (2) 8 13 29 31 ◆ Poland (22) 8 60 64 90 ◆ Portugal (21) 4 12 35 90 ◆ Romania (1) 4 10 68 46 ◆ Russian Federation (095) 2 34 49 62 ◆ Saudi Arabia (1) 4 65 44 28 ◆ Singapore 2 87 68 22 ◆ Slovenia (61) 1 23 45 51 ◆ South Africa (11) 7 88 36 47 ◆ Spain (91) 3 34 10 70 ◆ Sweden (8) 6 05 19 00 ◆ Switzerland (31) 9 22 15 22 ◆ Taiwan (2) 23 95 10 02 ◆ Thailand (2) 880 93 45 ◆ Turkey (216) 3 65 19 17 ◆ United Kingdom (1252) 81 13 77 ◆ USA (301) 4 59 88 00 ◆ Vietnam (4) 8 34 61 86

Mobile Flugsicherungsanlage

FSA 90

von Michael Fraebel



Die FSA90, mobil von Rohde&Schwarz ist für vielseitige Aufgaben in der militärischen Flugsicherung konzipiert. Die Konstruktion der FSA 90 erlaubt den reibungslosen Einsatz in allen Krisengebieten der Welt. Seit Anfang April wird diese Anlage beim Deutschen Heereskontingent KFOR am Feldflugplatz Toplicane im KOSOVO eingesetzt.

Als visuelle Kontrolleinrichtung wird sie die bisher mittels provisorischer Mittel durch den Taktischen Fluginformationsdienst (TAFID) wahrgenommene Koordination des Flugverkehrs ablösen und dem Standard des internationalen militärischen Luftverkehrs anpassen.

Sie kann einen stationären Tower weitgehend ersetzen, wenn z. B. die Art des Einsatzes eine feste Installation nicht zulässt.

Aufgrund der räumlichen Ausdehnung des Flugplatzes und der Vielzahl der zu koordinierenden Rollfeldbewegungen und ebenfalls im Vorfeld sich abspielender Kfz-Bewegungen kann mit der operationellen Höhe der Kontrollturmkabine von 6,5 m eine hervorragende Übersicht erreicht werden.

Vergleichbare Konzepte wurden bereits vielfach unter extremen Einsatz-

bedingungen erprobt. Die effektive thermische Isolierung der Kabine und eine leistungsstarke Kühlung und Heizung gewährleisten daher unter den rauen, im Einsatzgebiet vorherrschenden klimatischen Bedingungen eine optimale Arbeitsumgebung für das Flugsicherungspersonal.

Weil am Einsatzort der FSA 90 eine nur unzureichende Infrastruktur vorhanden ist, übernehmen im Bedarfsfall ein separater Dieselgenerator und eine unterbrechungsfreie Stromversorgung die autarke Versorgung der Anlage für mehrere Stunden.

Global einsatzfähig und hochmobil

Die FSA 90 ist schnell aufgebaut und in Betrieb genommen: Zwei Soldaten benötigen dazu nur ca. eine Stunde. Ebenso schnell kann der Standort ver-

ändert werden, da die FSA 90 sich einfach transportieren lässt.

...zu Lande

- Das komplette System kann von einem Zugfahrzeug, z. B. einem Unimog, gezogen werden, wobei der Generator an den Trailer angekuppelt werden kann.

- Im Huckepack-Verfahren auf Transportfahrzeug

... zu Wasser

- Verladung im Schiff als oberster Container

... und in der Luft

- Verladbar in Transportflugzeuge, z. B. in eine Hercules C-130
- oder mittels Lastenhubschrauber

Systemdesign

Der mobile ATC Tower FSA 90 ba-

siert auf einem modularen Systemdesign und wurde in enger Abstimmung mit dem Kunden nach dessen Spezifikationen konzipiert. Er besteht aus den drei völlig unabhängigen Subsystemen:

- Kontrollturmkabine (KTK)
- Trailer mit integriertem Hubmechanismus
- Stromerzeugungsaggregat (SEA)

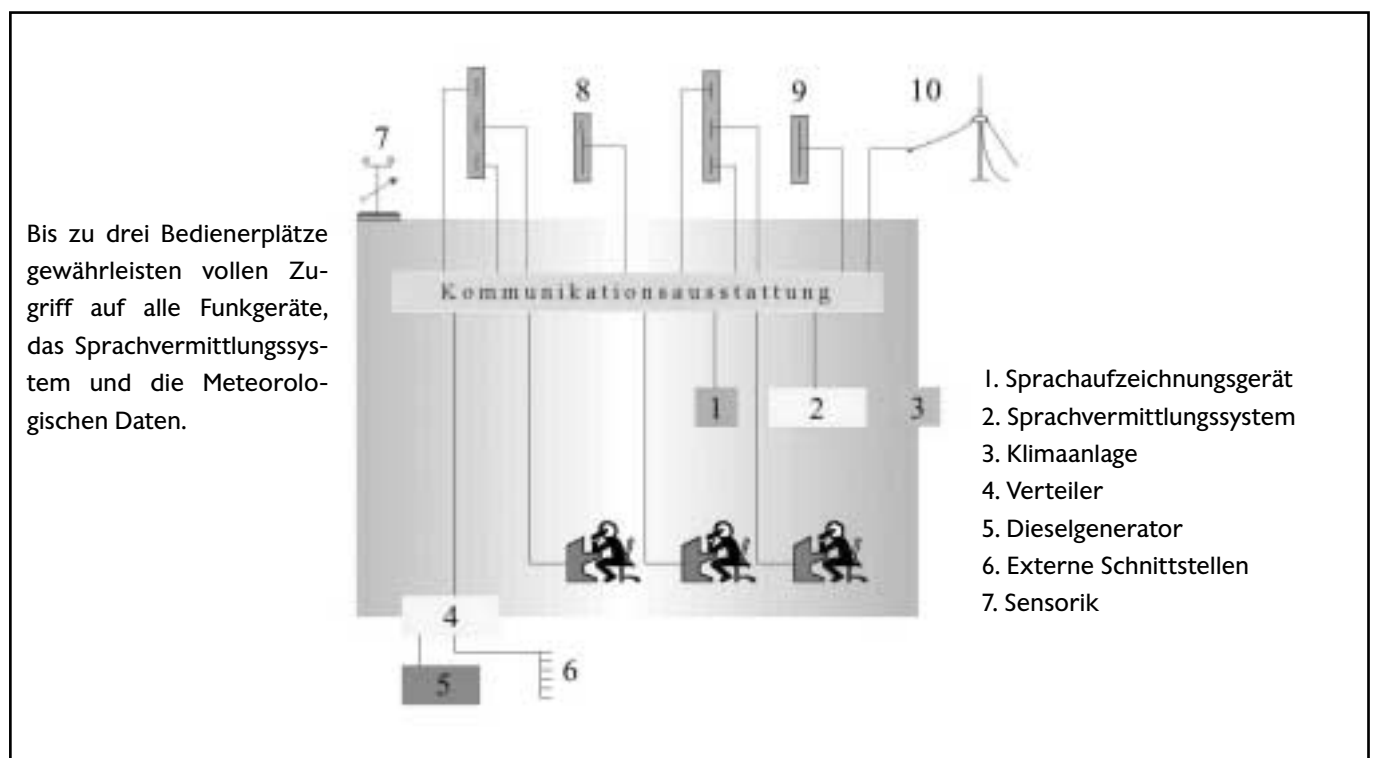
Die Kabine ist als unabhängig arbeitendes Subsystem auf der Basis eines 20 Fuß ISO-Normcontainer aufgebaut und entsprechend den operationellen Anforderungen an mobile Systeme aufgebaut, sie erfüllt die Forderungen der Flugsicherheitsbehörden und der

ten Funkgeräte der Serie 400 U von Rohde & Schwarz eingesetzt. Integrierte Empfänger überwachen die internationalen Notfrequenzen 121,5 und 243 MHz. Hochselektive Automatikfilter sorgen für frequenzabgestimmte Sendecharakteristik und geringes Übersprechen (Kollokation). Als platzsparende Antennen finden zwei Multiband-Vertikalstrahler und ein dritter Rundstrahler im VHF/UHF Frequenzband Anwendung. Für die Koordination im VHF-FM Bereich wurde ein handelsübliches Gerät integriert, die HF-Anbindung erfolgt durch eine Beistellung des öffentlichen Auftraggebers mit extern abgesetzter Antenne. Integrierte Bediengeräte steuern die gesamte Funkausstattung.

richtungen , z.B. KFOR HQ oder auch Nachbar MNB-S, zu koordinieren. Jeder Bediener hat damit direkten Zugriff auf eine bestimmte Anzahl von externen Telefonleitungen.

Sprachaufzeichnungsgerät

Ein digitaler Dokumentationsrekorder mit integriertem TFT-Monitor ermöglicht die Speicherung der Gespräche vom SVS auf Festplatte und zur anschließenden Archivierung auf DVD-Laufwerken. Die Applikationssoftware erlaubt einen Zugriff auf die abgespeicherten Gesprächsdaten nach umfangreichen Sortierkriterien.



ICAO (International Civil Aviation Organization). Das zur KTK gehörende Sicherheitspaket beinhaltet Erste-Hilfe-Ausstattung, Feuerlöscher, optische Beobachtungs- und Signalisierungseinrichtungen, Crash Alarm etc.

Funkkommunikation über HF, VHF und UHF

Für die Kommunikation im VHF/UHF-Frequenzband (100 bis 163 MHz und 225 bis 400 MHz) werden die bewähr-

Sprachvermittlungssystem (SVS)

Das SVS gibt dem Bediener über Auswahlfelder die Möglichkeit, auf jeden Transceiver zu zugreifen und stellt sicher, dass die ein- und ausgehenden Gespräche dem Sprachaufzeichnungsgerät zugeführt werden. Ebenfalls wird die „Intercommunication“ zwischen den Bedienern ermöglicht. Das SVS nimmt im Wesentlichen die Funktion einer Fernsprechvermittlung wahr, um mit übergeordneten und benachbarten Ein-

Meteorologische Ausrüstung

Die Sensoren sind an einem externen Mast auf dem Dach der Kontrollturmkabine befestigt. Die Anzeige und Auswertung von flugsicherheitsrelevanten Daten geschieht am Bedienerplatz.

Die Ausstattung des Systems zeigt: Es ist an alles gedacht. Schnell und zuverlässig kann die FSA 90 den Betrieb aufnehmen.

Die „Rote Eule“ in Ingolstadt



von links:
Gerald Meixner, StHptm a. D. - Mauerstetten
„Charly“ Herwig Nitsch, STOV - Münsingen
Gottfried Keller, Hptm a.D. - Sri Lanka



2.v.links „Earnie“ Erwin Klierl - Karlshuld
3.v. links „Kare“ Auer, Ing.
4.v.links „Ingo“ Hoffmann



von links: „Kare“ Karl Auer, Hans Kleber

Über 30 Jahre nach der Verlegung des ehemaligen Aufklärungsgeschwaders 51 „Immelmann“ von Manching bei Ingolstadt nach Bremgarten im Schwarzwald wurden alle Ehemaligen und noch Aktive des FS-Zuges zwischen 1959 und 1975 zu einem „Treffen 2000“ eingeladen. Das man gerne an die guten, alten Zeiten zurückdenkt, wurde durch die Teilnahme von 78 Angehörigen deutlich, die sich am 23.09.2000 in der OHG der Pionierkaserne in Ingolstadt einfanden. Obwohl man sich nach mehr als 30 Jahren erst an die „neuen“ Gesichter aus früheren Jahren gewöhnen musste, war das Eis zwischen den Teilnehmern schnell gebrochen. Die Flugsicherung von einst war wieder beisammen, denn neben den damals noch als Unteroffizier tätigen Controllern waren auch Feuerwehrmänner, der Wetterdienst und Flugabfertiger (wie sie damals noch hießen) erschienen. Auch die Teilnahme der ehemaligen Chef's und SATCO's zeugte von einer Zeit, als Teamarbeit und Kameradschaft noch teileinheitsübergreifend gelebt wurde. Und das kein Weg für ein Wiedersehen zu weit ist, wurde an Hptm a.D. Gottfried Keller deutlich, der eigens aus Sri Lanka angereist kam. Und so konnte ein zufriedener Fw a.D. Otto-Michael Stenglein als Organisator die Teilnehmer recht herzlich begrüßen. Sein besonderer Gruß galt den beiden ältesten Gästen, dem ehem. Chef der Flugplatzfeuerwehr, HBM Hans B. Maier (93 Jahre), und dem OSTFw a.D. Willi Rügamer (87 Jahre). Die eigens aufgestellten 3 Pinwände über die „Highlights“ der Staffel boten einen ersten Einstieg in die „Vergangenheitsbewältigung“, dem dann gleich das Studium der vielen mitgebrachten Fotoalben folgte, die die persönlichen Erlebnisse längst vergangener Tage wieder wachriefen. So ganz nebenbei konnte man sich an einem hervorragenden Büffet stärken und die Ordonanzen sorgten dafür, dass die strapazierten Stimmbänder geölt blieben. Erst weit nach Mitternacht verstummte das rege Treiben. Am nächsten Morgen klang diese gelungene Veranstaltung mit einem Weißwurstfrühstück aus, wobei man bereits Pläne für ein Treffen im Jahre 2002 schmiedete.

Impressum

Herausgeber:

Betreuungsgesellschaft der
Militärischen Flugsicherung
Deutschlands e.V. (BDMFD)
Postfach 1132
D-52532 Gangelst
Internet: www.bdmfd.de

Redaktion/Satz/Layout:

Norbert Gaßner
Weddenkamp 5a
48499 Salzbergen
fon: 05976 / 94301
eMail: gassnergrafik@t-online.de

Pressesprecher:

Johann Stempfle
Schlossweg 7
25582 Drage
fon: 04893 / 434
eMail: j.stempfle@t-online.de

Karikaturen:

"BOGI"
Thomas Bogendörfer

Einzelpreis:

4,- DM
für Mitglieder im Beitrag enthalten

Druck:

Druckerei Helming, Emsbüren

Bankverbindung:

Raiffeisenbank Selfkant
BLZ 370 693 54
KtoNr.: 505 630 017

Spendenkonto: 505 630 025

Anschrift:

BMFD
Postfach 1433
D-52504 Geilenkirchen
Internet: www.bmfd.de

Anzeigenannahme:

Wolfgang Albert
Im Löhle 1
D-97990 Weikersheim
fon: 07934 / 1470
e-mail: bmf.albert@t-online.de

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit
schriftlicher Genehmigung des Herausge-
bers.

zum 50. Lebensjahr

gratulieren wir folgenden Mitgliedern:

Herda	Wolfgang	ETNH	30.12.1950
Hoppe	Harald	ETNG	06.01.1951
Krüger	Norbert	ETHF	19.01.1951
Depelkoven	Wilfried	ETHM	16.02.1951
Schuhmann	Henning	ETNT	21.03.1951
Schmidt	Manfred-P.	AFSBw	22.03.1951
Schwarz	Wilfried	EDBB	11.05.1951

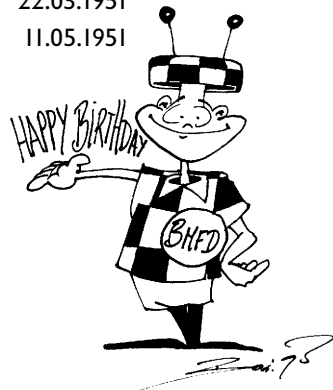
zum 60. Lebensjahr

gratulieren wir folgenden Mitgliedern:

von Sydow-Blumberg Klaus, NL-6181 KJ Elsloo, am 15.04.1941

Hahn Wolfgang, 31535 Neustadt am Rübenberge, am 19.05.1941

Witte Klaus, 63571 Gelnhausen, am 20.05.1941



DBV-winterthur

Heinz Eidams
Generalagentur
52538 Gangelst
Ecke Hanxlerstr./Lindenstr. 2
Tel.: 02454/5046
Fax: 02454/2657
Bürozeiten:
Mo.-Fr.: 9 - 12 Uhr und 14 - 18 Uhr

Die Unkomplizierten.



Druckerei · Helming

Wir drucken für Sie !

**Waldstraße 40
48488 Emsbüren**

**Tel. 05903/9343-0
Fax 05903/9343-99**

Förderungsgesellschaft des
Deutschen
BundeswehrVerbandes mbH



Unsere Partner sprechen für uns

ADAC
Allgemeine Deutsche Direktbank
ARAG
D.A.S.
AXA Colonia
BHW
BSW
Die Continentale
DBV-winterthur
DEVK
NÜRNBERGER
unicomdirekt - D2
Deutsche Telekom - DI
BUWE-UNIVERSAL-FONDS

Informationsmaterial

erhalten Sie bei der Förderungsgesellschaft des DBwV mbH
Südstraße 123, 53175 Bonn, Telefon 0228-3823-0

**Es lohnt sich, Mitglied im
Deutschen BundeswehrVerband
zu sein**

