

REFLECTION 3/01

www.bmfd.de



AFSBw - neuer Wind

Alle Jahre wieder . . .

Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands
Military Air Traffic Services Organization Germany





(Open Day 2001 in Laage präsentiert sich mit Jubiläumsmaschinen)

INHALTSVERZEICHNIS

3	EDITORIAL
4 - 7	HAUPTVERSAMMLUNG DES DEUTSCHEN BUNDESWEHRVERBANDES
9	STEMPFLE'S INFOPAGE
10 - 12	FS-TAGUNG MIT AMTSLEITER AFSBw
13	BESUCH BEIM PERSABw
14 - 16	DER „GROSSE WURF“ ... – ZDv 57/1 (TEIL 2)
17	OPEN DAY IN LAAGE
18	WIE GEWINNT DER LUFTVERKEHR DAS VERTRAUEN...
19	FS-UNTAUGLICH – WAS NUN ?
20	HUTSCHREUTHER`S AUSLANDSEINSATZ
21 - 23	LEITFADEN ZUR SCHICHTARBEIT (TEIL 2)
24 - 25	VERABSCHIEDUNG IN MAASTRICHT
26	INTER AIRPORT EUROPA
27	ALLE JAHRE WIEDER ...
28	DIE DRITTE LEBENSPHASE
29	NOSTALGISCHE IN DIE LÜFTE
30	IMPRESSUM/GEBURTSTAGE



in Hinsicht auf dringend notwendige Reformen auch im Bereich der Militärischen Flugsicherung, neigt sich in diesen Tagen wieder einmal ein Jahr der politischen Untätigkeit dem Ende zu.

Da war dieser Minister mit soviel eigenem Elan, und versehen mit der Hoffnung vieler Bundeswehrsoldaten auf eine Neubewertung ihres Dienstes, in sein neues Amt gestartet. Viele, auch ich, hatten ihm dabei gewünscht, sich durch sein Handeln in die Phalanx jener sozialdemokratischen Verteidigungsminister einreihen zu können, deren Wirken bis heute nicht vergessen ist. Sicherlich verklärt der Lauf der Geschichte einiges, aber wer von uns Älteren gerät bei der Namensnennung von Helmut Schmidt, Georg Leber und Hans Apel trotz unseres fortgeschrittenen Alters nicht noch ins Schwärmen.

Stattdessen muss man zum ersten Mal in der Geschichte dieser Republik erleben, dass ausgerechnet unter einem sozialdemokratischen Minister die Soldaten zur Wahrung ihrer Interessen auf die Straße ziehen müssen. Und dies zu Recht, denn was ist geblieben von all den Vorsätzen dieses Ministers, die Bundeswehr ins neue Jahrtausend zu führen?

Meine persönliche Enttäuschung ist verständlicher Weise durch die bis heute verpasste Chance geprägt, die von ihm selber stets befürwortete Lösung einer Flugsicherung aus einer Hand durchzusetzen und sie fit zu machen für eine europäische Gesamtlösung. Vielmehr bewegt sich die technische Ausstattung dieser Militärischen Flugsicherung mittlerweile auf der Ebene von Schwellenländern. Und wäre nach den Ereignissen des vergangenen September jemand auf die Idee gekommen, diese Flugsicherung und ihr technisches Gerät zur Luftraumbeobachtung terroristisch gefährdeter Bereiche einzusetzen, hätte man allerorts nur verschämtes Kopfschütteln in den Radarüberwachungsräumen der Flugplätze der Bundeswehr beobachten können. Manch ein Fluglotse ist heute froh, wenn es ihm gelingt, ihm bekannte Radarziele ohne Unterbrechung zu identifizieren.

Dabei läge eine Lösung gerade auch unter dem Gesichtspunkt der Finanzierbarkeit auf der Hand. Hier steht der Verband auch weiterhin bereit, durch aktive Mitarbeit seinen Beitrag zur Verbesserung und Optimierung der Flugsicherheit beizutragen.

Den Mitgliedern dieses Verbandes und ihren Familien, den geneigten Lesern und ihren Angehörigen, allen Förderern und Mitstreitern wünsche ich im Namen des Vorstandes ein ruhiges Weihnachtsfest und besinnliche Tage zwischen den Feiertagen. Dabei wollen wir nicht jene vergessen, die in diesen Zeiten - der soldatischen Verpflichtung folgend - an den unterschiedlichsten Einsatzorten ihren Dienst versehen und ihnen alles Gute und eine glückliche Heimkehr wünschen.



Harald Hoppe
Bundesvorsitzender
BMFD



Deutscher Bundeswehrverband

36. Hauptversammlung 22.-24.10. 2001

Hauptversammlung des Deutschen Bundeswehrverbandes

kämpft für die Rechte der Soldaten



Bereits zum zweiten Mal wurden Vertreter des BMFD-Vorstandes zur Hauptversammlung des Deutschen Bundeswehrverbandes nach Bad Neuenahr-Ahrweiler eingeladen. Unter dem Motto „Sicherheit hat eine soziale Dimension“ hatten sich im Dorinth-Kongresszentrum über 300 Delegierte versammelt, um die Aufgaben und Ziele des DBwV für die nächsten Jahre zu bestimmen. Bereits in der Eröffnungsrede des Bundesvorsitzenden des DBwV Bernhard Gertz, die von regem Medieninteresse begleitet wurde, zeigte sich, dass dieses Motto mit großem Bedacht ausgewählt worden war. Die Interessen der Soldaten zu vertreten, würde künftig nicht leichter werden, führte Oberst Gertz gleich zu Beginn seiner Rede aus. Trotz der Ereignisse des 11. Septembers und der damit verbundenen Konsequenzen für die deutschen Streitkräfte sei das Interesse der Regierungskoalition gegenüber den Soldaten als gering einzustufen. Die nach den Terroranschlägen in den USA zur Verfügung gestellten 1,5 Milliarden Mark an zusätzlichen Mitteln, welche zudem noch nicht einmal dem

Verteidigungsetat zugeführt worden seien, könnten nur als erster Schritt zur Beendigung der derzeitigen Finanzmisere der Bundeswehr betrachtet werden.

Die Defizite an Ausrüstung und Gerät seien gravierend, das Leben mit dem ständigen Mangel wirke sich negativ auf die Stimmung in der Truppe aus. „Die Soldaten fühlen sich im Stich gelassen, fühlen sich vernachlässigt in der Anerkennung ihrer Leistungen.“ Rot-Grün behandle die Streitkräfte als notwendiges Übel, auch wenn dies öffentlich so nicht geäußert würde. Damit müsse endlich Schluss sein. Wer internationale Außen- und Sicherheitspolitik mitprägen wolle, müsse das Instrument pflegen mit dem er Geltung beansprucht.

Der Bundesvorsitzende sprach eine deutliche Warnung in Richtung der Regierungskoalition aus, das geplante Attraktivitätsprogramm nicht an fehlenden Haushaltsmitteln scheitern zu lassen. „Dann wird die nächste Kundgebung nicht mehr im geschlossenen Saal stattfinden“, sagte Gertz mit Blick auf den Außerordentlichen Verbandstag am 11. September 1999 im ICC in

Berlin. „Dann werden wir am Brandenburger Tor eine Bühne aufbauen und eine Verstärkeranlage, die stark genug ist, damit uns der Bundeskanzler und die Parlamentarier im Reichstag hören können“, versprach er.

Vor dem Hintergrund der geplanten Reduzierung der Versorgungsbezüge fand der Verbandschef besonders deutliche Worte. Als ein „neues Attentat“ bezeichnet er die Pläne der Bundesregierung, das Versorgungsniveau bis 2010 auf 71,75 Prozent zu reduzieren. „Wer die Versorgung einschränkt und zugleich Soldaten in den Kampf schickt, handelt nicht nur politisch instinktiv, sondern bricht das Treueverhältnis zwischen Dienstgeber und Soldat“, lautet sein Vorwurf. Er kündigte an, gemeinsam mit den Interessenvertretungen der Polizei und des Bundesgrenzschutzes alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um dieses Vorhaben der Rot-Grünen Koalition zu Fall zu bringen. Vor allem das Fehlen jeglicher Übergangsfristen halte der Verband für rechtswidrig und werde in dieser Angelegenheit zur Not das Verfassungsgericht bemühen.

Bezogen auf die Nachwuchssituation zeichnete der Bundesvorsitzende ein besonders düsteres Bild. Ohne die 7000 jungen Frauen, die sich seit Öffnung aller Verwendungen bei der Bundeswehr beworben hätten, würden die Streitkräfte noch weitaus gravierender unter dem Mangel an jungen Soldaten leiden.

Der Vortrag des Verbandschefs wurde mit minutenlangen stehenden Ovationen bedacht und ließ nur wenige Fragen offen. Nach dem Bericht des Schatzmeisters, der Revisoren und der Verbandsschiedskommission wurde der Bundesvorstand mit überwältigender Mehrheit entlastet.

Die anschließend stattfindende Be-



ratung und Beschlussfassung über Satzungsänderungen bedeutete für die anwesenden Delegierten sehr viel Arbeit und Stehvermögen. Manche Teilnehmer redeten sich ob der anstehenden Strukturänderungen im Bereich des Bundesvorstandes in Rage. Besonders die Frage der personellen Ausstattung der neuen Organisationsbereiche Streitkräftebasis und Zentraler Sanitätsdienst bereitete einigen Delegierten große Kopfschmerzen. Erst kurz vor Mitternacht endete mit der Gesamtabstimmung über die neue Satzung die mühevollen Detailarbeit an den Paragraphen.

Im Verlauf der am nächsten Tag stattfindenden Neuwahlen des Bundesvorstandes wurde Oberst Gertz mit 86,6 Prozent der abgegebenen Stimmen für weitere vier Jahre in seinem Amt bestätigt. Auch OstFw a.D. Wolfgang Ostermeier wurde als Stellvertretender Bundesvorsitzender mit großer Mehrheit wiedergewählt. Der Vorsitzende Luftwaffe Hauptmann Hartmut Schönmeier erreichte bei seiner Wiederwahl ein besonders herausragendes Wahlergebnis: bei nur einer Enthaltung sprachen ihm die Delegierten der Teilstreitkraft Luftwaffe ihr großes Ver-

trauen aus. Dies sichert auch die kameradschaftliche und fruchtbare Zusammenarbeit des BMFD mit dem Deutschen Bundeswehrverband und hier insbesondere mit Hartmut Schönmeier für die kommenden Jahre.

Die beiden folgenden Tage waren geprägt von der Beratung und Beschlussfassung der Anträge an die 16. Hauptversammlung. Hierbei wurde unter anderem erneut ein Beschluss, der sich mit dem Themenkomplex Flugsicherung befasst, von den Delegierten beraten, der neuen Situation angepasst und anschließend einstimmig angenommen (Sie finden diesen Antrag an die 16. HV auf den nächsten Seiten). Am letzten Tag der Tagung hatten die anwesenden Verbandsmitglieder die Möglichkeit, den morgens angereisten Verteidigungsminister direkt mit ihren Fragen zu konfrontieren. Während seines einstündigen Vortrags wurden die Worte des Ministers immer wieder von kritischem Gemurmel begleitet. Auch die anschließende Aussprache belegte teilweise die große Frustration und Unzufriedenheit, die in der Truppe vorherrscht. Dabei konnte der Minister nach Meinung einer großen Anzahl Delegierter in der Sache nicht überzeugen.



Was ist eigentlich Sache?

Was will der Vorstand des BMFD?

Was ist Beschlusslage?

.....

Darüber hat der Vorstand lange getagt und einen Antrag formuliert, den der Deutsche Bundeswehrverband so übernommen und in seiner Hauptversammlung so verabschiedet hat.

Hier finden Sie den kompletten Beschluss:

Bundесvorstand

Organisation der militärischen Flugsicherung I/36

1992 wurde mit Änderung des Grundgesetzes und des Luftverkehrsgesetzes die Neuordnung der zivilen Flugsicherung in Deutschland vom Deutschen Bundestag beschlossen, die nunmehr durch eine privatrechtliche Organisation, die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), wahrgenommen wird. Durch Abschluss einer Ressortvereinbarung zwischen dem Verkehrs- und dem Verteidigungsministerium vom 6. November 1991 wurde die überörtliche militärische Flugsicherung in die DFS integriert, wobei die Flugsicherungssoldaten zur DFS GmbH beurlaubt werden (ausgewähltes Führungspersonal, Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter). Später wurden auch die Soldaten der ehemaligen „Gemeinsamen Flugvermessungsstelle“ (GFMS) in dieses Beurlaubungsmodell mit einbezogen.

Parteiübergreifend hielt man künftige Veränderungen auch in der örtlichen militärischen Flugsicherung für erforderlich. Zur Wahrung des Leistungsniveaus wurden Verbesserungen in Aussicht gestellt. Diese sollten Attraktivitätssteigerungen beinhalten, die noch immer ausstehen und deren Realisierung mit Hinweis auf die angespannte Haushaltslage bis heute nicht erfolgte.

I. Derzeitige Lage

1.1 Die überörtliche militärische Flugsicherung wurde 1993 in die DFS GmbH übernommen. Diese Entscheidung hat sich bewährt. Eine Neubewertung für den bei der Bundeswehr verbliebenen Teil der militärischen Flugsicherungsdienste ist daher dringend geboten.

1.2 Die angekündigte Sicherung der Leistungsfähigkeit der militärischen Flugsicherung im örtlichen Bereich, u.a. der technischen Standards und der Attraktivität im Verhältnis zur DFS, ist nicht erfolgt. Daher wird die Regeneration sowohl für die militärische Flugsicherung als auch von dort in die DFS unter qualitativen Aspekten (Vertrautheit mit modernen Anlagen usw.) zunehmend schwieriger.

1.3. Das Ausbleiben verzugloser Einführung innovativer Technik und Standards, wie sie bei der DFS und im europäischen Raum üblich sind, haben zu Gebieten unterschiedlicher Flugsicherheitsqualität geführt. Die Gewährleistung einer optimalen Flugsicherheit kann daher durch die „örtliche“ militärische Flugsicherung nicht mehr sichergestellt werden.

1.4 Inzwischen wurde auch der Deutsche Wetterdienst (DWD) privatisiert, und mit diesem eine enge Zusammenarbeit des militärischen Flugwetterdienstes (WGeoPhys) vereinbart. Im Rahmen der Neuausrichtung wird der WGeoPhys-Bereich weitergehend mit dem MilGeo-Bereich zu einem neuen „GeoInfoWesenBw“ zusammengefasst.

1.5 Weitere Aufgaben, etwa die Wartung der TACAN-Geräte, wurden an die privatrechtlich organisierte DFS übertragen. Die Flugvermessung der militärischen Navigations- und Radaranlagen wurde ebenfalls der DFS übertragen, die damit die Firma Flight Inspection International (FII), an der sie beteiligt ist, beauftragt hat. Für den Bereich der Luftfahrtveröffentlichungen wurde die gemeinsame Nutzung der Datenbanken vereinbart; derzeit wird die Abgabe weiterer Aufgabenbereiche (z.B. NOTAM-Bearbeitung) an die DFS geprüft.

1.6 Nach nunmehr fast zehnjähriger Bewertungsdauer hat sich die Integration der ehemals überörtlichen militärischen Flugsicherung in die DFS GmbH sowie der militärischen Flugvermessung in die Firma Flight Inspection International (FII) bewährt.

1.7 Mit Herausgabe der „vorläufigen MT-Richtlinien“ hat das BMVg Ende 1995 die „örtliche“ militärische Flugsicherung als zur Privatisierung geeignet identifiziert. Eine Entscheidung

darüber blieb jedoch bisher aus. Die Beendigung dieses Schwebzustandes ist sowohl im Interesse der betroffenen Soldaten als auch im Hinblick auf eine langfristige Gewährleistung der Leitungsfähigkeit dieses Bereichs der Flugsicherung dringend geboten.

2. Organisationsziele

2.1 Flugsicherung ist mehr und mehr im europäischen Kontext zu sehen; davon wird sich auf Dauer auch die militärische Flugsicherung nicht ausnehmen können. Im Rahmen zukünftiger Organisationsmaßnahmen ist den sich hieraus ergebenden Erfordernissen Rechnung zu tragen.

2.2 Effektive, einsatzorientierte Organisationsstrukturen für die militärischen Flugsicherungsdienste scheinen innerhalb der Bundeswehr nicht mehr gewährleistet. Durch die zunehmenden Bemühungen zivile Flugsicherungen zu privatisieren, finden sich militärische Flugsicherungen in einem ungewohnten Umfeld wieder. Durch die veränderte politische Situation in Europa kommen sie mehr und mehr in eine Rechtfertigungsposition. Der derzeitige Anteil am Gesamtluftverkehr von ca. 3,5 % wird durch den sprunghaft ansteigenden zivilen Luftverkehr und die beabsichtigte Schließung weiterer Fliegerhorste drastisch zurückgehen.

Vor diesem Hintergrund sowie angesichts der im Rahmen der Neustrukturierung der Bundeswehr bestehenden Notwendigkeit von Einsparungen ist es dringend geboten, die Beibehaltung einer militärischen Flugsicherung politisch zu bewerten und neu zu entscheiden.

2.3 Im Falle einer Entscheidung zugunsten einer Beibehaltung der militärischen Flugsicherung muss sich die Ausgestaltung der Organisation an folgenden Leitsätzen orientieren:

- Effektive, einsatzorientierte militärische Organisationsstruktur für Elemente innerhalb der Bundeswehr mit einer Teilstreitkraft-übergreifenden Integration der Flugsicherung von Luftwaffe, Heer und Marine, einschließlich der in die DFS beurlaubten Soldaten.
- Enge Zusammenarbeit und Kompatibilität mit der DFS GmbH, ins-

besondere bei der Ausbildung und den flugsicherungs-technischen Systemen.

3. Maßnahmen

3.1 Die seit Erlass der „vorläufigen MT-Richtlinie“ des BMVG vom 30.11.1995 aufgeworfene Frage einer Privatisierung der „örtlichen“ militärischen Flugsicherung ist unverzüglich zu beantworten.

In Abhängigkeit von der Entscheidung betreffend die Privatisierung bzw. den Fortbestand einer „örtlichen“ militärischen Flugsicherung in ihrer derzeitigen Form sind weiterhin folgende Maßnahmen durchzuführen:

3.2 Auch künftig muss im militärischen Bereich der Begriff „Flugsicherung“ als Dienstleistungspaket aus FS-Betriebsdienst und FS-Technik verstanden werden (vergl. § 27 c LuftVG; ZDv 57/1).

3.3 Ausbildung

3.3.1 Gemeinsame Eingangs-, Auswahl- und Ausbildungskriterien für die zivile Flugsicherungsorganisation und die militärische Flugsicherung sind dringend erforderlich, um bereits existierende Unterschiede hinsichtlich der Qualität- und Quantität des benötigten Personals nicht noch weiter zu erhöhen.

3.3.2 Es sind die erforderlichen Maßnahmen dafür zu treffen, dass die durch das militärische Personal erworbenen Lizenzen und Arbeitsplatzberechtigungen dem ICAO-Standard entsprechen und die zivile Anerkennung dieser Lizenzen zukünftig gewährleistet ist. Dies beinhaltet auch einen Abgleich der medizinischen Voraussetzungen.

3.3.3 Der Übergang zu einer lehrgangsgebundenen Ausbildung an einer gemeinsamen Flugsicherungsausbildungseinrichtung ist dringend geboten. Für den Fall der Beibehaltung mehrerer Ausbildungseinrichtungen ist dafür Sorge zu tragen, dass der Ausbildung einheitliche Ausbildungsinhalte zugrunde liegen.

3.4 Laufbahn

3.4.1 Schaffen einer Fachlaufbahn, um

- der Tatsache der vergleichbaren Tätigkeit gerecht zu werden,
- eine Abkopplung von der Einkommensentwicklung in der zivilen Flug-

sicherung abzumildern,

- die Attraktivität der Flugsicherungslaufbahn zu steigern.

3.4.2 Verschieden strukturierte örtliche Flugsicherungseinheiten lassen den auf die individuellen Anforderungen zugeschnittenen vielfältigen Einsatz von Flugsicherungspersonal zu.

3.5 Organisationsstruktur

3.5.1 Herauslösung der Flugsicherungsdienste aus der bisherigen Gliederung sowie Schaffung einer TSK-übergreifenden Flugsicherungsorganisation zur integrierten Bereitstellung der Flugsicherungsdienste für alle TSK aus einer Hand mit homogener Personalführung.

3.5.2 Im Lichte der beschlossenen Neuausrichtung der Bundeswehr ist der militärisch geführte Teil der Flugsicherung folgerichtig der Streitkräftebasis zuzuordnen. Sie ist gemeinsam mit oder selbstständig neben dem AgeoInfoBw unter der (auch truppendienstlichen) Verantwortung des AFSBw zu organisieren.

3.5.3 In jeglicher Organisationsform muss der Betreiber der FS-Dienste gewährleisten, dass es genügend sofort verfügbares Personal mit FS-Tauglichkeit, gültigen Lizenzen für den jeweiligen Platz und Kenntnisse der örtlichen Verfahren sowie den jeweiligen Waffensystemen des Platznutzers gibt. Vergleichbares ist bei der DFS GmbH durch Mob-Beorderung (vor allem Fluglotsen) und UK-Stellung (technische Bereiche) in beispielhafter Weise bereits gelöst worden.

3.5.4 Aufteilung von örtlichen Flugsicherungseinheiten/-teileinheiten mit der Untergliederung in Flugsicherungsbetrieb und Flugsicherungstechnik.

3.5.5 Zusammenfassung von Flugsicherungsdiensten bei benachbarten Flugplätzen

- Gemeinsamer Anflug- und Landekontrolldienst in genau definierten Zuständigkeitsbereichen durch jeweils eine militärische Flugsicherungsstelle,
- Landeanflugkontrolle verbleibt bei der örtlichen Flugsicherungsstelle
- Flugberatungsmöglichkeit durch Nachbarplätze mit entsprechender Prioritätenregelung

3.5.6 Technischer Standard und Kom-

patibilität aller Flugsicherungssysteme müssen durch verzugslose Einführung modernster Technik bei allen örtlichen Flugsicherungsstellen gewährleistet werden und sich dabei an den Einsatzerfordernissen orientieren.

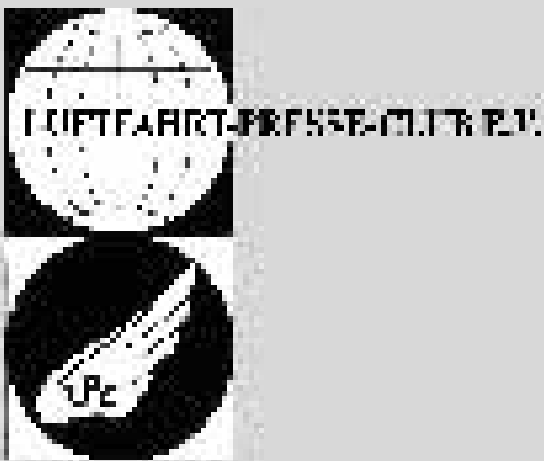
3.5.7 Im Falle der Privatisierung sind die wohlerworbenen Rechte der Soldaten wie auch ihre geordnete und effektive Vertretung nach dem SGB zuverlässig auch gegen Eingriffe eines „privaten“ FS-Betreibers zu sichern. Dabei sind bereits erworbene Rechte weiter zu gewährleisten.

4. Zusammenfassung

Flugsicherung wird mehr und mehr auf europäischer Ebene gestaltet. Beispielhaft kann dafür die Neustrukturierung der Agentur EUROCONTROL genannt werden, die von der ECAC mit der europäischen „Regulatorfunktion“ ausgestattet wurde. Viele nationale „Flugsicherungsprovider“ befinden sich in Privatisierungsprozessen unterschiedlichster Art. Die Sicherheit im Luftraum hat jetzt und in Zukunft höchste Priorität. Allerdings finden wirtschaftliche Aspekte zunehmend stärkere Beachtung. Davon ist auch die Bundeswehr nicht ausgenommen. Effektivität und Attraktivität der militärischen Flugsicherung haben gerade vor dem Hintergrund der Haushaltslage und der neuen Aufgaben für die Bundeswehr ihre zentrale Bedeutung und müssen in die Bereiche Ausbildung, Organisation, Einsatzspektrum und Laufbahngestaltung eingebracht werden. Daneben gilt es zu betrachten, ob die Bundeswehr mit einem immer geringer werdenden Anteil am Gesamtluftverkehr eine vergleichbar gute Flugsicherungsleistung nicht zu geringeren Kosten erhalten kann. Die bei der bisherigen Integration der militärischen Flugsicherung gemachten Erfahrungen machen vor dem Hintergrund einer sinkenden Flugsicherungsqualität im Bereich der „örtlichen“ militärischen Flugsicherungsdienste eine politische Neubewertung und Entscheidung hinsichtlich der weiteren Struktur der gesamten militärischen Flugsicherung dringend notwendig.

Werbung DBwV

Film vorhanden



Highlights

Mutterleiden

47 Millionen Passagiere beförderte die Lufthansa im vergangenen Jahr und wollte sich jetzt näher an die 50 Millionen ranarbeiten. 130 000 waren es vor dem 11. September, jetzt sind es nur noch 100 000 täglich. Ein Minus von ca. 25%. Das tut weh. Auch wenn die Lufthansa mit grimmiger Genugtuung registriert, dass, während ihr selbst „nur“ der Gewinn in Höhe einer halben Milliarde DM wegbricht, lästige Konkurrenten zum Konkursrichter gehen müssen.

Tochterfreuden

Während die Konzernmutter Lufthansa-Passagere große Flieger stilllegen muss, boomt die Tochter LH-CityLine. Zusätzlich zu ihren eigenen Linien muss sie nämlich deren Strecken zusätzlich mit kleinerem Gerät bedienen, damit die Slots nicht gefährdet sind. Mit Canadair-Jets und Avrolinern statt mit Boeings und Airbussen. Hochmodernes Fluggerät, ausgestattet mit Head-up-Guidance-System (HUGS), den leisesten Triebwerken und einer höchst engagierten Mannschaft. Deshalb hat die Tochter keinen Einstellungsstopp und bleibt auch bei ihren Plänen, die Flotte wie geplant um 20 weitere Canadair-Jets aufzustocken und dafür rund 1000 Mitarbeiter neu einzustellen.

Flugplatz-Sorgen

Köln-Bonn hat ein Terminal übrig und noch Platz für fünf Millionen zusätzlicher Passagiere. Die großzügig ausgelegte Parkplatzkapazität wollen sie gern für die eigene Zukunft nutzen und nicht, wie manche befürchten, dank des ICE-Anschlusses zum erweiterten Parkplatz von Frankfurt werden, weil Frankfurter Passagiere aus dem Norden ihr Auto in Köln lassen und per ICE nach Frankfurt reisen könnten. Eine Tarifkombination könnte dem Einhalt gebieten. Derzeit

macht Köln-Bonn in der Jahresbilanz noch rund eine Mark Verlust pro Passagier, während Hamburg mehr als zwei Mark Gewinn verbucht.

Krisen-Strategie

Der gebeutelten Branche hülfe keine bewaffneten Flugbegleiter und verstärkte Cockpit-Türen, sondern eine Strategie, die den Passagieren das Vertrauen in den Luftverkehr zurückgibt. Speziell die Deutschen seien besonders leicht zu verunsichern, obwohl hierzulande gar keine reale Bedrohung herrsche und die Sicherheit europäischer Linien deutlich höher sei als die amerikanischen. Nur leider hätten die Airlines, die Hersteller und alle anderen am Flugbetrieb Beteiligten bisher vergessen, diese Fakten zu kommunizieren (siehe Krisen-Beitrag).

Lärm-Lösung

Eines Tages müssen wir den Lärm genauso heftig bekämpfen wie Pest oder Cholera, zitiert Dr. Alexander Samel vom DLR-Institut für Luft- und Raumfahrtmedizin den Nobel-Preisträger Robert Koch, der dieses schon vor rund hundert Jahren prophezeit haben soll. Die Luftfahrt liegt vorn. Moderne Jets sind beim Start leiser als ICE-Züge, die ihre Lärmschleppe längs und quer durch die gesamte Republik ziehen und dennoch nicht den Anfeindungen der Öffentlichkeit ausgesetzt sind. Auch der Straßenverkehr, vor allem die LKWs, emittieren mehr Krach als Flugzeuge. Eine weitere Lärmreduktion sorgt nicht nur dafür, dass die Flughafenanlieger vor lauter Straßenlärm die Düsen nicht mehr hören, sie ist auch weit kostengünstiger als der von Flughäfen gesponserte Einbau von Schallschutzfenstern. Übrigens: erstaunliche Erfahrungen mit dem Schallschutz macht derzeit der Hamburger Flughafen. Er bietet besondere Lüfter kostenlos an, die das Schlafen bei geschlossenen Fenstern ermöglichen - und werden nicht angenommen, weil die Leute befürchten, so ihrer Rechte auf Widerstand beraubt zu werden.

EADS sieht Chancen

Rainer Hettrich, Chef von EADS, sieht in den Folgen des 11. September drei dicke Chancen. Die USA und Europa werden zusammenrücken, die transatlantische Bindung also gestärkt, die Bedeutung militärischer Investitionen wird steigen und die Konsolidierung bei den Airlines den Markt überschaubarer und damit leistungsfähiger machen.



Vorstandssitzung in Bonn mit Amtsleiter AFSBw



In Vertretung des Vorsitzenden Luftwaffe, Hauptmann Hartmut Schönmeier, der an diesem Tage durch einen Termin in Erding verhindert war, konnte der Bundesvorsitzende des BMFD am 12. November den Leiter des Amtes für Flugsicherung der Bundeswehr, Oberst Rolf Storjohann, im großen Sitzungssaal des Deutschen Bundeswehrverbandes in Bonn zu einer Flugsicherungsfachtagung begrüßen.

Bereits unmittelbar nach Übernahme seiner neuen Funktion als Amtsleiter hatte Oberst Storjohann über den Bundesvorsitzenden den Kontakt zum BMFD gesucht und darauf gedrängt, sich schnellstmöglich zu einem Vier-Augen-Gespräch in Offenbach zu verabreden. Diese Unterredung fand dann auch bereits Ende April statt, wobei beide Seiten Vertraulichkeit vereinbarten, so dass dieser Termin neben anderen keine Erwähnung in den Publikationen des Verbandes fand. Ein wesentliches Ergebnis dieses ersten Gespräches war es jedoch, dass man sich darüber einig war, dass ein kontinuierlicher Dialog zwischen AFSBw und BMFD auch einen Beitrag zur Lösung der sich für die militärischen Flugsicherungsdienste zunehmend abzeichnenden Problemlage erbringen könnte. Damit war die Basis geschaffen für den Versuch einer neuen „Partnerschaft“ im Sinne einer grundlegenden Erneuerung der Beziehungen zwischen dem Amt und dem Vorstand des Verbandes. Zwischenzeitlich ist diese Hoffnung durch die Intensivierung des Dialoges bestätigt worden. Damit knüpfen sowohl die Amtsführung als auch der Vorstand an die bereits unter Oberst a.D. Manfred Schenk bis zum Jahre 1994 geübte Praxis des gegenseitigen Meinungsaustausches an. Bereits während seiner Tätigkeit in Brüssel hatte Oberst Storjohann in mehreren Gesprächen und am Rande von Veranstaltungen dem Ehrenvorsit-

zenden des BMFD, Michael Voßloh, in seiner Eigenschaft als Stellvertretender Vorsitzender für den Bereich „überörtliche Flugsicherung“ signalisiert, dass er eine Versachlichung der Beziehungen – Militärische Führung/BMFD – für die Umsetzung gemeinsamer Ziele als nützlich erachte.

So erstaunte es denn auch nicht, dass der neue Amtsleiter bereits beim ersten Gespräch in Offenbach eine gemeinsame Flugsicherungstagung mit dem BMFD beim Deutschen Bundeswehrverband anregte.

Auf Seiten des BMFD nahm an dieser Sitzung der erweiterte BMFD-Vorstand teil, wobei als Vertretung für den Beisitzer Marine, Fred Bösenthal, aus Eggebek angereist war. Ferner nahmen Oberleutnant Friedel Wegner als BMFD-Ansprechpartner der FS-Schule und darüber hinaus, auf Wunsch des Bundesvorsitzenden, folgende Gäste teil: Hauptmann Dietmar Paul aus Schleswig, Hauptmann Udo Rauchmann aus Wittmund und vom Flugsicherungsausbildungszentrum in Kaufbeuren Hauptmann Helmut Weihrather. Die an Mitglieder im süddeutschen Raum ausgesprochenen Einladungen konnten dort auf Grund der angespannten Personallage nicht wahrgenommen werden. Da außerdem der Teilnehmerkreis begrenzt werden musste, war eine Erweiterung der Einladungsliste nicht möglich. Der Vorstand wird jedoch bemüht sein, bei Folgeveranstaltungen jeweils Gäste anderer Standorte zu laden, um eine kontinuierliche Gesamtrepräsentanz zu gewährleisten.

Nach der Vorstellung des BMFD-Vorstandes und der Gäste durch den Bundesvorsitzenden forderte der Amtsleiter in seiner ersten Stellungnahme die Teilnehmer der Tagung zu einer offenen Diskussion über alle Problemfelder auf. Eines seiner besonderen Anliegen sei es, durch eine unvoreingenommene Neubetrachtung des Stellenwertes der militärischen Flugsicherung und hier insbesondere der örtlichen Flugsicherung zu einer neuen Tätigkeitsidentität beizutragen. Eine Mitarbeit des Verbandes und seiner Mitglieder sei hier ausdrücklich gewünscht, denn es sei

seine feste Überzeugung, dass es nur gemeinsam gelingen kann, hier Verbesserungen herbeizuführen. In erster Linie sei es daher auch notwendig, dass sich jeder Einzelne „Flugsicherer“ ob als Fluglotse, Flugberater oder FS-Techniker in seinem Fachdienst bestätigt fühle, denn nur dann könne die jeweilige Tätigkeit auch wieder mit jenem Maß an Berufsstolz versehen werden, der letztendlich die wesentliche Grundlage einer Leistungsoptimierung und Berufszufriedenheit darstelle.

Im weiteren Verlauf kristallisierten sich folgende Schwerpunktthemen heraus: Umsetzung der neuen BesAnMilFS 5/100, Sachstand ZDv 57/1, derzeitige Personallage und deren weitere Entwicklung, Neustrukturierung des Bereiches „Flugberatungsdienst“, Wandel des Berufsbildes Flugsicherungstechniker, Sachstand Neubeschaffung und Einrüstung ARS S sowie PAR, Organisationsstruktur der militärischen Flugsicherung sowie die Flugsicherungsausbildung in Kaufbeuren.

Zu den einzelnen Themenkomplexen wurde dann wie folgt ausgeführt:

Die bei der Umsetzung der neuen BesAnMilFS 5/100 aufgetretenen Schwierigkeiten seien zwischenzeitlich erkannt und deren Auswirkungen müssten allgemein und auf den jeweiligen Einzelfall bezogen sicherlich neu betrachtet werden. Hierbei wäre es u.U. notwendig noch über einen gewissen Zeitrahmen hinaus mit Sonderregelungen sich ergebende „Schieflagen“ abzumildern. Einigkeit herrschte darüber, dass von allen Seiten der Leitgedanke der neuen Vorschrift grundsätzlich anerkannt werde und deren Umsetzung für eine sich im europäischen Umfeld zu bewährenden militärischen Flugsicherung notwendig sei. Ob die dabei vorgegebenen Fristen, insbesondere für den Erwerb neuer EBG's oder jetzt notwendig gewordener anderer Zulassungen, alleine schon aufgrund der angespannten Personalsituation auch immer eingehalten werden können, sei fraglich und müsste sich am Einzelfall orientieren. Von Seiten des Verbandes wurde darauf hingewiesen, dass manches nunmehr auftretende Problem sich im

Vorfeld hätte lösen lassen und damit die zwischenzeitlich bereits eingeleiteten Beschwerdeverfahren bzw. Rechtsklärungen hätten vermieden werden können. Der Amtsleiter sprach sich dafür aus, dass die Notwendigkeit des Erwerbs einer zweiten Platzlizenz durch den betroffenen Personenkreis nochmals gesondert betrachtet werden müsste, insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt, dass dieses Problem auf Grund ehemaliger Ausbildungsstrukturen nur auf Fluglotsen im „fortgeschrittenen Alter“ zutreffe. Der BMFD forderte auf, dieses Vorhaben gänzlich auszusetzen, da es sich zwangsläufig „biologisch“ lösen würde.

Der Vorstand meldete bezüglich der bisher bekannt gewordenen Inhalte der neuen ZDv 57/1 erneut Zweifel dahingehend an, ob diese dazu tauglich sei, die sich aus den neuen Einsatzspektren ergebenden Einsatzprofile in der notwendigen Weise zu berücksichtigen. Der BMFD halte weiter an seiner Forderung fest, die zweifellos notwendige Neufassung der ZDv an diese Gegebenheiten anzupassen und in unabhängigen Einzelvorschriften zusammenzufassen.

Nach Einschätzung des Amtsleiters wird sich die Personallage gerade in den kommenden Jahre zunehmend kritisch entwickeln. Hauptursache sei dabei die hohe Pensionierungsrate im Bereich der Flugverkehrskontrollleiter der örtlichen Flugsicherung bis zum Jahre 2005 und die Tatsache, dass durch die Ausbildungsumstellung in Kaufbeuren ein kompletter „Ausbildungsjahrgang“ der Truppe nicht zur Verfügung gestellt werden konnte. Eine gewisse Milderung verspreche er sich daher von der Möglichkeit, auf Antrag eine Verlängerung der Dienstzeit für zur Pensionierung anstehende Jahrgänge zu ermöglichen. Dies müsse dann - auf den Einzelfall bezogen - entschieden werden. Auch angespannt stelle sich die Situation für das in die DFS beurlaubte Personal dar. Hier würden allerdings durch das neue Betriebsstättenkonzept der DFS auch Synergieeffekte erzielt, außerdem könne man sich durch eine Neubewertung des 24-Stunden-Dienstes und „Allocator“-Maßnahmen zur Personalreduzierung

vorstellen. Ferner müssten mögliche Auswirkungen der allgemeinen Reduzierung des Luftverkehrs abgewartet werden.

Die Regeneration des Personals in der DFS ist für Storjohann eine militärische Verpflichtung und sollte nicht ausschließlich auf die TSK Luftwaffe beschränkt bleiben. Entsprechende Gespräche mit BMVg werden seitens des Amtes vorbereitet.

Als eines seiner vorrangigen Ziele bezeichnete Oberst Storjohann die Neustrukturierung des Flugberatungsdienstes der Bundeswehr. Hier sei eine dringende Neubewertung unerlässlich, zumal sich das Aufgabenspektrum in den vergangenen Jahren zusehends verändert habe. Vieles deute darauf hin, dass die heutige Herausforderung mehr im Bereich Flugplatzmanagement liege. Daher mache es auch Sinn zur Steigerung der Attraktivität und Qualität wieder über die flächendeckende Einführung eines Flugberatungsoffiziers nachzudenken. Dem durch die DFS vorgenommenen Schritt zu einem Centralized AIS werde die Bundeswehr nicht folgen. Vielmehr sei es notwendig, die Flugberatung an den Plätzen zu stärken. Zukünftig werde daher dieses Personal seine Ausbildung auch mit einer Lizenzierung beenden. Ungeachtet dessen werde es jedoch in zentralen Bereichen der Flugberatung unerlässlich sein, deren Zusammenlegung an einem gemeinsamen Einsatzort zu forcieren. An einer eigenständigen NOTAM-Bearbeitung soll festgehalten werden.

Für das Personal der Flugsicherungstechnik zeichne sich in den kommenden Jahren ebenfalls ein Wandel des Berufsbildes ab. Diesem müsse in den Betrachtungen zwangsläufig Rechnung getragen werden. Eine Lizenzierung sei ebenfalls erstrebenswert, derzeit aber nicht in Sicht. Auch hier müssten europäische Entwicklungen und die sich daraus ergebenden Vorgaben abgewartet werden. Ausdrücklich stellte er fest, dass FS-Technik selbstverständlich einen nicht unwesentlichen Teil der militärischen Flugsicherung darstelle.

Bezüglich des Sachstands Beschaffung ASR S seien zur Zeit keine neuen

Terminverschiebungen bekannt. Die Auswirkungen der bekannten Finanzierungsschwierigkeiten im gesamten Bereich der Bundeswehr müssten jedoch dabei bedacht werden. Zur Zeit gehe er aber davon aus, dass eine flächendeckende Einrüstung der neuen ASR bis zum Jahre 2010 gelinge könne. Der Zustand der jetzigen ASR 910 mache aber u.U. den Einsatz von Interimstechnik notwendig. Hier könne er sich als Zwischenlösung den Erwerb neuer Sichtgeräte oder deren Überlassung aus anderen Quellen vorstellen. Der Beschaffungsbedarf einer neuen Gesamtkonfiguration dürfe dabei aber nicht in Frage gestellt werden. Der BMFD wies darauf hin, dass nach seinem Wissensstand insbesondere der Sensor für den zwischenzeitlich sicherheitsbedenklichen Zustand der jetzigen ASR verantwortlich sei. Der Bundesvorsitzende führte dazu beispielhaft aus, dass sich bei einem noch so gutem Farbfernsehgerät durch die Verwendung eines Metallkleiderbügels als Antenne kein zufriedenstellendes Bildsignal einstellen lassen wird. Von Seiten des Verbandes wurde auf die Möglichkeit der Einspeisung von Radardaten aus dem vorhandenen „RADNET“ hingewiesen und außerdem die Möglichkeit zur Kostenreduzierung der Neueinrüstung ASR S durch die Etablierung von „Centralised Approach Units“ angeregt. Letztendlich müsste auch die Frage, ob jeder Platz seinen eigenen Sensor benötige, nochmals wertfrei betrachtet werden.

Nach Ausführungen des Amtsleiters ist ein Ersatz für die jetzige PAR zur Zeit nicht in Sicht, zumindest müsse man noch von einer Einsatzlaufzeit bis zum Jahre 2010 ausgehen. Dabei sei ihm sehr wohl bewusst, dass bereits heute mit den Planungen begonnen werden müsste.

Unerlässlich sei es ferner die Organisationsstrukturen der militärischen Flugsicherung neu zu überdenken, denn um nur einen Aspekt zu nennen, die Engpässe der Zukunft würden nicht zwangsläufig durch den zur Verfügung stehenden Luftraum und der damit verbundenen Streckenkontrolle hervorgerufen, vielmehr müsse die Leistungs-

fähigkeit an den Flugplätzen gestärkt werden. Hierzu wäre sicherlich auch der Datenaustausch neu zu konzipieren, um An- und Abflugkontrolle zu optimieren.

Ausdrücklich zeigte er sich über den durch die Teilnehmer des Ausbildungszentrums in Kaufbeuren dargelegten Sachstand der Ausbildungstätigkeit erfreut. Nun gehe es sicherlich primär darum, den vorhandenen Ausbildungsstau abzubauen. Dabei sei er sich sicher, dass die Ausbildungsqualität nunmehr einen europäischen Vergleich nicht mehr zu fürchten habe, vielmehr könne man davon ausgehen, dass nun dort die Maßstäbe einer innovativen, praxisnahen und komplexen Ausbildung gesetzt würden. Dies zeige - so weit ihm bekannt - auch das große Interesse anderer Länder an einer Ausbildung ihres Personals durch die FS-Schule in Kaufbeuren.

In dem über fünfstündigen Gespräch wurden darüber hinaus noch eine Vielzahl anderer Einzelpunkte besprochen, die nicht alle hier wiedergegeben werden können. Teilweise wurde für einige Diskussionspunkte auch Vertraulichkeit vereinbart.

Abschließend dankte Oberst Storjohann für die gezeigte Offenheit in der Diskussion und bot von seiner Seite für die Zukunft weitere Tagungen und Aussprachen in der stattgefundenen Art und Weise an.

Der Bundesvorsitzende nahm das Ende der Tagung zum Anlass und bekundete seinen Dank für die Bereitschaft des Amtsleiters, sich diesem Meinungsaustausch gestellt zu haben. Dies stelle die Plattform einer richtungsweisen Zusammenarbeit dar, wie sie leider über Jahre nicht möglich gewesen war. Er drückte dabei seine feste Überzeugung aus, dass dies auch Teil einer neuen Wirkung auf die Mitglieder des Verbandes darstelle und damit für den gewollten Anspruch des „Zusammengehörigkeitsgefühls“ förderlich sei und zur Entwicklung eines gesunden Berufsstolzes beitragen werde. Von Seiten des Verbandes sagte er hier volle Unterstützung zu.

Antrittsbesuch bei neuem Dezernatsleiter PersABw II 2 F

Zu einem verspäteten Antrittsbesuch traf sich der Bundesvorsitzende Ende September mit dem neuen Dezernatsleiter Oberst i.G. Rainer Keller. Von Bonn aus ist die Personalführung Luftwaffe der militärischen Flugsicherung nunmehr nach Köln umgezogen und hat ihre neue Heimat in den Gebäuden des Personalamtes der Bundeswehr gefunden. Mit diesem Umzug endeten auch die „Barackenverhältnisse“ in Bonn, die vielen unserer Mitglieder sicherlich noch durch verschiedene Personalgespräche wohl bekannt sind. Wenngleich die beengten und sicherlich nicht ansprechenden Büroverhältnisse in Bonn manches Mal auch Unwillen bei den dort Diensttuenden hervorgerufen haben mögen, so musste man mit diesem Wechsel doch auch ein Stück jahrelang gewachsene Identität in einer überschaubaren Struktur aufgeben.

An dem fast zweistündigen Gespräch nahmen neben Oberst Keller und dem Bundesvorsitzenden auch die Sachbearbeiter OTL Friz (für den Bereich Truppenoffiziere) und Hauptmann Ebrecht (für den Bereich Fachoffiziere) teil. Insbesondere wurde von Seiten des BMFD auf die angespannte Per-

sonalsituation hingewiesen, die sich durch die überproportionale Pensionierung stark vertretener Jahrgänge bei den Verwendungsrufen der militärischen Flugsicherungsdienste in den kommenden Jahren abzeichne. Oberst Keller beurteilte die Situation als nicht so kritisch, zumal ja durch die Schließung einiger Standorte in der Zukunft auch „Überhangpersonal“ entstehen würde, das dann dort untergebracht werden könnte, wo „Löcher“ zu füllen wären. Sicherlich wäre es aber auch so, dass man die Entwicklung sehr engagiert im Auge behalten müsse. Dabei verdiene allein die Tatsache, dass auf Grund der Ausbildungssituation an der FS-Schule in Kaufbeuren ein kompletter Ausbildungsjahrgang nicht zur Regeneration ausscheidenden Personals zur Verfügung stehe, besondere Beachtung. Für den Bereich der Truppenoffiziere zeichne sich hingegen seit geraumer Zeit eine klare Unterversorgung für den Flugsicherungsbereich ab, dem man gegensteuern müsste. Im weiteren Verlauf wies der Bundesvorsitzende erneut auf das immer noch nicht zufriedenstellend ge-



Von links nach rechts: Bundesvorsitzender Hoppe, OTL Friz, Oberst i.G. Keller, Hptm Ebrecht

löste Problem der Wahrnehmung und der daraus resultierenden Übernahme besonderer Verantwortung als Wachleiter und der nicht vorhandenen diesbezüglich bewerteten Dienstposten hin. Der Zustand sei unhaltbar und müsste endlich analog zu Regelungen der „überörtlichen“ Flugsicherung gelöst werden. Und dies umso dringender, als durch die Auswirkungen der neuen BesAnMilFS 5/100 zwangsläufig vollkommen neue Qualitätsmaßstäbe in der Dienstpostenbewertung angelegt werden müssten. Abschließend betonte Oberst Keller, dass er auch künftig dem seit Jahren durch seine Vorgänger erfolgreich praktizierten Informationsaustausch zwischen dem BMFD und seiner Dienststelle äußerst positiv gegenüberstehe und befürworte.

Zepter-Werbung



Aber vielleicht hat man sich ja getarnt, damit man unter den richtigen Zivilisten nicht so auffällt.

Irritierend ist dann auch die Bezeichnung „Bosnia-Croatian airspace“. Wollen wir hoffen, dass man genau weiß, welchen Luftraum man dort überhaupt kontrolliert. Denn mit Geographie hat nicht nur der amerikanische Präsident Bush Schwierigkeiten. Sehr nett war die bei CNN gezeigte Übersichtskarte „Europa“ anzusehen. Der Staat im Süd-

ser der Bildunterschrift sei kein ausge-nommener Fachmann. Und unterstellen wir weiter, es handle sich tatsächlich um ATC-Service; spätestens dann müssten die hier entstehenden Probleme deutlich werden. Da kommen ausländische Fluglotsen der NATO in einem fremden Staat zum Einsatz; diese treten vorsichtshalber in Zivil auf und man ist sich offenbar nicht ganz sicher, welche Rechte und Pflichten sie überhaupt haben.

Neufassung der ZDv 57/1:

Der „große Wurf“ oder „Salto rückwärts“ ??? (II)

von Michael Voßloh, Hptm.a.D.

Der Zufall spielt oft eine seltsame Rolle. Das Foto, das auf der Innenseite des Covers der REFLECTION 2/2001 abgedruckt war, kam nicht nur im allerletzten Moment in die Druckvorlage; es wurde auch rein zufällig entdeckt. Dem Internet sei Dank!

Haben Sie sich das Bild einmal richtig angesehen? Und haben Sie auch den Text richtig gelesen? Finden Sie nicht auch, dass man dort erstaunliche Dinge erfährt? Militärische Fluglotsen in Zagreb sind nur noch wenig verwunderlich. Interessanter ist vielleicht die Herkunft dieser elf Kameraden. Sie kommen aus Amerika, von den Kanarischen Inseln, Kanada, Griechenland und Großbritannien. Und alle haben den gleichen „Arbeitgeber“, die NATO.

Etwas ist aber doch ungewöhnlich, das Bild zeigt **Soldaten in Zivil**, etwa den Master Sgt. Tony Lawson von der White-man Air Force Base. Etwas befremdlich, legen doch gerade die Amerikaner ausgesprochenen Wert auf das Uniformtragen. „Corporate Design“ an jeder Ecke in Amerika; jeder Busfahrer und jeder Straßenkehrer hat irgendeine Uniform an – nur der richtige Soldat Tony Lawson nicht. Ein amerikanischer Hauptfeldwebel wird sich sicher so etwas nicht einfach herausnehmen; er wird wohl einen entsprechenden Befehl erhalten haben. Dafür spricht auch die Anzugsordnung seines spanischen Kameraden.

osten von Deutschland heißt also „Switzerland“. Europa ist für viele eben noch „terra inkognita“. Beweis gewünscht?

Wie weit das gehen könnte, führen uns die Amerikaner immer wieder vor. Wußten Sie beispielsweise, dass ein Teil



So weit, so gut. Es bleibt aber weiter interessant. Man liest: Zusammen mit den kroatischen Fluglotsen wird **militärischer und ziviler Luftverkehr** kontrolliert, der durch bosnisch-kroatischen Luftraum fliegt. Oder doch nicht? Denn im nächsten Halbsatz lesen wir „to provide diligent **airspace control**“. Sorgfältig und gewissenhaft (diligent) würde nach dieser Aussage also der **Luftraum** kontrolliert und nicht etwa der **Luftverkehr**.

Unterstellen wir einmal, der Verfas-

des Tokioer Luftraums von **uniformierten** amerikanischen Militärfluglotsen kontrolliert wird? Dank des Internets können wir auch dies belegen. Unter der Überschrift „**Air traffic controllers keep Tokyo sky safe**“ berichtet darüber ein Master Sgt. Val Gempis für Air Force Print News.

Wir lassen einmal den Originalbildtext stehen und halten fest, die RAPCON-unit auf der YOKOTA AIR BASE, Japan ist für die Kontrolle von **militärischem und zivilem Luftverkehr**

(sowohl General Aviation als auch Commercial Aviation) zuständig. Zwar befasst sich der eigentliche Artikel mit einer F-16, der man in einer Notlage eine tolle Hilfe hat angedeihen lassen; für uns möchte aber etwas anderes viel entscheidender sein, nämlich was dort – fern ab der Heimat – für eine Dienstleistung erbracht wird. Lassen wir den Artikel für sich sprechen:

„These Air Force air traffic controllers work everyday around-the-clock to keep military and civilian aircraft safe over the skies of Tokyo. The airmen from the 374th Operations Support Squadron airfield operations flight here handle more than 100,000 aircraft annually in one of the most complex radar approach control operations in the Pacific region.

Yokota is the hub for Pacific Air Force. Because of the complex and overlapping airspace between commercial and other military facilities here RAPCON's work can be „very rigorous“.

Und weiter:

„Controllers here are responsible for military, general, and commercial aviation aircraft that use eight separate airports which encompass 8,575 miles of airspace in the Tokyo area.

The diverse airspace results in an increased amount of coordination between Yokota RAPCON and the other airfields. Yokota controllers ensure required radar separation is maintained between aircraft under their control at all times by utilizing a variety of vectoring techniques and assigning aircraft different altitudes.“

Abschließend erläutert Hauptfeldwebel Jefferson (Chief-Controller): *„We have to follow Federal Aircraft Aviation and international aviation rules also.“*

Letzteres ist beruhigend, wendet man doch dort in der Ferne wenigstens zusätzlich die ICAO- und FAA-Procedures an.

Und plötzlich erinnert man sich wieder an die Ziffer 307 der Neufassung der ZDV 57/1, denn dort wird auch etwas über militärische Flugsicherung in anderen Ländern ausgeführt, etwa dass „die Mitwirkung und die eigenständige Durchführung der Flugsicherung“ an die „Abhängigkeit von den Hoheitsrechten

im Gastland“ gekoppelt wird.

Richtiger Ansatz bezüglich fremder Hoheitsrechte

Für diese klare Aussage ist man geradezu dankbar! Flugsicherung dürfte in den allermeisten Ländern eine einheitliche Aufgabe sein, insofern ist die Durchführung der Flugsicherungsdienste an bestimmte formale Voraussetzungen (etwa Lizenzen und Berechtigungen) gebunden. Zwar sind einige Bereiche derzeit noch nicht

mit Lizenzen ausgestattet, daher soll an dieser Stelle nochmals deutlich klargestellt werden: Wann immer durch die Nutzung des Wortes „Fluglotsen“ Irritationen aufkommen könnten, dieses Wort dient der Vereinfachung der Darstellung, gemeint ist stets der gesamte Flugsicherungsdienst, also auch die Flugberatern und die Flugsicherungstechniker.

Aussagen zur Beachtung fremder Hoheitsrechte hat der BMFD in der Vergangenheit in dieser Deutlichkeit vermisst und daher auch immer wieder einige Zweifel angemeldet. Von seiten des FÜL wurde aber versichert, für den Einsatz deutscher Flugsicherer im Ausland hätten immer sogenannte „Memorandum of Understanding“ (MoU) vorgelegen, also etwa für den Einsatz deutscher Militärlotsen in den Niederlanden, aber auch für Decimomannu und seinerzeit Beja. Beweisende Dokumente könnten uns aber nicht übergeben werden. Für Piacenza hätte das MoU im letzten Moment nicht abgeschlossen werden können, somit wären dort auch keine deutschen Militärlotsen zum eigentlichen Flugsicherungseinsatz gekommen, vielmehr habe es sich dort um eine Unterstützungsmaßnahme im Hinblick auf deutsche Flugzeuge (Crash-Kreis usw.) für die italienischen Controller ge-



Tech. Sgt. Regina Jefferson, a 374th Operations Support Squadron airfield operations radar approach controller at Yokota Air Base, Japan, is one of the controllers here who is responsible for military, general, and commercial aviation aircraft that use eight separate airports which encompass 8,575 miles of airspace in the Tokyo area. (Photo by Master Sgt. Val Gempis)

handelt. Auch die Frage „Holloman“ sei flugsicherungsmäßig vom Tisch, ein Einsatz sei dort nicht geplant. Es wurde von zuständiger Stelle weiter zugesichert, dieses Problemfeld bei der Entsendung von militärischem Flugsicherungspersonal auch in Zukunft genauestens zu beachten, wenngleich aus unterschiedlichen Gründen Probleme auftauchen könnten.

Von Toplicane, Zagreb, Sarajewo und anderen Problemen

Beim Einsatz von Personal im ehemaligen Jugoslawien habe man dieser Sache besondere Bedeutung beigemessen, und mit **Ausnahme von Toplicane** hätte alles ordentlich geregelt werden können. „Toplicane“ hätte man nicht regeln können, weil keine Ansprechstelle zur Verfügung gestanden habe. Dieses Eingeständnis ist interessant, denn die komplizierten politischen Situationen sorgen offenbar öfter als uns lieb ist dafür, dass auch bei bester Absicht notwendige Verfahren nicht eingehalten werden können. Solche Situationen werden zukünftig vermutlich noch öfter auftreten, denn die mobilen Flugsicherungsanlagen werden sicher nicht aus „Jux und Tollerei“ beschafft.

Wie hätte denn beispielsweise die Si-

tuation ausgesehen, wenn auch deutsches militärisches Flugsicherungspersonal in Zagreb zum Einsatz gekommen wäre? Unwahrscheinliche Situation? Wahrscheinlich nicht, denn immerhin gehört auch die Bundesrepublik Deutschland zur NATO. Deutlich soll an dieser Stelle aber auch gesagt werden, dass nicht etwa ein Einsatz generell in Frage gestellt wird, es müssen vorher nur bestimmte administrative Dinge wie Anerkennung der Lizenz, Fragen der Staatshaftung und der zuständigen Gerichtsbarkeit geklärt sein. Dies ist um so wichtiger, möglicherweise sogar entscheidend, wenn auch **ziviler Luftverkehr** kontrolliert werden soll. Was geschieht denn, wenn ein Militärilotse einen folgenschweren Fehler begeht?? Soll niemand sagen, so etwas sei nicht möglich – gerade beim Städtenamen „Zagreb“ denkt man mit unguuten Gefühlen an den 10. September 1976 zurück. Die Midair-Collision zwischen einer British Airways Trident 3B und einer Inex Adria DC9-32 kostete 176 Personen das Leben. Offizielle Ursache: „Failure of the (Anm. civil) Yugoslavian ATC system to provide adequate separation.“

Dieses Problem träfe auch andernorts zu: Macht ein deutscher Militärilotse in Sarajewo auf dem Kontrollturm einen schwerwiegenden Fehler, so könnte er durch die örtlichen Behörden in Untersuchungshaft genommen werden, es sei denn, er würde umgehend nach Deutschland zurückgebracht werden. Wir müssen wohl auch lernen, in solchen Fällen zukünftig ebenso schnell zu handeln wie die Amerikaner (siehe: Seilbahnunglück von Cavalese). Von befragter Stelle wurde allerdings auch eingeräumt, ein Schutz des Personals vor der Justiz des Gastlandes sei nicht in jedem Falle möglich.

Völlig anders sähe es natürlich bei Kriegshandlungen aus. Der Sieger bzw. derjenige, der die Lufthoheit hat, bestimmt schlicht und ergreifend, was „Sache ist“ (siehe ehemaliges Jugoslawien). Wir kennen das in Deutschland aus der eigenen Nachkriegsgeschichte. Beispielsweise durfte die Bundesanstalt für Flugsicherung erst 1953, also acht Jahre nach Kriegsende, mit Zustimmung der Alliierten gegründet werden. Noch Jahre später sind die damaligen Alliierten oft geflogen, wie sie wollten. Die älteren Lotsen können davon noch ein beredtes Lied singen. Der Verfasser erinnert sich beispielsweise an einen Vorfall mit einer britischen Formation vom Fliegerhorst Gütersloh. Der „Bravo“ flog nur ca. 40 NM hinter dem „Alpha“ und hat auch brav alle Frequenzwechsel durchgeführt. Man soll sich besser nicht vorstellen, was dieser Pilot unterwegs alles erlebt hat. „Aufgeflogen“ ist die Sache, weil der „Bravo“ wegen einer Notlage die Hilfe der Flugsicherung benötigte, sonst hätte niemand etwas bemerkt. Die Parole hieß seinerzeit sowieso, wenn die Vögel zu Fuß gehen, fliegen die Briten noch nach Sicht. Und geschehen ist seinerzeit nichts.

Zur innerdeutschen Grenze wären damals im Falle eines Falles auch keine deutschen Abfangjäger geflogen, sondern ausschließlich die Jets der Alliierten.

Und wer sich über die eigenwillige Grenzziehung zwischen der Rhein UIR und der Hannover UIR wundert, mag auf einer alten Karte einmal die Grenze zwischen der amerikanischen

und britischen Besatzungszone anschauen. Es müsste mit dem Teufel zugehen, wenn er keine Ähnlichkeit erkennen könnte.

Kriege werden nicht mehr erklärt

Das Problem heute ist nur, Kriege werden nicht immer erklärt; teilweise nennt man es etwa „Polizeiaktionen“. Und die Erfahrungen nach dem Terroranschlag in New York haben uns gelehrt, es ist offenbar nötig, in einem fremden Land nur eine bestimmte Personengruppe militärisch zu bekämpfen. Und eine Supermacht wird einer Terrorgruppe sicher nicht entsprechend diplomatischer Gepflogenheiten den Krieg erklären. Wie verhält man sich also, wenn „dem internationalen Terror“ der Krieg erklärt wird? Seit der Regierungserklärung des Bundeskanzlers vom 16.11. wissen wir sogar, auch der umgekehrte Schritt ist möglich – der „Internationale Terrorismus“ erklärt der zivilisierten Welt den Krieg.

Unterscheidung und Abgrenzung tun Not

Bei näherer Betrachtung kommt man schnell zu der Überzeugung, dass Unterscheidung und Abgrenzung Not tun; und dies ist unerhört schwierig. Die geschilderten neuen Szenarien sollen durch die Neufassung der ZDv 57/I mit eingefangen werden. Durch die vielen schwammigen Ausführungen soll die Vorschriftenlage stimmig gemacht werden. Ob aber alles immer so richtig legal ist, was als legal dargestellt wird, sei einmal dahingestellt. Dieser Herausforderung wird die Neufassung der ZDv 57/I nicht gerecht. Das Bild der Militärischen Flugsicherungsdienste wird nicht sauber abgebildet.

Es ist unstrittig, dass militärisches Flugsicherungspersonal zunächst auch - oder auch vorrangig - Soldaten sind. Als Soldaten können sie folglich entsprechend den politischen Entscheidungen zum Einsatz kommen. Sie könnten zur Regelung des Militärflugverkehrs sogar auf Feldflugplätzen, beispielsweise in (oder am Rande von) Afghanistan, eingesetzt werden; ob man in einem derartigen Kampfgebiet die Tätigkeit noch „Flugsicherung“ nennen kann, muss doch stark bezweifelt werden. Es wird sich wahrscheinlich nur um Einsatzunterstützung, TAFID oder ähnliches handeln können. Dies sollte man deutlich ausführen, den Begriff „Flugsicherung“ nicht überstrapazieren und ihn ggf. einfach weglassen. Über eine andere Aufteilung der ZDv 57/I wurde bereits berichtet.

Zusammenarbeit tut Not

Die neue ZDv 57/I ist noch nicht in Kraft gesetzt, wenngleich CD's mit der Vorabversion den Einheiten zugegangen sind. Der BMFD hofft, dass bestimmte Punkte noch änderbar sind. Wir hoffen auf Einsicht und Zusammenarbeit. Änderungsvorschläge müssen nicht dumm sein, nur weil sie vom BMFD kommen. Genauso sind wir im Gegenzug bereit, die Argumente der anderen Seite anzuhören. In vielen Bereichen – sicher nicht in allen – ist ein Kompromiss vorstellbar. Wir verzichten daher in dieser Ausgabe auf eine weitere Beschäftigung mit den Einzelpunkten, um ein Zeichen unseres guten Willens zu zeigen.

Open Day 2001 in Laage

by Ralf Hinkemeyer ETNU

Da kamen Erinnerungen hoch: schlechte Sichten, niedrige Wolkenuntergrenze und dazu noch Regen ohne Ende, so sah das Wetter beim letzten Flugtag in Laage aus, doch diesmal verzog sich der Frühnebel und ein strahlend blauer Himmel zelebrierte seinen viel bejubelten Auftritt.



Der Geruch von verbranntem JP-4 und das Fauchen der J79 und RD33 Triebwerke lag in der Luft und ließ uns schon ahnen, was wir an diesem Tag noch zu erwarten hatten. Das Jagdgeschwader 73 „Steinhoff“ hatte zum Tag der offenen Tür geladen – und etwa 150.000 Besucher waren der Einladung gefolgt.

Der Walkaround durch das Static-Display hatte einige Leckerbissen zu bieten, so sind TF-104G-M der italienischen Luftwaffe, Mirage F-1CT, 2000C und D der FAF, spanische EF-18A Hornet, Breguet Atlantic der Marineflieger, F-16 verschiedener Nationen, die beeindruckende B-1B „BONE“ und eine Nato AWACS nun wirklich recht seltene Gäste auf unseren Fliegerhorsten. Die gezeigte Streitmacht an MiG's, F-4F's und Tornados hinterließ einen guten Eindruck. Das mehrere gleiche Muster von verschiedenen Geschwadern Flagge zeigten, kam bei den anwesenden Spottern sehr gut an. Die Darstellung von Fulcrums und Phantoms des JG73 im Ausstellungsbereich war ebenfalls interessant und dies gerade aufgrund der unterschiedlichen Rüstzustände. Leider entging vielen Besuchern die Anwesenheit der in absolut beeindruckendem Zustand gezeigten F-15A und B der Oregon ANG, die, etwas versteckt, in der Verlängerung der Displaystrecke zwischen den Tornado F3 der RAF und der C-160D der Luftwaffe standen.

Dort angekommen begann das Flying-Display, welches – in zwei Flugperioden geflogen – eine tolle Darstellung der Flugleistungen und des Kön-

nens der Piloten war. Die Besatzungen der 2. Staffel zeigten ihre Fähigkeiten ebenso wie die nachfolgenden Crews der EF-18A, A-Jet, Transall, F-4F, Tornados, CH-53G und des SeaKing, um nur einige zu nennen. Das Display des EF-2000 Typhoon zeigte deutliche Fortschritte, im Leistungszuwachs des Prototyps, zu den vergangenen Jahren. Dieser fand auch großes Interesse bei seinen zukünftigen „Sparringspartnern“ wie Eagle, Viper und Hornet-Driver. Die in Laage im Flug gezeigten MiG-29G, F-4F und Alpha-Jet in Sonderanstrichen haben die Zuschauer ebenfalls sehr begeistert. Als persönliches Highlight setzte ich den Intercept von zwei MiG's, die zwei kurz zuvor auf etwa FL400 gestiegene Staffeln Kameraden abgefangen hatten und mit ihren Kondensstreifen einen beeindruckenden Fingerabdruck im Himmel hinter-

ließen. Tolle Performance und eine ausgezeichnete Idee!

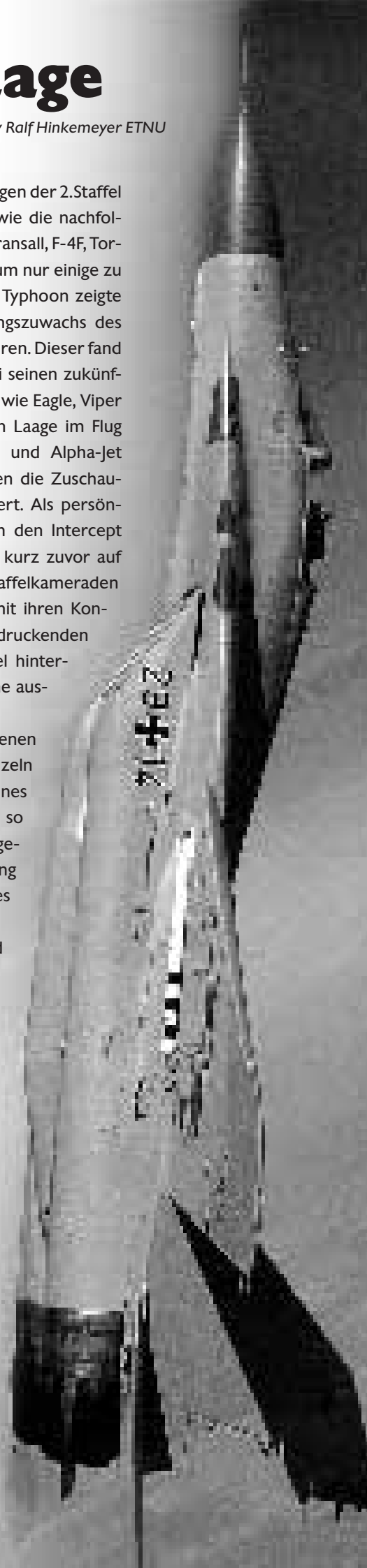
Bei einem solchen Tag der offenen Tür ist immer Grund zum Schmunzeln gegeben, als Beispiel der Ausruf eines 'Experten': „Mensch schau, mit so einer Mi-8 bin ich auch schon mitgeflogen“ – was der Cougar-Besatzung aus Tegel nur ein sehr gezwungenes Lächeln entlocken konnte!

Hochachtung an die Piloten und Soldaten, die in gleißender Sonne und bei tropischen Temperaturen ihren Dienst in Nomex und Baumwolle verrichteten.

Mir ist schon bewusst, dass ein Fliegerhorst nach einem Flugtag von FOD's gereinigt werden muss, dass der Fliegerhorst jedoch beim Flyout von oben geflutet wird, war mir bisher nicht bekannt!

Ich freue mich schon auf die nächsten Events in Laage, und Gründe derer gibt es sicherlich (leider) genügend – F-4 und MiG Farewell, Typhoon Wellcome,

Hals- und Beinbruch



Wenn es gilt, Vertrauensschäden vorzubeugen und Imageschäden zu vermeiden, wird Krisenmanager Jörg H. Trauboth gerufen. Erpressten Lebensmittelkonzernen, Energieunternehmen und anderen Branchen hilft der Ex-Oberst. Jetzt hat er der gebeutelten Luftfahrtbranche in Köln Lösungsansätze geliefert.

liche ist, dass diese Angst, nicht am Zielort anzukommen, auch rational denkende Geschäftsflieger erfasst hat.

Ich habe in über 250 Fälle beraten dürfen, in denen Unternehmen z.T. heftig erpresst wurden und vielfach vor einer Imagekrise standen. Zum Beispiel bei Lebensmittelerpressungen, Notfällen oder Katastrophen. Jedoch geriet

der Kombination mit Angst vor Terroranschlägen kann der K.o.-Schlag für eine Fluglinie sein.

Seit dem 11. September liefern wir laufend Lageeinschätzungen zur Sicherheit. Wir unterteilen dabei zwischen: ruhig – angespannt-kritisch – höchste Gefahr. Von Anfang an haben wir die objektive Sicherheitslage am Boden und in der Luft mit „ruhig“ qualifiziert und dieses assessment bis heute beibehalten. Grund: bis heute gab es in Deutschland kein einziges Anzeichen für einen geplanten Terroranschlag. Gleichzeitig haben wir auf das völlig andere durch Angst geprägte subjektive Sicherheitsgefühl der Menschen hingewiesen, das mir im übrigen in Deutschland ausgeprägter als in anderen Ländern erscheint. Dieser Unterschied wurde sehr wohl verstanden und hat klärend gewirkt.

Ich hätte mir gewünscht, dass staatliche Organe und auch betroffene Luftfahrtgesellschaften sich nicht nur mit den zweifelsfrei wichtigen Verbesserungen der Security rund um das Flugzeug auseinandergesetzt hätten, sondern öffentlich auch mit der Angst der Menschen, die der eigentliche Motor für die schlechten Zahlen der Luftfahrt sind.

LÖSUNGSANSÄTZE

Krisenmanagement heißt, nicht nur wie ich etwas mache, sondern wie ich es richtig mache. Ich kriege die Menschen nicht allein deswegen in die Kabine, indem ich eine optimale Gepäckkontrolle oder Cockpittüren sicherer mache, sondern indem ich durch öffentliche Sachaufklärung Angst abbaue. Die Medien, die z.T. sehr angstfördernd gewirkt haben, können helfen, durch Sachaufklärung Angst abzubauen. Die Branche sollte nicht nur technokratisch über Sicherheitsmaßnahmen informieren, sondern die Kunden an Ihrer Angst durch geeignete PR- und Marketingmaßnahmen „abholen“. Die Politik sollte proaktiv vertrauensbildende Maßnahmen schaffen, denn eine sichere und profitable Luftfahrt ist in unser aller Interesse. Ein organisierter Schulterchluss zwischen der Luftfahrtindustrie, den Medien und der Politik ist dringend an-

Wie gewinnt der Luftverkehr das Vertrauen der Menschen zurück?

Jörg H. Trauboth

Wir sprechen von einer Krise, wenn durch das Ereignis der Bestand des Unternehmens oder der Branche existenziell oder in Teilen gefährdet ist.

Viele Krisen haben Vorboten, wie Insolvenzkrisen, aber auch wie A-Klasse oder Brent Spar. Oft werden diese Vorboten nicht erkannt und dann ist die Krise sehr plötzlich und bedrohlich da.

Der 11. September war der Auslöser für die internationale Krise in der Luftfahrt. Der Absturz des Airbus 300 war ein Unglück wie viele zuvor und andere künftige. Aber er war krisenfördernd, weil er das tief angeschlagene Vertrauen vieler Menschen in die Sicherheit der Luftfahrt weiter erschüttert hat. Und damit bin ich beim Kern.

- Krisen werden erst richtig zu Krisen, wenn der Vorgang öffentlich diskutiert wird, vorher ist es ein Managementvorgang
- und wenn Krisen zu Vertrauenskrisen werden.

Die Luftfahrt befindet sich nicht in einer Krise, weil gehijakte Flugzeuge in das World Trade Centre gesteuert wurden, sondern weil das Vertrauen vieler in die Flugsicherheit schlechthin erschüttert ist. So wie die Menschen Angst haben, potenziell vergiftete Lebensmittel einer erpressten Firma zu essen, so haben die Menschen nach dem 11. September Angst, zu fliegen, insbesondere nach USA und mit US-Fluglinien.

Das Produkt Fleisch war nie so sicher wie nach der BSE-Krise. Ich muss Ihnen nicht sagen, dass Ähnliches inzwischen auch für das Produkt Fliegen und der Seuche Terrorismus gilt. Das Erstaun-

kaum ein Unternehmen in eine Vertrauenskrise, obwohl z. B. die Kontamination öffentlich bekannt wurde. Warum? Weil es ein funktionierendes Krisenmanagement gab.

Ich bin zutiefst davon überzeugt, dass in jeder Krise die Chance zur recovery oder Erneuerung steckt. Doch ob eine Krise erfolgreich gemanagt wird, hängt allein davon ab, wie gut das Unternehmen auf ein professionelles Krisenmanagement vorbereitet ist und wie frühzeitig das Krisenmanagement startet. Denn die meisten Krisen werden, das habe ich gelernt, in den ersten Tagen, gelegentlich in den ersten Stunden entschieden.

Ich bin der Meinung, dass wir mit Krisenmanagement der Luftfahrtkrise, besser mit der Rückgewinnung des Vertrauens, ziemlich spät dran sind.

ANGST

Ohne Angst können wir nicht leben. Denn hätten wir keine Angst, würden wir uns die Finger verbrennen oder uns furchtlos zu Tode stürzen. Doch weil wir überleben wollen, sehen wir uns vor. Unsere Aufgabe ist es also, Angst einerseits als Bestandteil unseres Lebens zu akzeptieren und der Angst durch Wissen entgegenzuwirken. Ein Pilot lernt dieses durch Procedure-Training von Berufswegen. Viele Menschen haben es jedoch nie gelernt, mit Angst erwachsen umzugehen.

Der Bio-Terrorismus, den es vielleicht gar nicht gibt, hat bei vielen Menschen nicht nur Angst, sondern Hysterie ausgelöst. Hysterie und Panik sind Formen der unkontrollierten Angst.

Eine latent vorhandene Flugangst in

gebracht, um die Themen ehrlich und transparent zu vermitteln. Dieses ist die Aufgabe für eine task force aller Beteiligten. Falls das Vertrauen nicht sehr bald überzeugend vermittelt wird, besteht die Gefahr, dass jeder weitere Unglücks-Vorfall in der Luftfahrt einige Fluggesellschaften und Flughäfen in Ihrer Existenz zentral gefährdet.

Somit war die fachspezifische Tauglichkeit nicht mehr gegeben und das im Alter von gerade Mitte dreißig. Zum Glück hatte er unsere LoL-Versicherung in der Höhe seiner FS-Zulagen abgeschlossen, die nach Feststellung des Versicherungsfalles eine Berufsunfähigkeitsrente in der entsprechenden Höhe zahlte und bis zum Ablauf der Versicherung (in der Regel das Pensionsalter) weiterzahlt.

Bei einem anderen Kameraden fing alles mit (nur) einer tiefen inneren Unruhe

druck kontrolliert, gleichzeitig macht es ihn aber flugsicherungsuntauglich, weil es mittlerweile wegen irgendwelcher Nebenwirkungen auf dem Index steht. Fazit: ohne Medikament flugsicherungsuntauglich, mit Medikament auch. Aus war's mit der Flugsicherung. Aber auch er hatte zum Glück eine Berufsunfähigkeitsversicherung in Höhe der Zulagen abgeschlossen.

Die beschriebenen Fälle sind nur ein Bruchteil der Gründe, aus denen man flugsicherungsuntauglich werden kann. Man denke nur an mögliche Unfälle im Dienst, auf dem Weg zum Dienst, beim Sport (wir müssen uns ja fit halten). Was ist, wenn wir aufgrund eines solchen Unfalls flugsicherungsuntauglich oder sogar dienstunfähig werden. Oder ein anders Szenario: Es ist ja mittlerweile üblich, Offiziere der Flugsicherung in diverse Auslandseinsätze zu schicken (zwar nicht, um dort Flugverkehrskontrolldienst zu leisten, sondern eben als „Verbindungselement“). Bei so einem Einsatz (kein Kriegseinsatz) zieht sich der Soldat z.B. Verletzungen im Dienst zu, die ihn flugsicherungsuntauglich machen. Zahlt ihm der Dienstherr weiter die Zulagen? Wenn ja, wahrscheinlich mit irgendeiner Aufzehrklause. Wenn nein, Pech gehabt oder unsere LoL-Versicherung.

Vielleicht haben diese Beispiele zum Nachdenken angeregt. Ein Nachdenken darüber, ob man sich absichert und ein Nachdenken, wie viele im Vergleich dazu „unnütze“ Versicherungen doch in den Aktenordnern schlummern könnten. Also doch lieber sich und seine Familie absichern, eine LoL abschließen und „offenen Auges“ weiter Dienst tun - ohne plötzlich aus medizinischen Gründen ohne Flugsicherungszulagen auskommen müssen. Über die zum Kollektivversicherungsvertrag gehörende Todesfallkapitalversicherung möchte ich an dieser Stelle nicht berichten, denn wir hoffen alle, dass der schlimmste „Versicherungsfall“ nie eintreffen wird.

Weitere Informationen über den Kollektivversicherungsvertrag finden Sie auf unserer Homepage unter www.bdmfd.de oder können über den BDMFD e.V., Postfach 11 32, 52532 Gangelt angefordert werden.

FS-untauglich, was nun?

Gruppenversicherungsvertrag bietet Schutz im Falle der Flugsicherungsuntauglichkeit

In der letzten Ausgabe der REFLECTION hat Hptm a.D. Rösner in einem kurzen Beitrag („Forever young“) als Betroffener aus seiner Sicht über die Berufsunfähigkeitsversicherung (Loss of Licence-Versicherung) im Rahmen des Kollektivversicherungsvertrags mit der „Schweizerische Rentenanstalt“ berichtet. Nach mehr als 10 Jahren sollte es nun an der Zeit sein, etwas über die Erfahrungen mit dieser Versicherung zu berichten. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass es eine gute Entscheidung war, diese Art der Versicherung für uns zu etablieren. Es hat - zum Leid der Betroffenen - schon mehrere Fälle von Flugsicherungsuntauglichkeit gegeben, in denen zum Glück die LoL-Versicherung einen Teil der finanziellen Verluste durch die jeweilige Berufsunfähigkeitsrente ausgleichen konnte bzw. kann. Ohne die Personen öffentlich werden zu lassen, soll anhand einiger Fälle verdeutlicht werden, wie schnell man untauglich werden kann.

In noch jugendlichem Alter hatte ein Kamerad, der jetzt in der DFS seinen Dienst versieht, eine Mittelohrentzündung, die nicht richtig ausgeheilt wurde. Jahre später, mittlerweile als FVK-Lotse in einem DFS-Sektor tätig, verschlechterte sich sein Hörvermögen auf einem Ohr zusehends. Bei der fälligen Flugsicherungsuntauglichkeitsuntersuchung stellte man einen irreparablen Schaden am Innenohr des betroffenen Ohres fest.

an, der er im ersten Moment keine besondere Bedeutung zukommen ließ, zumal dieses kleine Problem durch den täglichen Dienstbetrieb verdrängt wurde. Nachdem aber ein zeitweises Herzrasen hinzu kam, fand es der Kamerad doch, das es an der Zeit wäre, den Fliegerarzt aufzusuchen, um die Sache abklären zu lassen. Der zu Rate gezogene Facharzt verschrieb einige Medikamente, die Besserung erwarten ließen. Bei der jährlichen Flugsicherungsuntauglichkeitsuntersuchung sah sich der Fliegerarzt jedoch nicht in der Lage, das 90/5-Formular zu unterschreiben und schaltete das FlugMedInst in Fürstfeldbruck ein. Das Ergebnis dieser zweitägigen Untersuchung: z.Zt. flugsicherungsuntauglich. Die Medikamente standen auf dem „Index“ und weitere Untersuchungen wurden verlangt. Nach einem Klinikaufenthalt zur Ursachenforschung und dem Abschlußbericht kam das endgültige „Aus“ durch das „Flug-Med“. Die LoL-Versicherung konnte auch in diesem Fall wenigstens die finanziellen Einbußen abmildern.

Vor ca. 15 Jahren bewarb sich ein junger Kamerad für den Flugsicherungskontrolldienst. Bei seiner Tauglichkeitsuntersuchung stellte man bei ihm einen zu hohen Blutdruck fest. Kein Problem, sagte der Arzt, es gibt ja entsprechende Medikamente. Mit diesen Medikamenten bzw. dem Medikament lebte und arbeitete er viele Jahre als militärischer Fluglotse, bis man vor einigen Jahren feststellte, dieses Medikament macht ihn zwar flugsicherungsuntauglich, weil es den hohen Blut-

Brötchen oder nicht Brötchen, das war hier die Frage!

Etwa in der Mitte des vergangenen Jahres erreichte uns die Anfrage, ob man eventuell einen Mann für einen Einsatz auf dem Tower des Flughafens Sarajevo abstellen könnte. Ich hatte mich dafür gemeldet. Der SATCO war nicht wirklich einverstanden, weil schon wieder ein Mann im Dienstplan ersetzt werden musste, aber er gab dem Vorhaben sein „GO“. Ich wurde also als Freiwilliger an die anfragende Dienststelle gemeldet. Das Schicksal nahm seinen Lauf. Ich bekam Nachricht von der Neumünsteraner Panzerbrigade, die meine Stammeinheit und auch Familienbetreuungszentrale werden sollte – alles lief in geregelten Bahnen. Den Minentreterlehrgang in Germersheim bestand ich mit Bravour und war auf alle Eventualitäten vorbereitet. Ich durchlief erneut - nach 30 Dienstjahren - ungefähr zum 25. Mal den Lehrgang „Helfer im Sanddienst“.

In Germersheim hatten wir gelernt, wie man durch Minen Verletzte mit zerrissenen Beinen bergen sollte, und jetzt wuchtete ich zum 25. Mal einen kräftigen Oberfeldwebel in die „stabile Seitenlage“. Als stolzer Besitzer aller Scheine und Ausweise, aller Impfungen (auch die gegen die gefährlichen Zeckenbisse im Ausland), sozusagen „Fit wie ein Turnschuh“, erzählte ich jedem, der nicht schnell genug wegkam: „Ich werde die Bundesrepublik Deutschland im Rahmen eines Auslandseinsatzes in Sarajevo auf dem Tower vertreten.“ Voller Vertrauen in meine Gesundheit meldete ich mich beim Fliegerarzt zur alljährlichen Tauglichkeitsuntersuchung.

Damit begann alles Übel. Der zuständige Stabsarzt stellte zwar meine Flugsicherungs-tauglichkeit fest, aber vor der Erteilung der Auslandsverwendungsfähigkeit musste nochmals der Zahnarzt befragt werden.

Und damit war das Problem geboren. Nach intensiver Studie der Röntgenaufnahmen meiner unteren Gesichtshälfte

stellte der Truppenzahnarzt fest:

„Sie haben ja unten links und rechts noch beide Weisheitszähne, die müssen erst raus, bevor ich sie in irgendeinen Auslandseinsatz gehen lasse.“ (Dazu muss ich anmerken, dass ich im Rahmen meiner Tätigkeit im AG 51 bereits zweimal für mehrere Wochen in Piacenza/Italien stationiert war.) „Na, die sitzen bei Ihnen ein bisschen kompliziert, aber



die müssen raus, sonst kann ich Sie nicht für den Einsatz im Ausland tauglich schreiben. Außerdem sollten die auch draußen sein, falls sie mal einen Zahnersatz brauchen, denn sie bekommen keine neuen Zähne von der Bundeswehr, wenn die Weisheitszähne noch drin sind. Aber so, wie die bei Ihnen sitzen, sollte ich sie lieber doch nicht rausmachen, Sie sollten besser zu einem Kieferchirurgen gehen.“

Der Leidensweg begann!

Um den linken Weisheitszahn zu entfernen, musste die mich behandelnde Dame erst den daneben liegenden Backenzahn ziehen. Die Sitzung auf dem Behandlungsstuhl endete nach 90 Minuten. Die anschließend auftretenden heftigen Schmerzen konnte ich mit den

mir zur Verfügung gestellten Schmerzmitteln leidlich eindämmen. Nach vier Wochen, in deren Verlauf ich mich überwiegend mit Hilfe mehr oder weniger flüssiger Nahrungsmittel ernährte, sollte dann auch der letzte Weisheitszahn aus dem Unterkiefer entfernt werden.

Er wurde!

Nach weiteren zwei Stunden im Operationsaal hatte die Kieferchirurgin auch diesen auslandsuntauglichen Zahn entfernt. Weitere vier Wochen ohne feste Nahrung folgten, alle möglichen Suppen, Milch, Saft, ja, auch Bier und Wein. Wer es noch nicht erlebt hat, kann sich nicht vorstellen, wie das Verlangen nach einem Stück Fleisch wächst, wenn man weiß, es geht einfach nicht.

An dieser Stelle kürze ich die Geschichte einfach ab. Mittlerweile waren neun Wochen seit dem ersten Eingriff vergangen. Ich hatte morgens beim Frühstück einen unbändigen Heißhunger auf ein einfaches Brötchen, belegt mit Butter und Schinkenwurst, und biss hinein, in dieses Brötchen meiner schlaflosen Nächte.

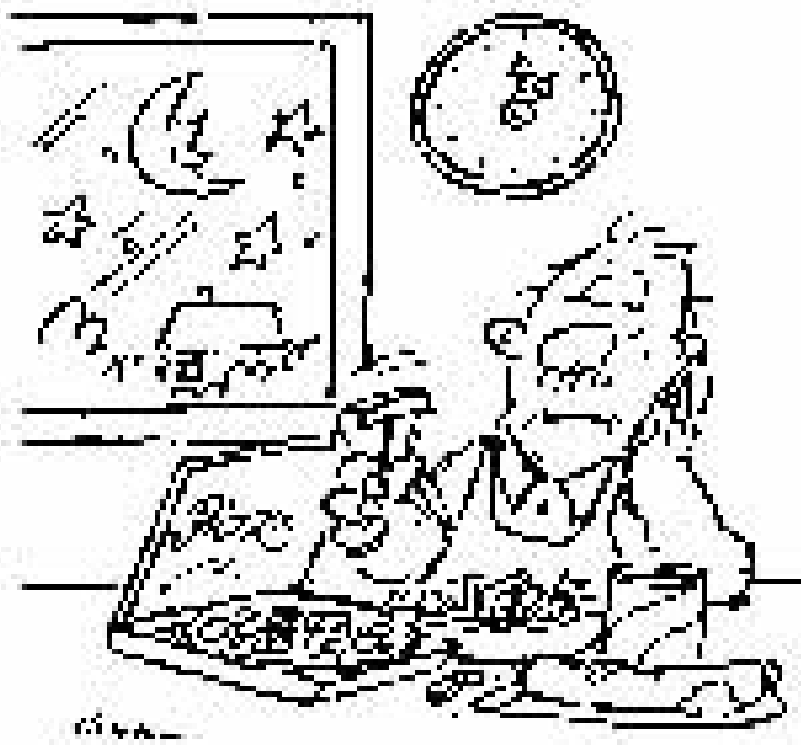
Was nun folgte, spottet jeder Beschreibung. Allen, denen ich diese Geschichte erzählt habe, können darüber lachen - nur ich nicht. Es krachte und knirschte. Ich sprang an die Decke, meine Frau lachte über mein Verhalten, ich war nicht mehr einzufangen und rannte wie ein Wilder durch den Garten.

Was war passiert? Ich hatte mir im Moment des Zubeißens den Unterkiefer gebrochen. Genau an der Stelle, wo man mir den Zahn herausgebohrt hatte. Die Schmerzen kann ich nicht beschreiben, aber mein SATCO war doch recht ungehalten ob der nicht mehr vorhandenen Tauglichkeit für einen Auslandseinsatz, geschweige denn der nunmehr attestierten Flugsicherungsuntauglichkeit.

Jetzt dauert es ungefähr drei weitere Monate bis ich einen neuen Versuch wagen kann, einen Arzt von meiner Auslands-tauglichkeit zu überzeugen. Was lehrt uns das? Gebissträger vor! Euer Joe.

Was ist Schichtarbeit? (Teil 2)

Leitfaden zur Einführung und Gestaltung von Nacht- und Schichtarbeit



Gesundheitsförderung für Schichtarbeiter

Die besondere Berücksichtigung der spezifischen Probleme, die aus der Schichtarbeit resultieren, sollte einen hohen Stellenwert haben.

1. Arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen

Die arbeitsmedizinische Betreuung der Schichtarbeiter sollte gezielt forciert werden. Die Beschäftigten müssen darin unterstützt werden, die angebotenen Möglichkeiten der arbeitsmedizinischen Untersuchung wahrzunehmen. Dem Arbeitszeitgesetz entsprechend hat jeder Arbeitnehmer vor Aufnahme der Nacharbeit und danach in regelmäßigen Zeitabständen von nicht weniger als drei Jahren das Recht auf eine arbeitsmedizinische Untersuchung. Nach Vollendung des 50. Lebensjahres ist eine jährliche Untersuchung möglich. Diese Untersuchung erfasst die für Schichtarbeiter typischen Beschwerdebilder. Die Empfehlung für die arbeitsmedizinische Durchführung ist dabei zu beachten.

2. Betriebliche Verpflegung

Ein Ansatzpunkt der betriebsbezogenen Gesundheitsförderung ist die Verpflegung am Arbeitsplatz. Bekanntermaßen sind Beschwerden, die sich aus der unregelmäßigen und unangemessenen Nahrungsaufnahme ergeben, ein wesentliches Problemfeld für Schichtarbeiter. Deshalb ist die Bereitstellung „schichtspezifischer Verpflegung“ ein Präventionsaspekt, der die negativen Folgeerscheinungen der Schichtarbeit zumindest abschwächen kann.

Individuelle Gestaltungsmöglichkeiten

Betriebliche Gestaltungsmöglichkeiten sind nicht der einzige Weg, die Risiken, die aus der Nacht- und Schichtarbeit resultieren, möglichst einzuschränken. Einen wesentlichen Einfluss haben natürlich auch die Beschäftigten durch ihr Verhalten. Das betrifft natürlich auch die Ernährungsgewohnheiten. Die „schichtangemessene“ Ernährung der Beschäftigten ist ja nicht nur über das

Angebot entsprechender Nahrungsmittel geprägt, sondern im Wesentlichen ist es die Akzeptanz der Beschäftigten, die erreicht werden muss. Neben den betrieblichen, organisatorischen Aspekten der Planung und Gestaltung von Schichtarbeit können natürlich die im Schichtdienst beschäftigten Mitarbeiter durch ihr Verhalten oder die Gestaltung ihrer häuslichen Umgebung erheblichen Einfluss auf die Auswirkung der Schichtarbeit auf ihre Gesundheit ausüben. Zu diesen Einflussbereichen gehören z.B. der Umgang mit den Schlafmöglichkeiten oder auch die Gestaltung des Wohnumfeldes. Diese Aspekte könnten erheblichen Einfluss auf die Ausbildung von schichtarbeitstypischen Schlafbeschwerden haben.

1. Schlafen und Wohnumfeld

Für den „normalen“ Arbeitnehmer ist die Gestaltung des Wohnumfeldes in erster Linie eine Frage des Geschmacks und der vorhandenen Möglichkeiten. Für die Nacharbeiter sollte ein zusätzlicher Aspekt Einfluss auf die Gestaltung nehmen: die Verbesserung der Möglichkeiten für ungestörten Tagschlaf. Durch die Verschiebung des Schlaf-Wach-Rhythmus ergeben sich für die Schichtarbeiter gravierende Einschränkungen für ihre Schlafdauer und Schlafqualität. Trotz der generellen Einschränkung gibt es doch noch erhebliche Möglichkeiten die negativen Effekte abzufedern.

Grundsätzlich gilt, dass jeder Mensch verschieden ist, d.h. jeder muss letztlich ausprobieren, was für ihn das Beste ist. Trotzdem können einige generelle Tipps gegeben werden:

- Legen Sie sich direkt nach der Nachtschicht schlafen. Je früher, desto länger werden Sie schlafen können.
- Verkürzen Sie ihren Tagschlaf möglichst nicht zu Gunsten von anderen Verpflichtungen.
- Sehen Sie zu, dass ihre Hauptschlafphasen mindestens 4 Stunden lang sind.
- Nickerchen am Nachmittag sind durchaus erlaubt.
- Versuchen Sie, nach der letzten Nachtschicht möglichst schnell wieder in

- den normalen Rhythmus zu kommen (kurzer Tagschlaf).
- Schalten Sie Schlafstörungen möglichst aus. Gestalten Sie ihr Wohnumfeld um.
- Stellen Sie Telefon- und Türklingel ab.
- Erziehen Sie ihre Freunde und Nachbarn - keine Störung bei Tagschlaf.
- Verwenden Sie gegebenenfalls Gehörschutz beim Schlafen.
- Wählen Sie als Schlafzimmer das ruhigste Zimmer in der Wohnung.
- Bringen Sie gegebenenfalls eine Schalldämmung im Zimmer an.

Aus vielen Untersuchungen zur Schichtarbeit ist bekannt, dass nicht nur die Nachtschicht zu erheblichen Schlafproblemen oder Schlafdefiziten führen kann, sondern auch die Frühschicht. Um speziell die Schlafsituation bei Frühschicht zu verbessern, sollten die folgenden Aspekte beachtet werden:

- Gehen Sie früh zu Bett.
- Prüfen Sie, ob sie einen verlässlichen Wecker haben, dann brauchen sie keine Angst zu haben, dass sie verschlafen.
- Machen Sie kurze Schlafpausen nach der Frühschicht.

Generell gilt für alle Schlafsituationen - also bei Tag- und Nachtschlaf:

- Schützen Sie sich vor der Störung durch Tageslicht.
- Sorgen Sie für gute Belüftung ihres Schlafzimmers.
- Versuchen Sie sich schon vor dem Zubettgehen zu entspannen.
- Verwenden Sie keine Schlafmittel oder Alkoholika als Einschlafhelfer.
- Trinken Sie keinen Kaffee in den letzten zwei Stunden vor dem Schlafengehen.

2. Generelle Verhaltensempfehlungen

Neben diesen gezielten Möglichkeiten, die Qualität und die Dauer des Schlafs zu beeinflussen, fördert natürlich auch die allgemeine Fitness und ein gesunder Lebensstil einen günstigeren Umgang mit den Problemen der Schichtarbeit:

- Trainieren Sie ihre Fitness.
- Nutzen Sie freie Tage zur Entspannung.
- Achten Sie auf ihren Lebensstil.
- Achten Sie auf ihre Gesundheit.
- Machen Sie Gebrauch von den möglichen Vorsorgeuntersuchungen.

3. Soziale Kontakte

Auf Grund der besonderen Lage der Arbeitszeit sind die Schichtarbeiter vom „normalen“ Freizeitgeschehen der Gesellschaft zum Teil abgekoppelt. Deshalb ist es für sie umso wichtiger, durch besonderes Verhalten (Strategi-



en) einen guten Kontakt zum sozialen Umfeld und insbesondere auch zur Familie aufrecht zu halten. Um das zu erreichen, sollten die folgenden, einfachen „Faustregeln“ berücksichtigt werden.

- Versuchen Sie so häufig es geht, an den normalen Mahlzeiten in der Familie teilzunehmen. Durch die Teilnahme an den gemeinsamen Mahlzeiten bekommen Sie mehr vom Alltagsgeschehen in der Familie mit.
- Wenn Sie Kinder haben, achten Sie darauf, dass Sie ihre Freizeitaktivitäten mit den besonderen Zeitplänen der Kinder koordinieren. Diese Zeiten sind im Wesentlichen auch vom Alter der Kinder abhängig.
- Führen Sie „Buch“ über ihre Kontakte zu Bekannten und Verwandten. denn die aus der Zeitstruktur der Schichtarbeiter resultierende soziale Isolation ist häufig ein erhebliches

- Problem. Achten Sie bewusst darauf, wie häufig und regelmäßig Sie sich zu gemeinsamen Aktivitäten treffen.
- Vergessen Sie bei ihrer Freizeitplanung nicht ihre persönlichen Interessen.

Resümee

Eine wesentliche Hemmschwelle bei der Flexibilisierung der Arbeitszeit und insbesondere bei der Gestaltung von Schichtplänen ist der mangelnde Mut zu neuen Ideen; dabei machen der technologische Wandel und Innovationen ein dauerndes Überdenken zwingend notwendig.

Unter Berücksichtigung arbeitswissenschaftlich belegter günstiger Gestaltungskriterien lassen sich Schichtpläne entwickeln, die das gesundheitliche Risiko für die Beschäftigten minimieren. Hierbei sind aber nicht nur medizinische bzw. psychologische Aspekte von Bedeutung, sondern auch das soziale Umfeld der Beschäftigten und weitere Rahmenbedingungen wie Wegezeiten und Infrastruktur. Deshalb sollten neue Schichtpläne immer im Dialog mit den Beschäftigten entwickelt werden. Die Schichtplangestaltung ist immer eine Optimierung. Den idealen Schichtplan gibt es nicht. Es gibt aber Schichtpläne, die sowohl unter gesundheitlichen als auch sozialen Aspekten besser sind als andere. Die Möglichkeiten einer verbesserten Schichtplangestaltung sollten im Interesse aller Beteiligten genutzt werden.

Ein weiterer Risikoabbau lässt sich durch begleitende Maßnahmen wie medizinische Betreuung, aber auch durch entsprechende Pausengestaltung erzielen. Zudem sollte für Mitarbeiter im Schichtdienst Mehrbelastung immer durch mehr Freizeit ausgeglichen werden. Dann fällt auch für alle Mitarbeiter ein vielleicht einmal aus gesundheitlichen oder sozialen Gründen notwendiger Wechsel in die Tagschicht leichter, weil keine finanziellen Nachteile entstehen. Zudem sind die so entstehenden längeren Erholungszeiten

günstig, weil gerade an Schichtarbeitsplätzen häufig noch zusätzliche Mehrbelastungen bestehen.

Neben den betrieblichen organisatorischen Möglichkeiten haben aber auch die Beschäftigten selber über ihr Verhalten erhebliche Einflussmöglichkeiten. Bewusste Ernährung, die auf die besondere Belastung durch den Wechsel des Tag-Nacht-Rhythmus der Schichtdienstleistenden ausgerichtet ist, wirkt sich günstig auf mögliche Magen-Darmbeschwerden aus. Gestaltung des Wohnumfelds und der bewusste Umgang mit dem Schlaf können ein mögliches Schlafdefizit reduzieren, auch das gezielte Ausschalten von Störungen durch Lärm wirkt sich günstig auf die Schlafqualität aus.

Schichtpläne, die den oben dargestellten Anforderungen entsprechen, können so zum einen zur Realisierung größerer Effizienz beitragen, zum anderen eine individuelle Arbeitszeitgestaltung ermöglichen unter gleichzeitiger Berücksichtigung der gesundheitlichen Risiken, die sich letztlich aber auch nicht vollständig ausschließen lassen.

Möglichkeiten der Verbesserung im Umgang mit dem Problem Schichtarbeit ergeben sich also auf unterschiedlichen Ebenen. Sowohl die Verhältnisprävention als Gestaltungsansatz als auch die Verhaltensprävention über Einstellung und Verhalten der Beschäftigten haben einen hohen Stellenwert. Am günstigsten gestaltet sich die Situation sicher über die Optimierung beider Aspekte.

Obwohl die Arbeitszeitgestaltung im Bereich der Arbeitsorganisation lediglich einen Teilaspekt darstellt, so weiß man doch aus entsprechenden Untersuchungen zur Arbeitszufriedenheit und Motivation, dass ihr insgesamt ein hoher Stellenwert im Zusammenhang mit der allgemeinen Arbeitszufriedenheit zukommt.

Aus diesem Grunde ist es für alle Beteiligten wichtig, eine für alle akzeptable Arbeitszeitstruktur zu entwickeln.

Werbung, Film vorhanden

Am 28. September diesen Jahres gaben unweit der DFS-Niederlassung in Maastricht-Beek gleich vier altgediente Flugsicherungs-„fahrende“ ihr Abschiedsfest. Zu diesem „last-call“ als aktive Soldaten und in den letzten

abgeschleust wurde, landete ich in Goch. Dort sollte ich mich bei MATSOG melden, aber erst in Kalkar vorbeifahren, denn da wäre der administrative Strang untergebracht. Alles in allem: böhmische Dörfer für einen „Rotfuchs“.

Und Herbert war einer von denen, die sich besonders viel Mühe mit uns machten. Denen, die Interesse zeigten, alles erklärte, uns über unseren doch beschränkten Fachhorizont schauen ließ und sicherlich den einen oder anderen

Ehrevorsitzender ist pensioniert

Jahren auch als Beschäftigte der DFS fanden sich zahlreiche Gäste aus nah und fern ein. Neben der Begrüßung vieler Aktiver bot sich auch die Gelegenheit, hier und da ein „altes“ Gesicht erblicken zu können. Da war dann nicht nur die Freude - sich nach so langer Zeit mal wieder zu sehen - groß, da machten dann auch schnell die uns allen bekannten Anekdoten aus unzähligen Controllerjahren ihre Runde.

Dass auch ich als Vorsitzender die Gelegenheit nutzte hier mitzufeiern, hatte mehrere Gründe. Zum einen wurde mit Michael Voßloh ja nicht nur ein Fluglotse pensioniert, sondern auch der Ehrevorsitzende des BMFD beendete hiermit seinen aktiven Soldatendienst. Zum anderen gab mit Herbert Nagel auch ein Kamerad seinen „Ausstand“, dessen Lebenslauf auch immer wieder – mehr oder minder – meinen Werdegang bei der Bundeswehr gekreuzt hatte. Und letztlich ließ auch die kurze Entfernung zwischen Heimatort und Maastricht ein Kommen zeitlich zu.

Als ich 1973 aus der Grundausbildung mit vorgezogener Flugabfertigerausbildung in den harten Bundeswehralltag

Um es abzukürzen, irgendwann stand ich dann mitten im RK-Gebäude in Goch und vieles erinnerte an Raumschiff Orion, denn die Serie Enterprise gab es damals noch nicht. Warum ich das hier so ausführlich erwähne, hat seinen Grund, denn dort traf ich zum ersten Mal Herbert Nagel. Leutnant Nagel, wenn ich recht erinnere - vielleicht aber auch noch Hauptfeldwebel. Es war die Zeit, in der geradezu Beförderungssorgien gefeiert wurden und das Erreichen des so genannten Enddienstgrades nur eine Frage von wenigen Jahren war. Für viele von uns jungen „Flightdatern“ war dies nach den „harten“ Zeiten der ersten drei Monate, nicht nur auf Grund der uns faszinierenden Technik, sondern vor allem wegen des vollkommen neuen Umgangs mit uns, ein einzigartiges Erlebnis.

motiviert, mehr zu tun als „Strips einzuziehen“ und „Wettermeldungen aufzuschreiben“. Das man dann nach ei-



nigen Monaten des Sammelns an Erfahrungen in einer stillen Stunde auch mal selber einen Flieger „führen“ durfte, war dann das Highlight und i-Tüpfelchen im Flugsicherungsleben eines Wehrpflichtigen wie mir. Das dies nicht immer alles im Rahmen der heute so bestimmenden Rechtmäßigkeit stattfand, steht außer Zweifel, aber es waren eben andere Zeiten und Kameradschaft wurde über alle Dienstgradgrenzen hinaus praktiziert. Für mich jedenfalls waren dies prägende Monate, die dazu führten, dass ich mich für die Ausbildung und Laufbahn eines „Flugsicherers“ interessierte. Letztendlich war es also auch Herbert und seine Art mit uns umzugehen, die dazu führte, dass ich mich im Frühjahr 1975 auf den harten Bänken der Flugsicherungsschule in Kaufbeuren wieder fand. Bedauerlicherweise konnte ich dann nicht zu „dem mich entsendenden Verband“ zurückkehren. MATSOG-Lehrgänge gab es nicht mehr. Jahre später traf ich Herbert dann



wieder, diesmal im Casino von Eurocontrol in Maastricht-Beek. Anlass waren die Vorgespräche zur Verbandsgründung des BMFD und Herbert Nagel gehörte zum harten Kern derer, die die Zeit für gekommen hielten, nun ihre Interesse eigeninitiativ zu vertreten. Als Gründungsmitglieder arbeiteten wir dann später über Jahre in verschiedenen Positionen im BMFD-Vorstand zusammen.



Bei diesem Treffen in Maastricht lernte ich dann auch Michael Voßloh kennen, der 1978 nach seiner Ausbildung zum Bezirks- und Bereichskontrolleiter zum Flugsicherungssektor A (Lippe Radar) versetzt worden war. Ob denn die Tatsache, dass er 1968 bei seinem Eintritt in die Bundeswehr ausgerechnet bei einer ABC-Abwehrkompanie landete, seine spätere „abwehrende“ Haltung gegenüber allen mit der „heißen Nadel“ gestrickten „Militärbitten“ begründete, vermag ich nicht zu beantworten; sicher ist jedoch, dass er 1969 nach erfolgtem Wechsel der Teilstreitkraft seine FS-Ausbildung in Uetersen begann. Nach dem Erwerb der Towerlizenz in Neuburg 1971 und der Approachlizenz 1973 in Kaufbeuren folgten u.a. kurzzeitige Verwendungen in Ingolstadt und Decimomannu, bis er dann bei Eurocontrol seine endgültige Heimat gefunden hatte. Doch wer hätte schon von uns beiden damals bei den ersten Casinogesprächen über Ziel und Zweck einer Verbandsgründung geglaubt, dass sich daraus eine bis auf den heutigen Tage fortwährende gemeinsame Arbeit für die gleiche Ziele entwickeln würde. Mi-

chael wurde 1989 als Gründungsmitglied des BMFD zum ersten Vorsitzenden des Verbandes gewählt, zu einer Zeit, als die wesentlichen Entscheidungen zur weiteren Ausrichtung der militärischen und zivilen Flugsicherung unmittelbar bevorstanden. Das neben der notwendigen „politischen Arbeit“ auch größtenteils noch der gesamte Aufbau des Verbandes geleistet wurde und dies alles unter großem zeitlichen Druck, ist insbesondere seiner Tatkraft und seinem Willen zu Veränderungen zu verdanken. Man wird die Stunden kaum zählen können, die er opferte, um seinen Zielen und den Vorgaben des Verbandes gerecht zu werden. Noch heute ist er als Stellvertretender Vorsitzender für den Bereich „überörtliche“ Flugsicherung eines jener festen Standbeine der Verbandsführung, ohne welches vieles nicht möglich wäre. Als ich seine Funktion als Vorsitzender 1993 übernahm, fand ich ein „wohlbestelltes Haus“ vor und war froh, dass er mir im Vorstand bis zum heutigen Tage auch weiterhin mit Rat und Tat zur Seite steht. Dabei bin ich mir stets bewusst gewesen, dass er noch heute Vorsitzender des BMFD wäre, hätten die politische Entscheidungen eine Gesamtintegration der Militärischen Flugsicherung zugelassen. Eine über so lange Jahre sich erstreckende kollektive Arbeit, verbunden in dem Willen die gemeinsamen Ziele durchzusetzen, bringt ein großes Maß an gegenseitiger Vertrautheit und Verlässlichkeit mit sich, welche sich zwischenzeitlich zur Freundschaft entwickelt hat. Mir



bleibt zu hoffen, dass er als Ehrevorsitzender des BMFD noch lange einen aktiven Part wird einnehmen können, denn ein Wirken ohne ihn vermag ich mir nicht vorzustellen.

Siggi Sommer lernte ich nur sehr kurz in Bremgarten kennen, als ich dort nach meiner Towerausbildung in Fürstenfeldbruck meinen Dienst aufnahm. Aber er war schon mehr oder weniger auf dem Sprung nach Karlsruhe, wenn ich da richtig liege. Später sahen wir uns dann immer mal wieder bei meinen Besuchen in Maastricht. Dem Vierten im Bunde der Pensionäre, Ralf Schülke, ist es gelungen, mir während seines beruflich-soldatischen Werdeganges aus dem Wege zu gehen. Das hat zumindest ihm nicht geschadet, denn wie aus den Fotos ersichtlich, präsentierten sich alle „Neurentner“ in einer „guten Verfassung“ und dass dies so bleibt, wünsche ich im Namen des BMFD-Vorstands und aller seiner Mitglieder.

Frohe Weihnachten



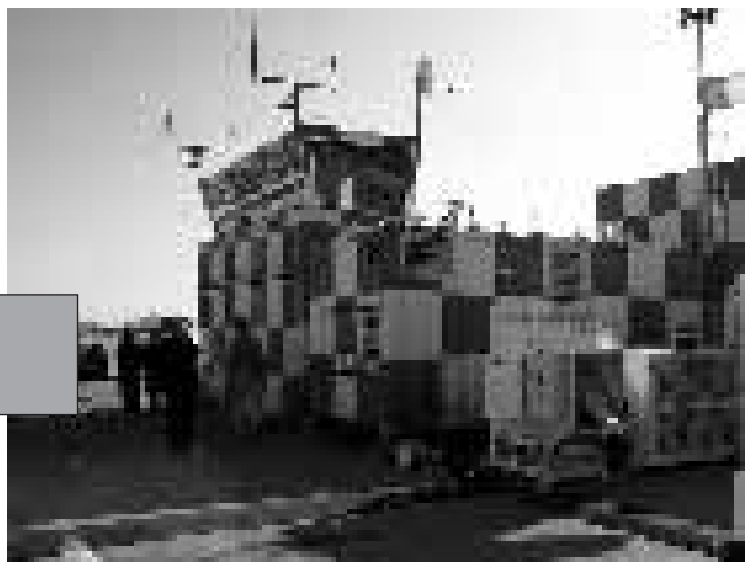
Verlässt man sich auf die Werbung und den Katalog zur Ausstellung, so ist die Inter Airport Europa: der Welt „...premier airport exhibition“. Wenn dem so ist, könnte man sich auf solch einer Fachmesse bestimmt auch über das Neueste auf dem Gebiet der Flugsicherungstechnik informieren. Diese Überlegung führte mich Mitte Oktober zum Münchner Flughafen „FJS“.

Inter Airport Europa

Das Äußere wie immer bestens organisiert. Vom Bustransfer bis zum Andenkenkiosk (Sepplhut und Frauenkirche-Maßkrug) gewohntes Beiwerk. Doch bereits beim ersten Blick in das Ausstellerverzeichnis kamen mir Zweifel, ob ich in diesem Jahr mit meinem Interesse hier am richtigen Ort sei. Unter der Rubrik „Flugsicherung“ finde ich ganze 4 (vier!) Aussteller. Kein Wort von neuen Radargeräten, Funkgeräten oder Navigationsanlagen. Der Schwerpunkt liegt in diesem Jahr an anderer Stelle. Auffällig ist, dass alle erdenklichen, mit Sicherheit zusammenhängenden Gerätschaften oder Einrichtungen der Renner zu sein scheinen. Von einfachen Spürsonden bis hin zur transportablen Sicherheitsschleuse, die sich pannenunfällig erweist und als „Vorführeffekt“ Metall detektiert, wo sich (nachweislich) keines befindet.

Unter der Rubrik Flugsicherung wurden Kontrollsysteme, die Flugplatzbeleuchtungen ein- und ausschalten bzw. überwachen, oder Dienste zum allumfassenden Flugplatzbau durch ein einziges Ingenieurbüro, angeboten. Bezeichnet als „Schlüsselfertige Systemlösung“ oder auch „Project System Service“.

Das für mich als militärischer Flugsicherer auffälligste Angebot waren die mobilen Flugplatzeinrichtungen zweier Firmen. Was die Heeresflieger in Toplicane als FSA 90 installiert bekamen, scheint Schule zu machen. So bietet eine tschechische Firma den „Mobilen Flugplatz“ an. Älteren unter uns wird das System bekannt vorkommen. Speziell die Kameraden der Heeresfliegertruppe können sich bestimmt noch an das TAK-System (Transportabler-Anflug-Kontrollraum) der Flugplätze

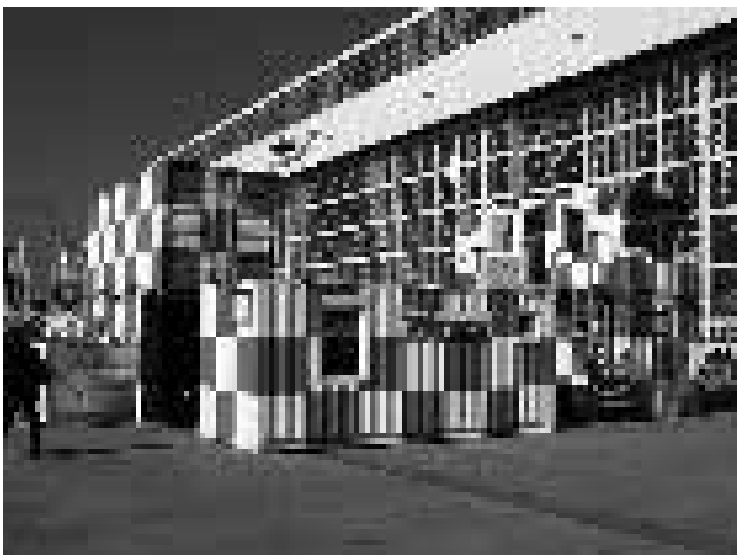


Roth oder Neuhausen erinnern. In handelsüblichen 6-Meter ISO-Containern wird alles untergebracht, was zum Aufbau und Betrieb eines VFR-tauglichen Flugplatzes benötigt wird. Aufgebaut als Containerdorf findet man Büro- und Briefingräume neben Geräte-Sheltern, die der Aufnahme von Stromaggregaten, Befeuerungsanlagen und anderen technischen Einrichtungen dienen. Und über allem thront im zweiten oder gar dritten Stockwerk die Towerkanzel. Ausgestattet mit den derzeit üblichen Arbeitsplätzen und technischen Hilfsmitteln. Auf Lastwagen verlastbar und somit hochbeweglich, sollen diese Einrichtungen (laut Werbung) den Flugbetrieb während der Auf- bzw. Umbauphase eines Flugplatzes ermöglichen oder für den zeitweisen Betrieb eines Landeplatzes dienen. Dabei wird auf die nicht notwendige Baugenehmigung für die nicht ortsfesten Gebäude verwiesen und mit besseren Abschreibemöglichkeiten für solche Art von Anlagen spekuliert. Da soll noch jemand sagen, das FSA 90-System sei rein militärisch zu betrachten.

Mit gleicher Idee wirbt ein deutsches Unternehmen. Mobile Flugplatzanlagen, ausgerüstet mit technischen Geräten beliebiger Hersteller, werden hier angeboten. Das gleiche Unternehmen bietet aber auch „Flugplatzbau aus einer Hand“. Dabei erstellt das Unternehmen alle Gebäude (z.B. Kontrollturm), liefert gleichzeitig die technische Ausrüstung vom Hersteller nach Wahl des Auftraggebers und sorgt sich dann um die Folgelogistik, welche die Maintenance für alle technischen Einrichtungen selbstredend mit beinhaltet.

Im weitesten Sinne konnte ich noch die Monitore der Firma CONRAC in neuester Plasma-Technik mit Flugsicherung in Zusammenhang bringen. Und das war's.

Auf die Bundeswehr bezogen fiel mir bei meinem Rundgang folgender Vergleich ein: Beim Anblick der angebotenen (und in manch älteren Form auch auf Flugplätzen der Bundeswehr genutzten) Maschinen (z.B. Schneepflüge, Startbahnteiler) oder Ausrüstungen (z.B. Brandschutzbekleidung) fühlte man sich wie ein völlig mittelloser Mann, der seinen Kindern im Spielzeugland den Mund wässrig machen kann, aber genau weiß, dass er selbst die notwendigsten Kinderwünsche nicht so schnell erfüllen können wird. (at)



Alle Jahre wieder...

So kurz vor Weihnachten hat das Kinderlied „**Alle Jahre wieder...**“ wohl eine andere Bedeutung als wenn man es mit dem Jahresablauf des militärischen Alltages verbindet. Alle Jahre wiederkehrend sind im dienstlichen Geschehen aber eben auch bestimmte Termine, Sitzungen oder Veranstaltungen. So ist es mittlerweile schon Tradition, dass sich im Zeitraum September/Oktober die Flugsicherungstechnischen Offiziere und Unteroffiziere auf herausgehobenen Dienstposten aus den Einsatzverbänden, mit Vertretern aus Ämtern und Stäben für eine Woche zum Meinungsaustausch in Form eines Praktikums treffen. In diesem Jahr traf man sich an der Offizierschule der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck.

Leider bekommt im Laufe der letzten drei Jahre das oben erwähnte Kinder- und Weihnachtslied eine bittere Beziehung zu den Inhalten der im Praktikum gehaltenen Vorträge und gezeigten Präsentationen.

„**Alle Jahre wieder...**“ wird den Zuhörern bewusst, dass die schlechte Kasernenlage des Bundes und speziell die Kürzung des Verteidigungshaushaltes vermehrt auch Auswirkungen auf die technische Ausrüstung und die Personallage der örtlichen militärischen Flugsicherung hat.

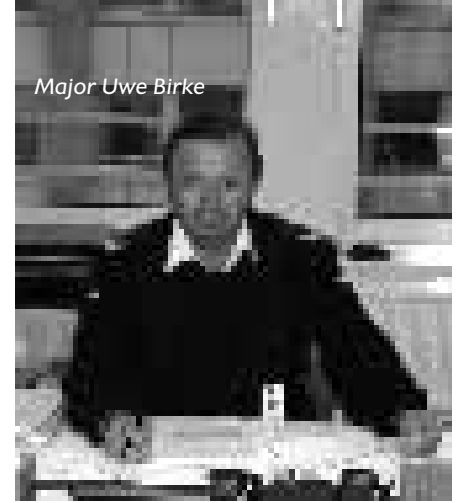
„**Alle Jahre wieder...**“ kann mittlerweile das Berichten über die Beschaffung des neuen Flugplatzradars ASR 5 als „running gag“ bezeichnet werden. Verzögerungen bei der Beschaffung, Änderungen des Lastenheftes und jetzt Ungereimtheiten bei der Entwicklung lassen das Projekt immer wieder in schlechtem Licht erscheinen. Wenn dabei bekannt wird, in welchem Umfang sich das derzeit genutzte System ASR 910 immer mehr zum sicherheitsrelevanten Problem entwickelt, sind Lösungsansätze, die in einem ASR 910-Workshop erarbeitet wurden, eher als ein Aufschrei der Hilflosigkeit zu werten.

„**Alle Jahre wieder...**“ sollte sich solch eine „Beschaffungsoperette“ nicht wiederholen. Alarmglocken müssten daher läuten, wenn man über das Nachfolgesystem des Anflugradargerätes PAR 80 nachdenkt. Die Nutzungsdauer des bestehenden Gerätes ist bis mindestens bis zum Jahr 2010 festgelegt. Das sind ab heute noch circa 8 Jahre. Diese Nutzungsdauer ist für ein Gerät, das (im Grundkonzept FPN 36) den Koreakrieg erlebt hat, rekordverdächtig. Verglichen mit der oben beschriebenen Beschaffungsdauer der ASR-Anlage, sollte man sich eigentlich jetzt bereits mit Gedanken über ein Nachfolgegerät vertraut machen. Dies besonders vor dem Hintergrund, dass über die zukünftige Notwendigkeit eines solchen Gerätes in der militärischen Flugsicherung keine Zweifel bestehen dürften.

„**Alle Jahre wieder...**“ zwingt Geldmangel nicht nur in privaten Haushalten zum Nachdenken. Unter diesem Aspekt müssen wohl die Überlegungen bei der Neubeschaffung von Instrumenten **L**ande **S**ystemen gesehen werden. Als Betreibermodell in Zusammenarbeit mit der DFS GmbH sollen hier neue Wege erkundet und beschrritten werden.

„**Alle Jahre wieder...**“ kommt aus dem Versorgungsbereich aber auch die Botschaft: Bei all den Schwierigkeiten größerer und kleinerer Natur sollte man nicht allzu schwarz malen. Auch wenn der „große Wurf“ bei einzelnen Beschaffungsvorhaben nicht gelang, für die Aufrechterhaltung des Betriebes und kleine Verbesserungen bestehender Anlagen werden die Finanzmittel auch im Jahr 2002 noch reichen.

„**Alle Jahre wieder...**“ gibt es auch auf dem Gebiet der Vorschriften Neuerungen. So wird die BesAnMilFS 4-100 im Jahr 2002 voraussichtlich zur Veröffentlichung kommen. Weiterhin wird am noch ausstehenden „Technikkapitel“



Major Uwe Birke

der bereits in Kraft gesetzten BesAnMilFS 5-100 gearbeitet. Der Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands (BMFD) als Interessenvertretung unterstützt die darin geplante Einführung von Zulassungen und Berechtigungen für das FS-technische Personal. Er weist aber auch („Alle Jahre wieder...“) darauf hin, dass allein mit dem Prinzip „Titel statt Mittel“ dieser Qualifizierung nicht Rechnung getragen werden kann. Diese weitere Unterstreichung der Verantwortung im Rahmen der Sicherheit und des Qualitätsmanagements muss sich nun endlich auch auf Attraktivität und Lukrativität dieser Laufbahn auswirken. Hier wären Aktivitäten aus dem Ämterbereich in Form von Unterstützung unserer langjährigen Forderungen bei den entscheidenden politischen Stellen dringend erforderlich.

„**Alle Jahre wieder...**“ beginnt auch das Personalkarussell sich zu drehen. So wurde zum Ende des Praktikums Herr Oberstleutnant Dieter Krach aus dem Kreis der Teilnehmer verabschiedet. OTL Krach zeichnete lange Jahre als Dezernatsleiter 1/3 beim AFSBw auch für die Durchführung des Praktikums verantwortlich. Seine neue Verwendung findet er als Nutzungsmanager (NUM) IFF/SIF- Radargeräte im Materialkommando der Luftwaffe. Sein Nachfolger ist der bereits lange im Dezernat 1/3 mitarbeitende Major Uwe Birke. Der BMFD wünscht beiden viel Glück und Erfolg in der neuen Verwendung.

Informationen für zukünftige Pensionäre

Jedes Jahr erreichen eine Vielzahl von Beamten und Soldaten das Pensionsalter. „Nach dem Arbeitsleben fängt das eigentliche Leben an“, diese Aussage trifft nicht in allen Fällen zu. Häufig werden die Pensionäre zu Beginn des neuen Lebensabschnittes mit unerwarteten Problemen konfrontiert. Um hier möglichst frühzeitig gegenzusteuern, offeriert die Gemeinschaft Katholischer Soldaten (GKS) im Rahmen der katholischen Militärseelsorge allen Soldaten Hilfestellung. Das Seminar „Die dritte Lebensphase“ wird für alle Soldaten, die etwa ein bis zwei Jahre vor ihrer Pensionierung stehen, angeboten. Hierbei soll der Soldat auf die neue, andere Situation nach Abschluss des Berufslebens vorbereitet werden.

Nehmen Sie sich die Zeit und besuchen Sie zusammen mit Ihrem Lebenspartner ein Seminar, in dem u.a. Erfahrungen und Perspektiven aus ärztlicher Sicht, Probleme und Lösungsmöglichkeiten in der Versorgung und Sozialversicherung nach dem aktiven Dienst sowie ein ansprechendes Rahmenprogramm angeboten werden.

Seminarzeiträume: 24.-28.04.2002 Akademie C.-Pirckheimer-Haus in Nürnberg
12.-16.06.2002 Kardinal-von-Galen-Haus in Cloppenburg
23.-27.10.2002 Akademie C.-Pirckheimer-Haus in Nürnberg

Teilnehmer: Soldaten mit ihren Ehepartnern, die etwa 1 bis 2 Jahre vor der Pension stehen

Kosten für Unterkunft/Verpflegung: Pro Ehepaar werden für das Seminar nach Besoldungsgruppe erhoben (Soldat allein in Klammern)

bis einschl. BesGrp A8 48,00€ (28,00€)
BesGrp A9 bis A12 72,00€ (44,00€)
BesGrp A13 bis A15 88,00€ (52,00€)
BesGrp A16 aufwärts 120,00€ (68,00€)

Fahrkostenerstattung: Militärdienstfahrkarte 2. Klasse von zuständiger Truppenverwaltung (Erlaß BMVg S II 4 Az 21-01-00 vom 05.02.1979)

Für Ehefrauen werden **auf Antrag** die Fahrtkosten durch die Gemeinschaft Katholischer Soldaten (GKS) erstattet (Ermäßigungen der Deutschen Bahn AG sind zu nutzen).

Die Abrechnung erfolgt grundsätzlich nur zum nächstgelegenen Seminarort. Wird Teilnahme an einen entfernteren Ort gewünscht, so erfolgt die Fahrkostenerstattung nur bis 200 km.

Die Benutzung des Privat-PKW erfolgt auf eigene Gefahr, es werden die Kosten bis zur Höhe einer Militärfahrkarte 2. Klasse **auf Antrag** erstattet (keine Mitnahmeentschädigung für die Ehefrau).

Empfehlung: Es wird dringend empfohlen mit der Bahn anzureisen, da es in Nürnberg Parkplatzschwierigkeiten gibt (Tagungshaus nur 5 Minuten vom Hbf.!).

Sonderurlaub: gemäß ZDv 66/I Nr. 1 in Verbindung mit ZDv 14/5 Teil F Ziffer 74

Anmeldung: **ab sofort**
(Gibt es mehr als 15 Partneranmeldungen/Seminar, erfolgt die Zuteilung der Plätze nach dem Zeitpunkt der Pensionierung und dem Eingang der Meldung.

Weitere Info's: Anmeldeformulare können BMFD-Mitglieder über die Geschäftsstelle,
Postfach 1433, D-52504 Geilenkirchen,
Tel.: 02451-929604, Fax: 02451-72037 oder
e-mail:
bmf.vanselow@t-online.de
anfordern.
Offizielle Einladungen werden
ca. 6 Wochen vor Beginn des Seminars vom zuständigen Katholischen Wehrbereichsdekan II (für Cloppenburg) bzw. VI (für Nürnberg) zugesandt.



Nostalgisch in die Luft

Noch kein Weihnachtsgeschenk, dann wäre hier vielleicht etwas für die letzte Minute. Schenken Sie doch einen Gutschein und im Frühjahr geht's dann mit der alten „Tante Ju“ in die Lüfte.

Auch ein Flug mit der legendären Ju 52 ist ein Erlebnis, das man nie vergessen wird. Diese Flüge werden von Mönchengladbach aus durchgeführt. Von drei bulligen 9-Zylinder-BMW-Motoren angetrieben fliegt die 17-sitzige Maschine so tief, dass man durch die großen Panorama-Fenster die vorbeiziehende Landschaft genau beobachten und am Boden alles ganz deutlich erkennen kann. Bei vielen Flügen werden die Türme des Kölner Doms umrundet, einmal links herum und einmal rechts herum, damit jeder Passagier diesen tollen Anblick genießen kann.

Technische Daten der Ju 52

Sitzplätze:	17 (alle am Fenster)
Besatzung:	2 Piloten, 1 Stewardess
Max. Flugdauer:	6 Stunden
Reisegeschwindigkeit:	190 km/h
Landegeschwindigkeit:	105-120 km/h
Startrollstrecke:	ca. 450 Meter
Landerollstrecke:	ca. 400 Meter
Max. Abfluggewicht:	10.500 kg
Leergewicht:	7000 kg
Treibstoffverbrauch:	420 l/h Super bleifrei
Triebwerke:	3 BMW-9-Zylinder-Sternmotoren mit je 650 PS
Länge:	18,90 Meter
Spannweite:	29,25 Meter
Höhe:	6,10 Meter

Da während einer Saison gerade mal 120 Rundflüge angeboten werden, ist frühzeitiges Buchen ratsam. Auskünfte für die Buchungen von Rundflügen erteilt:

DUS Ground Handling - Flughafenterminal
41066 Mönchengladbach
Telefon 02161-689853/Telefax 02161-966686
Ein 40-Minuten-Rundflug kostet 298,-- DM.

Von den einst 6.000 gebauten Ju 52 fliegen heute weltweit nur noch sechs Maschinen. Vier

davon (einschließlich der Mönchengladbacher „Tante Ju“) betreibt die JU-AIR in Dübendorf bei Zürich, ein Profitcenter des „Vereins der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe“. Von „Profit“ kann jedoch keine Rede sein, denn es bedarf eines immensen technischen und personellen Aufwandes, um 50 oder 60 Jahre alte Flugzeuge sicher in der Luft zu halten. Die JU-AIR hat heute die Funktion der Dessauer Junkers-Werke, die ja nicht mehr bestehen, übernommen. Sie ist von den Behörden als „Ju-Hersteller“ lizenziert.

In aufwendiger Kleinarbeit werden in Dübendorf Ersatzteile restauriert oder nachgebaut. Dies ist nur möglich, weil Dutzende hochqualifizierter Ingenieure und Mechaniker es unentgeltlich tun - aus Begeisterung zur legendärsten Flugmaschine, die je gebaut wurde. Auch die Piloten der JU-AIR

arbeiten ohne Lohn. Sie kommen von der Swissair oder der schweizerischen Luftwaffe, steuern sonst Jumbos oder überschallschnelle Militärjets. Inzwischen sind auch die ersten deutschen Piloten ausgebildet und im Einsatz: erfahrene Kapitäne von der Lufthansa, von der LTU und von Hapag Lloyd. Nach 250 Flugstunden als Co-Piloten dürfen auch sie auf dem linken Sitz im Cockpit der „Tante Ju“ Platz nehmen.

Die Mönchengladbacher Ju 52 mit dem Kennzeichen „HB-HOY“ stand bis 1990 flugunfähig auf der Zuschauerterrasse des Düsseldorfer Flughafens. Dann übernahm sie der in Düsseldorf ansässige „Verein der Freunde historischer Flugzeuge“ und ließ sie, finanziert aus Spendengeldern, von der JU-AIR wieder flugfähig machen. Obwohl in der Schweiz registriert, steht die „HB-HOY“ nun einen Großteil des Jahres für Rund- und Charterflüge in Mönchengladbach zur Verfügung.



Impressum

Herausgeber:

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

Satz/Layout:

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

Pressesprecher/Redaktion:

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.d.albert@t-online.de

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

ZUM 50. Lebensjahr

gratulieren wir unseren Mitgliedern:

Lembach	Ludwig	ETSN	31.10.1951
Knebel	Hans-Albert	ETHM	05.11.1951
Zeitter	Bernd	ETHL	11.12.1951
Schmidt	Hans-Martin	EDYY	28.12.1951
Zieger	Harald	AFSBW	30.12.1951

ZUM 60. Lebensjahr

gratulieren wir unserem Mitglied:

Schuhmaier Alfred 02.11.1941 52538 Gangelt



DBV-Winterthur

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

Die Winterthurer

Druckerei · Helming

Wir drucken für Sie !

Waldstraße 40
48488 Emsbüren

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



Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands
Military Air Traffic Services Organization Germany
Interessengemeinschaft im DBwV e.V. seit 1989
Postfach 1433
52504 Geilenkirchen