

# REFLECTION 1/02

[www.bmfd.de](http://www.bmfd.de)

Boeing lauscht BMFD

Phoenix aus der Asche

Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands  
Military Air Traffic Services Organization Germany



# INHALTSVERZEICHNIS

3	EDITORIAL
4 – 5	BOEING LAUSCHT BMFD
6	STEMPFLE'S INFOPAGE
7 – 9	PHOENIX, NEUES TOWERSYSTEM BEI DER DFS
10	FS - PRAKTIKUM IN KIEL
11	7. ORDENTLICHE MITGLIEDERVERSAMMLUNG
12 – 13	DIRK KLANN – VON HOHN NACH FRANKFURT
14	BDMFD - MITGLIEDERVERSAMMLUNG
16	PENSIONÄR HAUSMANN IST 60
17	„ROBBY“ GOTZEL GRÜßT AUS PORTUGAL
18	BERICHTE AUS ALLER WELT
19	LESERBRIEF - RADARSTRAHLUNG
20	DIE ZEIT DANACH - GERNOT CORR
21	BEIZEITEN ABGEFAHREN - „WOLLE“ KUHN
22 – 23	NEUES ATC-SYSTEM BEI DER U.S. AIR FORCE
24	„FLUGSICHERHEITSKONTROLLDIENST“ ODER WAS ?
25	INTERTURBINE - WELTMARKTFÜHRER AUS IRRTUM ?
26	PHANTOM FAREWELL - JG 73 „STEINHOFF“
27	NEWS
28	LWVERS RGT 5 POSITIONIERT SICH NEU AUF DEM MARKT
29	PRESCHENTREFFEN 2002
30	IMPRESSUM/GEBURTSTAGE

Liebe Leser,

Die traurigen Ereignisse über dem Bodensee haben uns allen wieder einmal in erschreckender Weise vor Augen geführt, welche Verantwortung der einzelne Fluglotse in einem immer komplexeren System zu tragen bereit sein muss.

Da wundert es dann auch nicht, dass sich die Auswahlkriterien für die Bewerber in den vergangenen Jahren zunehmend einer stetigen Effizienzkontrolle unterziehen mussten. Stressresistent, teamorientiert, entscheidungsfreudig und gleichzeitig besonnen, darüber hinaus versehen mit einem außerordentlichen räumlichen Vorstellungsvermögen sind nur einige Leistungsmerkmale, die erfüllt sein sollen.

Da versteht man auch, warum von tausenden Bewerbern bei der DFS nur einige Dutzend KandidatenInnen übrig bleiben, die für eine Ausbildung geeignet erscheinen. Und es verwundert auch nicht, dass man in Hintergrundgesprächen aller Orten immer wieder die gleichen Forderungen hört: Wir brauchen die Besten! Und dies gilt auch für das Personal der Flugsicherungsdienste der Bundeswehr.

So möchte die Flugsicherungsschule in Kaufbeuren die Besten als Ausbildungspersonal gewinnen, die örtliche militärische Flugsicherung die Besten zum Einsatz als militärischer Fluglotse, die DFS die Besten zur Regeneration des hier eingesetzten militärischen Flugsicherungspersonals, das Amt für Flugsicherung der Bundeswehr die Besten zur Besetzung der dortigen Dezernate, die Flugberatungen an den Flugplätzen der Bundeswehr die besten Mitarbeiter und die technischen Flugsicherungsbereiche die besten Techniker.

Bedenkt man ferner, dass dieser Wunsch nach den Besten nicht nur für nationale, sondern auch für europäische und internationale Flugsicherungsorganisationen gleichermaßen gilt, dann ahnt man auch, in welcher Konkurrenzsituation sich die Bundeswehr befindet.

Und da bedarf es keiner großen Weisheit, um festzustellen: Diesen „Kampf“ um die Besten hat die Bundeswehr schon längst verloren. Nicht zuletzt tragen die „exzellenten Attraktivitätssteigerungen“ für diese Laufbahnen, die in den vergangenen Jahren in ihrer Summe erhebliche Einkommens- und Versorgungsverluste mit sich brachten, dazu bei.

Wenn man also hier schon an allen Ecken spart und damit das personelle Desaster durch Problemverdrängung entscheidend mitverantwortet hat, dann sollte man nun zumindest dafür Sorge tragen, dass das bereits seit Jahren bestehende eklatante technische Gefälle zwischen ziviler und militärischer Flugsicherung sich nicht zu einer Rutschbahn ohne Ende entwickelt. Das dies der Verband seit nunmehr zehn Jahren anmahnt, lässt auch Rückschlüsse auf die vollkommen verfehlten Einschätzungen der Entscheidungsträger zu. Bemerkungen, der Verband versuche mit seinen Hinweisen auf eine sich immer weiter verschlechternde Flugsicherheitslage nur Partikularinteressen voranzutreiben, entlarven den vorhandenen Sachverstand. Vielleicht ein Hinweis an dieser Stelle: die von der schweizerischen Flugsicherungsorganisation genutzte Radartechnologie entspricht erst durch massive Modifizierungen und Erneuerungen in den letzten zwei Jahren den heute möglichen Standards, die bei der Bundeswehr eingesetzten Radar-komponenten sind mindestens 20 Jahre alt und stammen in Teilen aus dem Koreakrieg!

Scheinbar ermöglicht nur noch die beim Personal vorhandene außerordentliche Motivation, dass ein sicherer und störungsfreier Flugbetrieb Gewähr leistet scheint.

Die Stimmung jedenfalls ist zwischenzeitlich miserabel!

Hr  
Harald Hoppe



Harald Hoppe  
Bundesvorsitzender  
BMFD

EDITORIAL



## **BOEING Global Leadership Program**

2002 March, 8th, Frankfurt a.M., Germany



**Bundesverband der Militärischen  
Flugsicherung Deutschlands**



# **Welcome to Frankfurt**

## **BOEING lauscht BMFD**

Im Rahmen des Global Leadership Program besuchten in der Zeit vom 24. Februar bis zum 17. März 27 Senior Executives des Boeing-Konzerns Deutschland. Im Auftrag des Boeing-Vorstands sollten sie Informationen zu Themen zusammentragen, die für Boeing u.a. von geschäftlichem Interesse sind.

Phil Condit, Chairman und Chief Executive Officer der Boeing Company hat das Global Leadership Program 1999 ins Leben gerufen, um Führungskräften aus allen Bereich des Konzerns die Möglichkeit zu eröffnen, in den ihnen zugewiesenen Themenkomplexen einen Erfahrungsaustausch mit Repräsentan-

ten aus Politik und Wirtschaft anderer Länder durchzuführen.

So wandte sich die durchführende Consultingfirma im November letzten Jahres an den BMFD und bat im Auftrag von Boeing um die Möglichkeit eines „face to face“-Meetings über den Themenbereich Air Traffic Management in Deutschland und Europa.

Nach langer Vorbereitungszeit fand das Gespräch am 8. März in Frankfurt statt. Den BMFD vertraten Michael Vossloh, Jürgen Sieberg und Johann Stempfle, Boeing war vertreten durch Mr. Daniel D. Fennessy, Mr. Alan D. Johnson und Yvette S. Whitehead.

Themenschwerpunkt war die zivil-

militärische Zusammenarbeit und Kooperation auf dem Gebiet und Geschäftsfeld „Flugsicherung“. Schließlich kann das bundesdeutsche Modell weltweit als vorbildhaft bezeichnet werden. Wo sonst findet man eine organisationsprivatisierte zivile Flugsicherung, in die beurlaubte Militärlotsen integriert sind und die es erlaubt, weitere Integrationsprozesse vorbehaltlos durchzuführen, so dass ein funktions-tüchtiges Gesamtsystem entsteht?

Die Schaffung eines solchen Modells ist im Grunde eine einfache Aufgabe: Man benötigt eine rat- und konzeptlose Regierungslage, schwache angeschlagene Minister, eine sich radikal verändernden-

de sicherheitspolitische Situation. Dann kommt man mit (Er)-Lösungskonzepten, die hoffentlich vorher schon hinreichend durchdacht und abgewogen wurden, und hält sie wie ein Licht in die Finsternis. Dann hat man die Chance, mit diesem Licht genügend Wirkung durch sonst verschlossene, auch jetzt noch enge Pupillen Erkenntnisse zu schleusen, um den Gesetzgeber und andere Institutionen neu zu belichten. Zugegeben, eine nicht beliebig reproduzierbare Versuchsanordnung.

Die Aufgabe, die einzelnen, meist schwierigen und komplizierten Schritte nachzuzeichnen, die erst im Nachhinein ihre kunstvolle Regie eröffnen, bewältigten Michael Vossloh, Ehrenvorsitzender und Stellvertretender Vorsitzender, der maßgeblich auf Seiten des BMFD am Zustandekommen der jetzigen Integrationsform beteiligt war, und Jürgen Sieberg, Stellvertretender Bundesvorsitzender, in gewohnt bravouröser Art. In einem umfassenden Powerpoint-Vortrag stellten sie die Geschichte, Gegenwart und Zukunft des BMFD inklusive der verschiedenen politisch-historischen Abläufe vor. Eine Slalomfahrt, die gemeistert werden konnte, weil auch das militärische Flugsicherungspersonal sich rechtzeitig organisierte, in den richtigen Momenten Einfluss nehmen konnte und das Konzept einer gemeinsam betriebenen Flugsicherung „vorgedacht“ hatte. Nicht erst seit dem 11. September gewinnt in den USA die Überzeugung Raum, statt nationaler Alleingänge weltweit tragfähige Entwicklungen zu forcieren. Schließlich, so erklärte man uns, würde das „Global Playing“ inzwischen anders definiert.

Die Boeing-Repräsentanten stehen

jeweils für die Bereiche Director, Advanced Space Concepts (Mr. Daniel D. Fennessy), Information Systems Director 737/757 Airplane Program (Mr. Alan D. Johnson) und Director, People Organization (Mrs. Yvette S. Whitehead). Sie befanden sich auf Europa-Tour, um weitere Möglichkeiten globaler Entwicklungen zu erkunden. Aufmerksames Studium einschlägiger Publikationen und ebenso intensives Zuhören in Fachkreisen zeigt, Boeing ist im Gespräch mit den derzeit klammen Firmen Fairchild-Dornier und Cargo-Lifter. Gemeinsamkeiten und Kooperationsmöglichkeiten mit Boeing könnten sich auch ergeben, weil man sich in Seattle derzeit bemüht, die Vision eines weltweit tragfähigen und stabilen ATM-Systems zu entwickeln. Interessante Perspektiven, nicht nur, weil auch hier in Europa vorgedacht wird. Eine strikte Trennung zwischen „Regulierer“ und „Provider“, wie es unisono die DFS und das Deutsche Verkehrsforum fordern, ist dabei zukunftsweisend. Air-Traffic-Management umfasst dabei sehr viel mehr als nur die reine „Flugsicherung“, nämlich kompatible Bord-Boden-Ausstattung, weltweit gleiche Verfahren und Lizenzierungen nach ICAO-Vorgaben und die erfolgreiche Kombination intelligenter und robuster Verfahren in Konfliktsituationen unterhalb klassischer Kriege. Mit anderen Worten: Die üblichen Einsatzbedingungen gerade der Örtlichen Militärischen Flugsicherung, die ja zunehmend nicht örtlich, sondern global und zudem weit über die klassischen Flugsicherungsaufgaben hinaus eingesetzt wird.

Die Inkubationszeiten für intelligente Vorschläge sind normalerweise irrsinnig

lang. Nur Krisen können sie abkürzen. Die kreativsten Krisen erwachsen aus der Ratlosigkeit der Führung. Dann sind plötzlich all die Vorschläge gefragt, die man bisher belächelte. Beispielsweise die simple Erkenntnis, dass die starre Grenze zwischen zivilen und militärischen Verfahren längst obsolet ist, dass Lotsen, Piloten und Flugsicherungstechniker längst nach zivilen Regeln und Gesetzen arbeiten und deshalb auch entsprechend ausgebildet und lizenziert sein müssen, und die spezifisch-militärischen Verfahren additiv und nicht alternativ zu sehen sind. Erkenntnisse, zu denen Zivil- wie Militärschwerer Zugang finden. Während des „Kosovo-Konfliktes“ - man achte auf die klaren, ausdrucksstarken und eindeutigen Definitionen - beklagte LH-Chef Weber die störenden militärischen Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt solange, bis ihm offensichtlich deutlich gemacht wurde, dass diese zusätzlichen militärischen Flugbewegungen für den zivilen Flugbetrieb weitaus weniger störend seien als die Ausrufung des Krieges. Seit dem 11. September hat sich ohnehin weitere Nachdenklichkeit verbreitet. Nicht nur über die unklaren Definitionen, sondern auch über „Staatshaftung“, etc..

Nach anderthalb Stunden angeregter Unterhaltung, während der nur der anwesende Dolmetscher stumm blieb, bedankten sich die Boeing-Vertreter für den professionellen und kompetenten Vortrag und machten deutlich, dass die von Seiten des Verbandes erhaltenen Informationen in Ihre Entscheidungsprozesse einfließen werden.

***Es gibt eben Momente, in denen man sich richtig eingeordnet fühlt!***



## Glückwunsch MUC

Fast so alt wie das Integrationsmodell der militärischen Flugsicherung in die DFS und die damit begonnene intelligente Zusammenarbeit zwischen ziviler und militärischer Flugsicherung ist der neue Münchner Franz-Josef-Strauß-Flughafen. Er hat sich prächtig entwickelt, mit 23 Mio. Passagieren und 235tausend Tonnen Luftfracht (2000) und ca. 20.000 Beschäftigten der Boom-Star unter den Deutschen Flughäfen. Wer Erklärungen für die besonders gute Entwicklung des Hightech Standortes München sucht, findet eine sehr überzeugende im funktionierenden Airport. So aktiviert beispielsweise Singapore Airline wöchentlich drei Frachtrouten mit Boeing 747 für den direkten Warenaustausch zwischen Asien (Singapore), Europa (München) und USA (New York). Das wirkt.

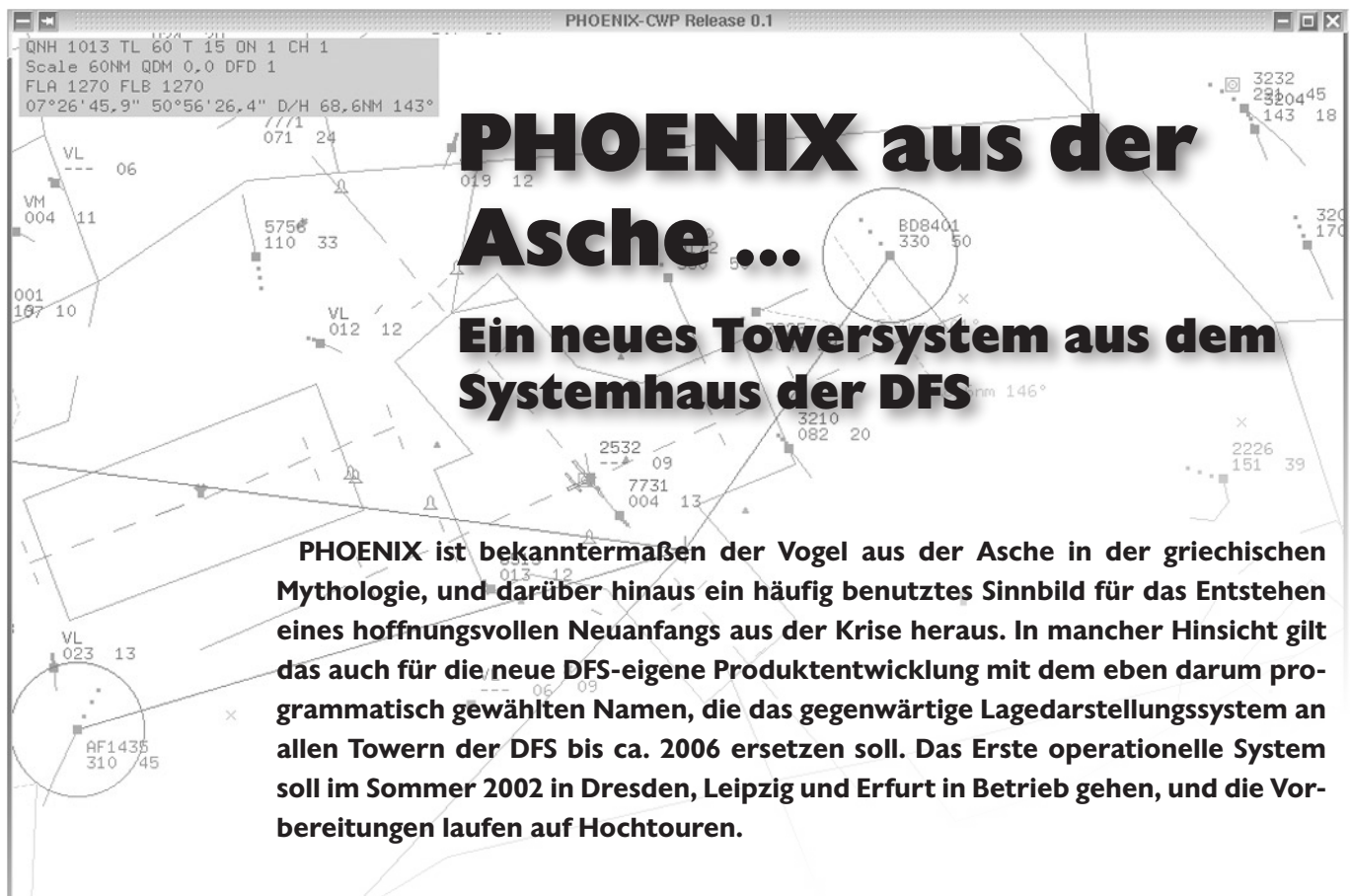
## Hamburg forciert das Interieur

Clever rechnen die Hanseaten. Flugzeuge bauen ist ja durchaus lukrativ, aber noch viel mehr Geld verdient man mit der Wartung und Pflege. Und dabei mit dem „Interieur“. Das Flugzeug selbst verändert sich im meist 30 Jahre dauernden Einsatz kaum, die Triebwerke hängen mittlerweile auch schon über 30.000 Stunden, sprich rund zehn Jahre, an den Flügeln, aber das Interieur, sprich die Sitze, die Innenausstattung, die Bordelektronik und die Außenanstriche verändern sich laufend. Weil die Maschine den Besitzer wechselt oder die Airline ihre Vorstellung vom kompletten Firmenlogo oder die Sitze samt Teppichen gewechselt werden. In geschätzten Zahlen: Bei der Auslieferung hat die Zelle 60%, die Triebwerke 30%, das Interieur aber nur 20% der über die gesamte Lebenszeit anfallenden „Wertschöpfung“ mitbekommen. Da trifft es sich gut, dass Hamburg mit LH-Technik, ohnehin weltweit die Nr. 1 in diesem Millionen-Geschäft, mit der Innenausstattung von Maschinen an der Elbe eine Sonderkonjunktur gestartet hat. Vor allem die BOEING BUSINESS-JETS (BBJ) bekommen erst in Hamburg ihre inneren Werte verpasst.

## Airbus Multi Role Transporter auf der ILA 2002 in Berlin

Der Terroranschlag in Djerba hat es gezeigt: Das von Lufthansa Technik AG und der Airbus Deutschland GmbH gemeinsam entwickelte flexible Transport-Flugzeug wird von der Deutschen Luftwaffe mit großem Erfolg eingesetzt. Die so genannten Multi Role Transporter-Technik (MRT) auf Basis von Airbus A310 ist je nach Bedarf als Truppen- und Fracht-Transportflugzeug oder fliegende Intensivstation einrüstbar. Die Deutsche Luftwaffe kann die Flugzeuge für schnelle, weltweite und auch humanitäre Hilfseinsätze einsetzen. So wurden zum Beispiel verletzte Kinder aus Nahost-Krisengebieten in deutsche Krankenhäuser transportiert. Die deutsche Luftwaffe ist damit Vorreiter bei logistischen Transportflugzeugen. Innerhalb von ca. 50 Stunden lassen sich die Flugzeuge vollständig von einer Version zur anderen umrüsten. Die Flugzeuge haben inzwischen Maßstäbe gesetzt und internationale Aufmerksamkeit geweckt. Zahlreiche Länder interessieren sich bereits für diesen Typ von Multi-Role-Flugzeugen. Damit könnte die Bundeswehr eine wichtige Nischenfunktion bei Auslandseinsätzen der NATO belegen. Eine Maschine in der Ausstattung „Flying Hospital“ war auf der ILA 2002 in Berlin ausgestellt.





## Die Vorgeschichte

Von 1997 bis 2000 entwickelte der DFS-Mitarbeiter André Adrian in akribischer Heimarbeit auf einem handelsüblichen PC mit dem Betriebssystem LINUX einen Multiradartracker in der Programmiersprache C. Dazu setzte er als begeisterter Anhänger des freien UNIX-Derivats LINUX den in dieser Welt häufig verwendeten, bekannten GNU C-Compiler ein. Dank seiner Tätigkeit als Systemmanager am Flughafen Frankfurt hatte er optimalen Zugang zu ASTERIX-Radardaten eines RMCDE's, und konnte so seine Algorithmen verifizieren und verfeinern, bis das Grundgerüst eines leistungsfähigen und dabei sehr schlanken Multiradartrackers auf der Basis eines plotfusionierenden diskreten Kalman-Filters stand.

Damit das Systemhaus der DFS die Entwicklung dieses Prototypen zu einem Produkt gezielt vorantreiben konnte, wurde im Oktober 2001 die Abteilung „Software-Entwicklung Tower- und Sondersysteme“ ins Leben gerufen. Die Leitung dieser neuen Abteilung übernahm Ralf Heidger; er

stieß aus der Industrie, wo er einschlägige Erfahrungen auf dem Gebiet der Tower-Systeme gesammelt hatte, zum Systemhaus.

## Der Zweck von PHOENIX

PHOENIX ist nicht wie so oft eine Abkürzung, sondern ein bewusst gewählter programmatischer Name. PHOENIX ist ein autonomes, netzwerk- und mehrplatzfähiges Multiradardatenverarbeitungs- und Lagedarstellungssystem. Sein Erster anvisiert Einsatzbereich sind die Tower der DFS, wo es das bisher eingesetzte Fremdprodukt bundesweit vollständig ablösen wird.

Die Einsatzmöglichkeiten gehen aber darüber hinaus. Da das System sehr kompakt und effizient ist, kann es auf sehr kostengünstiger Hardware ausgeführt werden. Dank des Einsatzes von LINUX, das bekanntermaßen eine fast ähnlich so lange Hardware-Kompatibilitätsliste wie Windows hat, sind viele handelsübliche Geräte ohne weiteres einsetzbar - seien es so unterschiedliche Rechnertypen vom Laptop über

Desktops und Tower bis hin zu Box-PCs oder I9-Zoll-Industriegeräten; Monitore vom Laptop-Display mit 1024x768 Pixel über die verschiedenen CRTs, LCDs, und TFTs bis hin zum Sony DDM oder BARCO ISIS TFT mit jeweils 2048x2048 Pixel Auflösung. Auch sehr viele Arten von Tastaturen, Mäusen, Trackballs und Druckern sind anschließbar.

Dadurch ist das System sowohl mit Remote-Anbindung betreibbar für eine Low-Budget-Lösung, für Service-Zwecke oder nur für Präsentationen auf einem Laptop einsetzbar oder mit entsprechend leistungsfähiger PC-Hardware als Multiradar-Trackserver für ein technisches Tower-Cluster verwendbar. Dass es sich damit auch als Kandidat für eine Center-Fallback-Lösung anbietet, liegt auf der Hand.

Entsprechend ist auch bereits innerhalb kurzer Zeit seit Oktober 2001 das Interesse gewachsen: nicht nur andere Abteilungen der DFS außerhalb des GB Tower beginnen sich für diese Eigenentwicklung im Systemhaus zu interessieren, sondern auch externe Stellen wie Flughafengesellschaften, regionale Flughäfen und das Militär.

## Gegenwärtiger Stand

Die auf Seite 10 abgebildete Feature-Box gibt einen knappen Überblick über den bisher erreichten Stand. Hervorzuheben sind die Leistungsparameter des Trackers, die bereits heute bestehende Mode-S-Fähigkeit, die Leistungsfähigkeit der Kartendarstellung und die bundesweit genaue Zieldarstellung, bei der gegen die bekannten Projektionsfehlerprobleme durch spezifische Korrekturalgorithmen Abhilfe geschaffen wurde. Das Lotsen-HMI selbst verfügt über das nötige minimale Bedieninventar etwa vergleichbar dem heute eingesetzten Towersystem (FLS, Zoomen und Dezentrieren, Kartenauswahl, Interaktion am Ziel, Zielsuche, Range&Bearing-Messungen, Abfrage geografischer Informationen).

Zurzeit befinden sich Prototypen des Systems in Dresden, Leipzig, Erfurt und Saarbrücken. In Frankfurt ist ein PHOENIX-Tracker zusammen mit dem ebenfalls von André Adrian entwickelten TOWER-TID bereits im operationellen Einsatz. Daneben gibt es 5 Entwicklungs- und Testsysteme in Langen, Offenbach und in Frankfurt; 3 weitere Demonstrationssysteme sind im Aufbau. Diese immerhin nicht unbeträchtliche Anzahl ist dank der geringen Hardware-Anforderungen möglich, da zum Teil bereits abgeschriebene Alt-PC's des BK-Netzes verwendet oder vorhandene Laptops und PCs mit LINUX nachgerüstet werden. Entsprechend niedrig ist der budgetäre Aufwand.

Obwohl diese Feature-Liste schon eine Reihe interessanter Möglichkeiten beinhaltet, sind doch noch viele in ihrem Aufwand nicht zu unterschätzende notwendige Dinge zu tun, bevor der „harte Betrieb“ losgehen kann:

1. Der Tracker wird in mehreren Szenarien einem detaillierten Qualitätstest unterzogen und entsprechend fein eingestellt bzw. korrigiert, damit zuletzt PHOENIX auch für die Staffelung von Radarzielen eingesetzt werden kann.
2. Auf zwei Referenz- und Testanlagen (RTAs) werden extensive Last- und

Fehlertests nach einem Testverfahren durchgeführt, dass das Systemhaus gegenwärtig auf der Grundlage des DFS-Projektmanagement-Handbuches erarbeitet und in einem Testhandbuch dokumentiert.

3. Ein von SH/T erarbeitetes „System Requirements Document“ (SRD) dient neben einem Produktentwicklungsplan (PEP) als Leitfaden des Software-Ausbaus. Bis Ende März 2002 sollen alle wesentlichen Anforderungen implementiert sein und dann ein Code Freeze zum Eintritt in die Testphase erfolgen.
4. Bisher liegen nur Drafts der System-Dokumentation vor. Für die Inbetriebnahme sind ein ausführliches Benutzerhandbuch, eine Kurzreferenz und ein detailliertes Technikerhandbuch erforderlich, was im Anschluss als Grundlage von Schulungsunterlagen, Inbetriebhaltungsrichtlinien und Sicherheitsbewertungen dienlich ist.

## Die Planung für 2002

Wichtigstes Etappenziel für 2002 ist die Einführung des Release 0 von PHOENIX an den Standorten Dresden, Leipzig und Erfurt mit Leipzig als zentralem Knoten für den redundant ausgelegten Track-Server und die technische Überwachung. Dazu sollen von April bis Juli

- nach Aufbau von erforderlicher Hardware und Cluster-Netzwerk-Infrastruktur Vorort bereits „Schattenbetrieb“ zum Kennenlernen des Systems und Sammeln von Einsatzerfahrungen
- extensive Tests auf den beiden RTAs mit abschließender FAT („Factory Acceptance Test“) und schließlich SAT („Site Acceptance Test“)
- die Erarbeitung der noch ausstehenden Dokumentation, die Einholung der erforderlichen Bewertungen, Berechtigungen und Erstellung der nötigen Richtlinien

durchgeführt werden, sodass zum Monatsende des Juli das neue technische Cluster Leipzig, Erfurt und Dres-

den mit PHOENIX Release 0 in den Betrieb gehen kann.

Im Anschluss soll dann gemeinsam mit den entsprechenden Bereichen im Geschäftsbereich Tower der DFS entschieden werden, ob die Einführung von PHOENIX dann in Düsseldorf, München, Saarbrücken oder an anderen Standorten fortgesetzt wird. In den darauf folgenden Jahren ist es Ziel, jedes Jahr 4 weitere Tower-Cluster auszurüsten und mit Tests, Berechtigungserwerb und Schulung zu begleiten.

## Was ist ein technisches Tower-Cluster?

Die Grafik verdeutlicht den Grundgedanken, der zur Kostensenkung verfolgt wird: Zwei bis vier Tower werden konzeptionell zu einem technischen Cluster zusammengefasst. Bei PHOENIX bedeutet dies nun im Besonderen: Der Multiradartrackserver bzw. seine redundant ausgelegte Variante befindet sich am zentralen Service Node des Clusters, hat dort Zugang zu RADNET-Daten, zukünftig auch PI zur Ausfallsicherung, sowie Zugang zum restlichen DFS-Netz. Von dort aus werden alle Klienten auf Tower-Filialen mit einer Lagerdarstellung versorgt. Ebenso können an den Filialen lokal entstehende Daten - z.B. manuell eingegebene Callsigns, Markierungen, Bahnschaltungen oder angehängte Textinformationen sowie lokale Sensordaten wie etwa Peilungen über den zentralen Knoten an interessierte andere Klienten verteilt werden.

Die Klienten selbst sind dabei wartungsarm, d.h. sie werden zentral überwacht, sind leicht zu bedienen, zu beenden und Neuzustarten, und ihre Software kann von einer zentralen Stelle aus konfiguriert und aktualisiert werden. Auch hier erweist sich LINUX wieder als ideale Plattform: es ist robust gegen Ein- und Ausschalten ohne geregelten Shutdown des Betriebssystems bzw. Stromausfall oder das Abfallen von Monitor-, Maus- oder Tastaturkabeln. Andere Unix-Varianten sind hier weniger gutmütig.



## Die Release Policy über 2002 hinaus

Im Jahre 2002 und 2003 werden PHOENIX Baselines des Release 0 ausgeliefert werden. In der Folge soll dann beginnend mit Oktober 2003 jeweils ein neuer Release-Stand an das Produktmanagement übergeben werden.

Für den Release 1 in 2003 ist der wesentliche Schritt der Übergang von der heute vorhandenen direkten Programmierung von Xwindow in den Darstellungsklienten hin zu einer objektorientierten Klassenbibliothek, mit der schneller und effektiver weiterentwickelt werden kann. Sodann steht die Entwicklung eines integrierten Karteneditors an, ferner die Darstellung

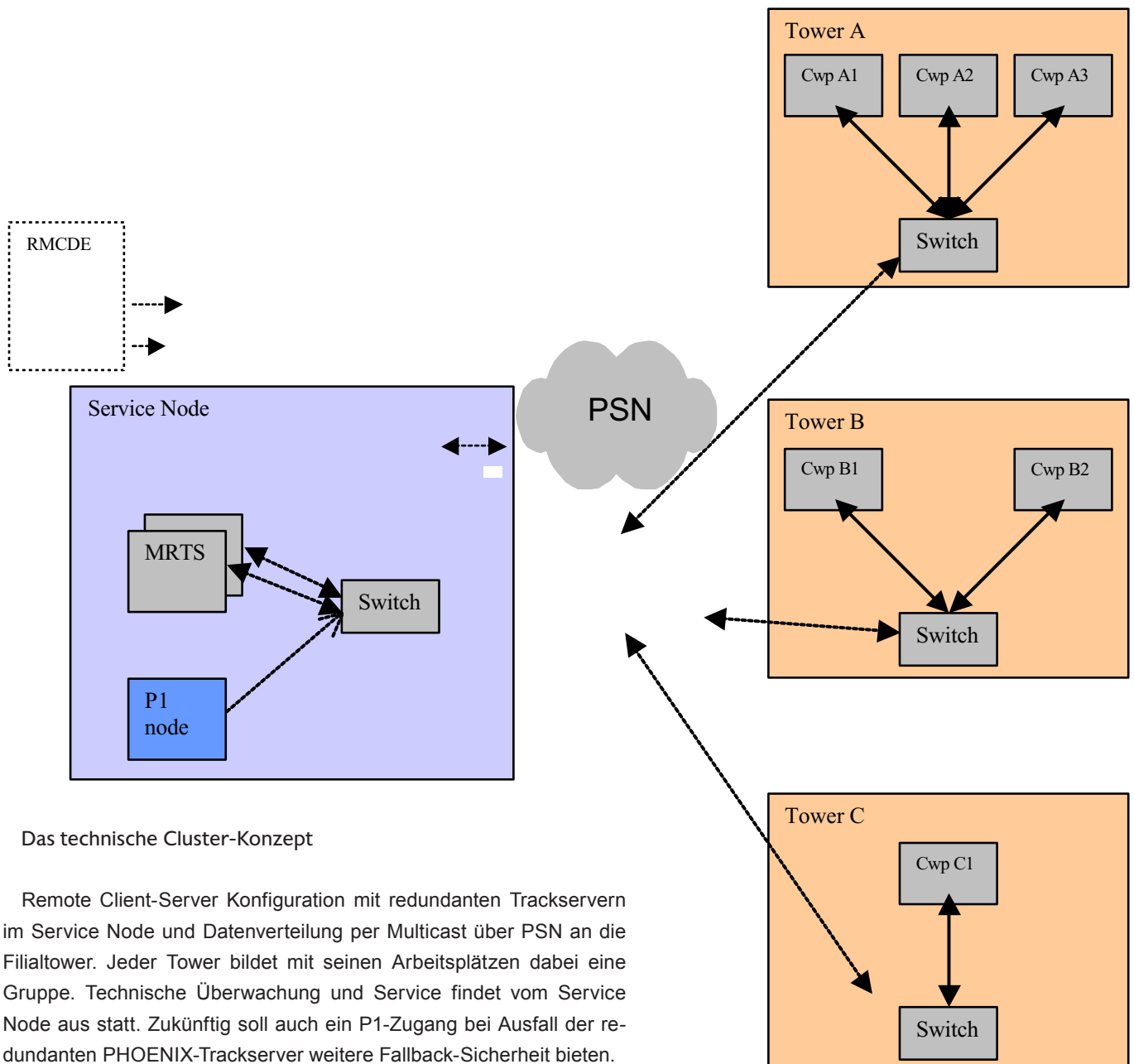
von Radarwetter, das begleitende Recording von Radardaten und die SNMP-Fähigkeit des Systems, um PHOENIX einmal durch eine SMZ überwachbar zu machen.

In einem weiteren Release ist der Ausbau zur Multisensordatenfusion angedacht, um GPS-, SMR- oder Multilaterationsdaten zu integrieren. Auch die Lagedarstellung muss erweitert werden: vom heutigen Range von 10 bis 500 NM Sichtbereich muss ein übergangsloser Zoom von 0.1 NM bis mindestens 1000 NM möglich sein. Dadurch wird die Basis geschaffen, PHOENIX nicht nur als Tower-ATC-System einzusetzen, sondern auf der einen Seite auch für SMGCS zur integrierten Bodenverkehrslagedarstellung und auf

der anderen Seite als großräumige Lagedarstellung für satellitenbasierte Positionserkennung im Kontext von ADS-B/C oder anderen, z.T. auch wissenschaftlich ausgerichteten Vorhaben für Systeme der Zukunft zu verwenden.

Hinzu treten noch die vielen kleinen Details, die aus einem üblichen System ein zuverlässiges, gut angenommenes und vielseitiges System - oder kurz: ein „schönes System“ machen.

Weitere technische Informationen: Ralf Heidger, Leiter SH/T, Systemhaus, DFS. Hauptverwaltung Offenbach. Email: ralf.heidger@dfs.de; Tel. 069/8054 2520.



### Das technische Cluster-Konzept

Remote Client-Server Konfiguration mit redundanten Trackservern im Service Node und Datenverteilung per Multicast über PSN an die Filialtower. Jeder Tower bildet mit seinen Arbeitsplätzen dabei eine Gruppe. Technische Überwachung und Service findet vom Service Node aus statt. Zukünftig soll auch ein P1-Zugang bei Ausfall der redundanten PHOENIX-Trackserver weitere Fallback-Sicherheit bieten.

## PHOENIX Features

- z.Z. ca. 1500 Tracks von 13 Radaren auf 650 MHz Intel-Laptop bei 40-50% Load
- Aufnahme von 6000 Plots/5s möglich ~ 96 Kbit/s bei ca. 10 bytes pro Plot
- 30-Radaranlagen-MRT, Kapazität für 3000 Tracks (bei entsprechender Hardware, Lasttest noch vorgesehen)
- Bei 30 Kbit/s LAN/WAN Durchsatz von ca. 300 Tracks pro 5 Sekunden von Server zu Clients
- ab LAN Bandbreite 300 Kbit/s voller Kapazitätsdurchsatz pro 5s möglich
- Bildupdate 10x pro Sekunde, bei 1500 Tracks mit 20 HD = 30.000 Pos ca. 60 % CPU Load
- 1 Lagedarstellungsfenster pro Arbeitsplatz
- alle elementaren Bedienfunktionen für TWR-CWP vorhanden
- voll modellierter, parametrisierungsarmer diskreter Kalman Filter als MRT im Einsatz
- Primärtracking und Labelling, Höhenttracking, Mode-S-fähig
- verarbeitet neben ASTERIX Cat 1, 2, 34, 48 auch Peilerdaten, Uhrzeit, MiniASCAP
- Übernahme von QNH u. Temp. sowie Kommunikation mit CCM und Tower-Gateway
- für TWRTID-Anwendung auch ZKSD-Daten-Übernahme vorhanden
- netzwerkfähiges verteiltes Client-Server-System
- diverse Netzwerkarchitekturen möglich (all-in-one PC , 1 Server + n Clients, 2 S. + n C.)
- auch Wireless LAN einsetzbar
- redundante Trackserver-Auslegung mit Umschaltzeit < 0.5 Sekunde
- bundesweite Radar- und Geografiekarten (z.Z. 143 Dateien mit ca. 62600 Koordinaten)
- CRT, LCD, TFT-Monitore einsetzbar von Auflösungen ab 1024x768 bis 2048x2048
- Anschluss Center-Monitor (Sony DDM 2kx2k) erfolgreich erprobt ohne teure Raptor-Karte
- Plattform: LINUX, entwickelt mit GNU C/C++, Xwindow
- keine proprietären Bibliotheken oder Tools im Einsatz
- auf nahezu alle UNIX Plattformen portierbar
- Software komplett unter Kontrolle DFS

## Zum ersten FS-Praktikum ...

.... der fachlichen Weiterbildung für FS-Stabsoffiziere der Bundeswehr des Jahres 2002 hatte der Amtsleiter AFSBw, Oberst Storjohann, zum Marinestützpunktkommando nach Kiel eingeladen. „Steigerung der Kommunikations- und Informationsstruktur innerhalb der Militärischen Flugsicherung“ bildete das



Leitthema der Veranstaltung, wozu insbesondere durch Oberst Rene Dvorák, AbtLtr MilFS im AFSBw, vorgetragen wurde. Der Thematik wurde man auch dadurch gerecht, dass zum ersten Mal seit Jahren auch wieder ein Vertreter des DBwV sowie der Vorsitzender der Interessengemeinschaft BMFD zeitweise an der Tagung teilnahmen. Darüber hinaus wurden durch die einzelnen Referenten u.a. zu den Themenbereichen Personalentwicklung und -planung; Ausbildungsstand an der TSLw 1; Erfahrungen, Sachstand und Handhabung der BesAnMilFS 5-100 Informationen an den Teilnehmerkreis übermittelt. Wesentlicher zweiter Schwerpunkt der Tagung war die weitere Entwicklung des Flugberatungsdienstes, zu dem Oberst Storjohann in engagierter Form ausführte. Ergänzt wurde dies durch ein Referat zum Thema „Internationale Entwicklungen im Bereich Aeronautical Information Management (AIM)“ und einen Sachstandsbericht über das Aeronautical Information Service Center der DFS. Detaillierte Informationen der Gesamttagung sollten zwischenzeitlich als Tagungsprotokoll auf CD bei den einzelnen Verbänden zur Einsicht vorliegen. Zum Abschluss der Veranstaltung dankte der Amtsleiter AFSBw insbesondere dem A 6 MFlgFltl, Fregattenkapitän Ulrich Griewel, für die organisatorische Vorbereitung und Ausführung der Tagung in Kiel.

**EINLADUNG**  
zur  
**Mitgliederversammlung 2002**  
des  
**Bundesverbandes der Militärischen Flugsicherung Deutschlands (BMFD)**  
(Interessengemeinschaft im Deutschen BundeswehrVerband seit 1989)

Hiermit lädt der Vorstand alle Mitglieder des Bundesverbandes der Militärischen Flugsicherung Deutschlands (BMFD) herzlich zur Mitgliederversammlung 2002 ein. (entspr. Satzung § 11 (3))

**Zeit:** 28. September 2002, 10:00 Uhr bis 29. September 2002 14:00 Uhr

**Ort:** ver.di Bildungs- und Begegnungsstätte Clara Sahlberg, Koblanckstrasse 10, 14109 Berlin  
Tel.: 030 – 806713-0, Telefax: 030 – 806713-560

**Anm.:** Diese Mitgliederversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte der Mitglieder bzw. die sie vertretenden Delegierten, welche die Stimmen ihres/ihrer Standortes, Arbeits- /Betriebsstätte auf sich vereinen, anwesend sind. (BMFD - Satzung § 11 (6))

---

**Ersatzeinladung**  
(für den Fall der Beschlussunfähigkeit)

Hiermit lädt der Vorstand alle Mitglieder des Bundesverbandes der Militärischen Flugsicherung Deutschlands (BMFD) zur Mitgliederversammlung am 28.09.2002 um 10.15 Uhr in der ver.di Bildungsstätte Berlin (Adresse siehe oben) ein. Der Vorstand macht ausdrücklich darauf aufmerksam, dass diese Mitgliederversammlung, gem BMFD-Satzung § 11 (6), ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder bzw. der sie vertretenden Delegierten beschlussfähig ist.

Für den Vorstand

52504 Geilenkirchen, 12. Juni 2002

gez. Harald Hoppe  
Bundesvorsitzender

---

**Vorläufige Tagesordnung**  
für die  
**7. Ordentliche Mitgliederversammlung**  
des  
**Bundesverbandes der Militärischen Flugsicherung Deutschlands**  
vom 28.-29.09.2002  
in Berlin

1. Eröffnung und Begruung durch den Bundesvorsitzenden
2. Gruadressen
3. Feststellung der Beschlussfähigkeit, Präsenzliste
4. Wahl eines Präsidiums
5. Beschluss über die Tagesordnung
6. Beschluss über das Protokoll der 6. Ordentlichen Mitgliederversammlung (1999)
7. Bericht des Bundesvorsitzenden, Aussprache
8. Diskussion und Beschluss über Änderungsanträge zur Geschäftsordnung, Beitrags- und Finanzordnung oder Satzung des BMFD
9. Diskussion und Beschlussfassung über vorliegende Anträge und Eingaben
10. Bericht des Schatzmeisters, Aussprache
11. Bericht der Kassenprufer
12. Entlastung des Vorstands
13. Wahl eines Versammlungsleiters und zwei Stellvertreter
14. Wahl einer Zähl- und Prüfungskommission
15. Vorstandsneuwahlen
16. Wahl der Kassenprufer
17. Festlegung der Jahresbeiträge 2003, 2004, 2005
18. Verschiedenes

---

BMFD Satzung §11 (4)

Die Tagesordnung ist zu ergänzen, wenn dies ein Mitglied bis spätestens eine Woche vor dem angesetzten Termin schriftlich fordert oder danach durch die Mehrheit auf der Mitgliederversammlung beschlossen wird.

Für den Vorstand

52504 Geilenkirchen, 12. Juni 2002

gez. Harald Hoppe  
Bundesvorsitzender

**Hinweis :**

Gem Satzung werden für die Delegierten die Reise-, Übernachtungskosten und Tagegelder gem BFO durch den BMFD getragen. Für sonstige teilnehmende Mitglieder können keine Kosten erstattet werden.  
Aus organisatorischen Gründen können die Reise-, Übernachtungskosten und Tagegelder nicht bar ausgezahlt werden, sondern werden nach der Mitgliederversammlung überwiesen.

## 15 Jahre im Abriss

Als ich im zarten Alter von siebzehn Jahren am 01.07.1986 in die Bundeswehr (TSK Lw) eintrat, um Fluglotse zu werden, hätte ich mir bestimmt nicht träumen lassen, welche Stationen die nächsten fünfzehn Jahre für mich be-reithalten sollten.

Dabei begann alles so geplant und reibungslos. Die ersten Lehrgänge, die AAP und schon war die Tower-Lizenz beim LTG 63 in Hohn nach ca. 2 Jahren Dienstzeit „in der Tasche“. In diese Zeit fiel auch mein erstes Zusammentreffen

Die Umstrukturierung und Verkleinerung der Bundeswehr half mir, 1994 die TSLw zu verlassen und konnte so als DVProgrFw nach *El Paso, Tx, USA* gehen (nachdem die SDL auf eine Verlängerung der Verpflichtungszeit auf 15 Jahre bestand, und ich des USA-Reizes wegen einwilligte). Als nicht FlaRakler dort aufzuschlagen, war zu jenem Zeitpunkt nicht an der Tagesordnung. Man nahm mich „Exoten“ aber trotzdem warmherzig auf. An der RakSLw bestand meine Hauptaufgabe darin, ein DV-System zu schaffen, welches die

Von Hohn zum Rhein-Main Flughafen Frankfurt

... oder wohin 15 Jahre Bundeswehr führen können

## Dirk Klann

Als ein Gründungsmitglied des BMFD und mittlerweile aus dem Dienstverhältnis eines Soldaten auf Zeit ausgeschieden, komme ich gerne der Anregung nach, Traffic-Data meines „TOUCH `N GOs“ auf dem „Airport Bw“ den Lesern unserer Verbandszeitschrift zu übermitteln.

Anschließen soll sich eine lockere Folge von Informationen, die mir in meinem Wirkungskreis rund um den Frankfurter Rhein-Main-Flughafen begegnen und vielleicht aus Mitgliedersicht interessant sein könnten.

mit dem BMFD. Mit einigen Kameraden aus Hohn fuhr ich nach Maastricht zu jener Sitzung, aus welcher der BMFD schließlich hervorging.

Ohne große Praxis ging es dann zur Zweit-Lizenz-Ausbildung (CGA) nach Kaufbeuren, wo dann der „ASR-Knoten“ einfach nicht platzen wollte. – Da stand ich nun als SaZ 12 mit einer Tower-Lizenz und konnte als solcher weder weiterhin meinen „Tower-Dienst“ wahrnehmen, noch vielleicht in der TSK Heer (mangels Planstellen) weiter als Flugsicherer tätig werden. Ein Verkürzen der Verpflichtungszeit war ebenso wenig möglich. „Wenn schon nicht Lfz separieren, dann vielleicht zusammenführen“ mag sich die SDL gedacht haben, und schon fand ich mich (gegen meinen Willen) in *Brekendorf* in der Laufbahn zum Radarleit-Meister wieder. Mich in die Tiefen des Inter-cept-Control einarbeitend, beschloss ich, mein seit Kindesbeinen bestehendes Interesse zur DV innerhalb der Bundeswehr zu meiner dienstlichen Haupttätigkeit werden zu lassen. Per-manenter Personalmangel im Bereich der DV-Ausbildung an der TSLw in *Lechfeld* ermöglichte mir dann den Wechsel in die „Programmierer-Schiene“. Nach sehr erfolgreich verlaufener Ausbildung durfte ich dann unzählige Teilnehmer diverser Lehrgänge in *Lechfeld-Nord* meine ‚Schäfchen‘ nennen (unter ihnen u.a. der jetzige Leiter AFSBw, Oberst *Storjohann*).

Ausbildungszielsetzung, -planung und -kontrolle mittels einer entsprechenden Lösung unterstützen sollte. Nach Konzeption, Design, Realisierung und Implementierung einer entsprechend individuell entwickelten Lösung merkte ich, dass vieles von dem, was ich im (nebenbei durchgeführten) Studium zum Diplom-Wirtschaftsinformatiker FH lernte, im dienstlichen Alltag sehr gut seine Anwendung fand. Meine Kontakte zur Luftfahrt beschränkten sich während des USA-Aufenthaltes auf gelegentliche Besuche der ATC am *El Paso International Airport* und auf die Mitflüge in den Maschinen der Flugbereitschaft nach Deutschland und zurück.

Nach ca. 3 Jahren ging es dann zurück nach Deutschland. An der Führungsakademie der Bundeswehr in *Hamburg* wartete man schon im Bereich der computerunterstützten Plan-/Stabsübungen auf entsprechend DV-fachliche Unterstützung (heutiges Fachzentrum Planübungen). Innerhalb der Admiral-/Generalstabsausbildung durfte ich mich um die IT-mäßige Umsetzung/ Unterstützung von Übungsvorhaben (mittels Simulationssoftware) der verschiedenen Kommandoebenen im Bundes- bzw. NATO-Rahmen kümmern. Meine Diplomarbeit des nach ca. drei Jahren endenden Wirtschaftsinformatik-Studiums konnte ich für alle Parteien gewinnbringend in diesem Bereich ansiedeln.





Weiterhin davon überzeugt, nach dem Ausscheiden aus der Bundeswehr beruflich die Bereiche Luftfahrt und IT verbinden zu wollen, nutzte ich die Freistellung vom militärischen Dienst, um Spanisch als dritte Fremdsprache zu lernen und mich zum SAP R/3-Projekt-fachman ausbilden zu lassen. Was nun noch fehlte war eine Top-Management-Ausbildung auf akademischer Ebene im Bereich Luftfahrt. Mein Abschneiden als Studienbester im ersten Studium verhalf mir dann wohl auch, einen Platz im Studiengang „Master of Science in Air Transport Management“ an der im Luftfahrtbereich renommierten *Cranfield University in Großbritannien* zu bekommen. Da ich noch immer Soldat war, wurde der Luftwaffen-Attaché im Militär-Attachéstab der *Deutschen Botschaft in London* zu meinem nächsten Disziplinarvorgesetzten, welchen ich jedoch nie zu Gesicht bekam. In jenem Studium ging es darum, auf Management-Ebene die Bereiche Airline (sämtliche Funktionsbereiche), Airport (Planning, Design & Operations), Air Transport Economics, Infrastructure and Safety-Management, Financial Management, zum kleineren Teil auch ATM und ATC (z.B. Privatisierungsmodelle) soweit zu durchdringen, dass man für Senior-Management-Aufgaben gerüstet sein würde. Genauso gehörten Versuche an Bord eines „fliegenden Labors“ (siehe Foto), sowie das eigenhändige

aus ca. 20 Nationen bestritt ich dieses eine Jahr in England. Meine Abschlussarbeit, die ich in Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa anfertigte, führte mich örtlich nach *Frankfurt* und *Nizza* (Amadeus) und thematisch weiter in die zivile Luftfahrt ein. Auch dieses Studium als Jahrgangsbester beendend, machte ich mir um meine Zukunft innerhalb der Luftfahrt weniger Sorgen, bis vier Tage vor Studienende der 11. September 2001 seinen nur allzu grauisigen und bekannten Gang nahm.

Eine schwierige Zeit für so viele Menschen sollte beginnen; für jeden aus seiner ganz persönlichen Perspektive.

Jedoch noch ca. 2 Jahre Übergangsgebührennisse im Rücken wissend (denn seit ca. 2 Monaten war ich ja nun Zivilist!), übte ich mich in Geduld und hielt weiterhin Ausschau nach den „Perlen“ am Luftfahrt-Arbeitsmarkt...

Und eine solche führte mich schließlich zum Rhein-Main-Flughafen nach *Frankfurt*, jedoch nicht zu einer dort beheimateten Airline, sondern zum Betreiber selbst: zur Fraport AG, Frankfurt Airport Services Worldwide.

Um die geschäftlich begründeten Anforderungen auch in Zukunft optimal durch Informationstechnologie unterstützen zu können, wurde die Position des *Corporate Information Architect* neu geschaffen, welche die strategische Ausrichtung der IT-Architektur definiert, diese mit den verschiede-

Partnern (z.B. Amsterdam-Schiphol) herbeiführt. Dies soll zunächst für den Standort Frankfurt selbst, später aber auch für andere weltweite Beteiligungen erfolgen.

Da ich in dieser herausfordernden Aufgabe meine Interessen Luftfahrt und IT würde vereinen können, bemühte ich mich um diese Position und sitze seit dem 02. Januar 2002 in Frankfurt.

## **Zwischendurch: An alle SaZ !**

Bevor ich in diesem Zusammenhang fortfahre, möchte ich diejenigen Leser, die sich im Status SaZ befinden und (geplanter Weise) in einigen Jahren aus dem aktiven Dienst ausscheiden werden, ausdrücklich dazu ermuntern, die angebotenen (aber leider auch manchmal sehr versteckt gehaltenen) Unterstützungsleistungen seitens des Berufsförderungsdienstes zu nutzen und – wo nötig – auch „neue Pfade anzulegen“.

## **Wie geht's weiter ?**

In den nächsten Ausgaben soll ein wenig über Entwicklungen und interessante Projekte im Schnittstellen-Bereich IT und Airport berichtet werden. Und zwar dies nicht auf zu sehr technischer Ebene, sondern eher aus dem Blickwinkel des Nutzers erfolgen (und die Flugsicherung ist in vieler Hinsicht ein wichtiger Informationsnachfrager als auch -lieferant). Ganz nebenbei fällt ja vielleicht hierdurch etwas mehr Aufmerksamkeit auf die (zumindest meiner außenstehenden Perspektive nach) Abkopplung der örtlichen mil. FS von den Entwicklungen, die andere Bereiche innerhalb der FS erfahren durften.

(Fortsetzung folgt...)



Im Jetstream HP 137 National Flying Lab wurden Messungen für einen A/C Performance Summary Report durchgeführt

„Stallen“ und Abfangen einer kleinen Prop-Maschine zu den Inhalten. Gemeinsam mit einer entsprechenden Auswahl von 35 weiteren Kommilitonen

nen Geschäftsbereichen abstimmt, IT-Investitionen konsolidiert und hier eine gemeinsame Strategie mit den

Für Inputs jederzeit offen:  
DKlann@web.de

Internet-Links zu obigen Inhalten:  
<http://www.fueakbw.de/>  
<http://www.cranfield.ac.uk/>  
<http://www.cranfield.ac.uk/coa/>  
<http://www.fraport.de/>  
<http://www.flughafen-frankfurt.de/>

**E I N L A D U N G**  
**zur**  
**Mitgliederversammlung 2002**  
**der**  
**Betreuungsgesellschaft der Militärischen Flugsicherung Deutschlands (BDMFD) e.V.**

Hiermit lädt der Vorstand alle Mitglieder der Betreuungsgesellschaft der Militärischen Flugsicherung Deutschlands (BDMFD) e.V. herzlich zur Mitgliederversammlung 2002 ein.  
(entspr. Satzung § 11 (3))

**Zeit:** 29. September 2002 14:00 Uhr

**Ort:** **ver.di** Bildungs- und Begegnungsstätte Clara Sahlberg, Koblanckstrasse 10, 14109 Berlin  
Tel.: 030 – 806713-0, Telefax: 030 – 806713-560

**Ablauf:** 14:00 Uhr Beginn der Versammlung  
14:00 Uhr – 17:00 Uhr Behandlung der Tagesordnung  
ca. 17:00 Uhr Ende der Versammlung

**Anm.:** Diese Mitgliederversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte der Mitglieder anwesend sind oder durch Stimmvollmacht vertreten werden. (BDMFD e.V. - Satzung § 11 (6))

---

**Ersatzeinladung**  
(für den Fall der Beschlussunfähigkeit)

Hiermit lädt der Vorstand alle Mitglieder der Betreuungsgesellschaft der Militärischen Flugsicherung Deutschlands (BDMFD e.V.) zur auerordentlichen Mitgliederversammlung am 29.09.2002 um 14:15 Uhr in der ver.di Bildungsstätte Berlin (Adresse siehe oben) ein. Der Vorstand macht ausdrücklich darauf aufmerksam, dass diese Mitgliederversammlung, gem BDMFD e.V. - Satzung § 11 (6), ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder oder durch Stimmvollmacht vertretenen Mitglieder beschlussfähig ist.

---

Für den Vorstand

17033 Neubrandenburg, 12. Juni 2002

Werner Bartsch  
1. Vorsitzender

---

**Vorläufige Tagesordnung**

1. Eröffnung, Begruung, Feststellung der Ordnungsmigkeit der Einladung und der Beschlussfähigkeit, Präsenzliste
2. Beschluss ber die Tagesordnung
3. Wahl eines Präsidiums
4. Bericht des 1. Vorsitzenden, Aussprache
5. Bericht des Schatzmeisters, Aussprache
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Entlastung des Vorstands
8. Vorstandsneuwahl
9. Wahl der Kassenprüfer
10. Beschlussfassung ber Satzungsänderungen
11. Beschlussfassung ber vorliegende Anträge
12. Verschiedenes

**Anm.:** Entstehende Kosten können aufgrund der beitragsfreien Mitgliedschaft nicht erstattet werden.



**Werbung DBwV**

**Film vorhanden**



## Pensionär D. Hausmann ist 60

Hallo Freunde,

als mich Uwe Schmidt vor kurzem anrief und fragte, ob ich nicht anlässlich meines bevorstehenden runden Geburtstages ein paar Zeilen über mein Tun nach dem Ausscheiden schreiben wolle, hatten wir am Telefon gleich ein kleines Grundsatzgespräch über Flugsicherung - und natürlich den BMFD - und es tauchte die Frage auf, was einen Pensionär bewegt, weiterhin Mitglied zu sein.

Die Vorgeschichte trägt wahrscheinlich, neben dem inhaltlichen, sehr zu dieser Verbundenheit bei.

Meine Frau und ich waren vor Jahren auf dem Weg zu einem Urlaub nach England. Bei dieser Gelegenheit machten wir bei unseren Freunden Jochen und Birgit Keck in Maastricht Station. Jochen erzählte von der Absicht, eine „Interessengemeinschaft“ zu gründen, die die Belange der militärischen Flugsicherung vertreten sollte. Es waren auch schon Vorarbeiten geleistet und es gab ein Konzept, das, wenn ich mich richtig erinnere, im wesentlichen von Michael Voßloh und Jochen Keck erarbeitet wurde.

Ich war begeistert, aber mich störte die Tatsache, dass diese Vereinigung erst mal nur die Interessen der Soldaten in der überörtlichen Flugsicherung vertreten sollte. Meine Meinung war, die örtliche Flugsicherung von Anfang an mit einzubinden. Nach längerem Für und Wider kam von Jochen der Vorschlag, Fürsty als Testfall zu nehmen, um das Interesse der örtlichen FS für eine derartige Einrichtung zu prüfen. Nachdem fast alle Fürstianer - und damals waren es noch ein paar mehr - die Mitgliedschaft zusicherten (und dies später auch taten), beschlossen die Initiatoren, die örtliche militärische Flugsicherung von Anfang an mit einzubeziehen. Heinz Rother und ich fuhren zur Gründungsversammlung nach Maastricht. Die Gründung des

Verbandes und damit verbunden die Zusammenarbeit mit dem Deutschen Bundeswehrverband, damals vertreten durch die Kameraden OTL Tebrügge und Hptm Meinberg, war das Beste, was der militärischen Flugsicherung bezüglich der Vertretung ihrer Interessen passieren konnte.

Nicht nur meckern, etwas tun. Wenn schon nicht aktiv, dann wenigstens bezeichnend durch die Mitgliedschaft. Das dazu, warum ich als Pensionär immer noch Mitglied bin.

60igster Geburtstag bedeutet auch zwangsläufig, nicht mehr im Dienst zu sein. Daher die Frage von Uwe, was ich denn in der Zwischenzeit so gemacht habe.

Fast 8 Jahre sind schon wieder vergangen seit diesem 31. März 1994, der Tag, an dem ich den vorzeitigen Ruhestand versetzt wurde. Ich fühlte mich eigentlich noch ganz fit und hätte können leicht noch ein bisschen bleiben.

Da aber mit mir auch das Jagdbombergeschwader 49 ausgemustert, genauer gesagt aufgelöst wurde, fiel der (unvermeidliche) Schritt nicht allzu schwer. Gedanken darüber, was ich jetzt mit meiner neu gewonnenen Freiheit anfangen sollte, brauchte ich mir keine zu machen.

Im Oktober 93 hatte ich angefangen, an unser Häuschen ein Zweifamilienhaus anzubauen, für die Familien meiner 2 Töchter. Langeweile gab es also nicht. Darüber hinaus konnte man ja auch noch reisen. Und ich hatte Zeit für mein Hobby, den Schießsport. Dies allerdings auf eine Art, wie ich es mir nicht vorgestellt hatte. Dass ich seit 1981 Vorstand eines Schützenvereines in Fürstenfeldbruck bin, dessen Gründung ich initiiert hatte und auch Gründungsmitglied bin, ist schon fast normal. Da gibt es aber noch einen Landesverband in Bayern, den „Bayerischen Landesverband für Dynamic Schiessen e.V.“. Auch hier war ich für die Gründung mit verantwortlich, hatte mich aber überwiegend um die Verbandsarbeit gedrückt. Nachdem ich nun a.D. war, hatte ich keine Ausrede mehr und seitdem mische ich hier als Vize-

präsident mit.

Zwischenzeitlich habe ich noch ein wenig „gejobbt“. Mal für die Ritterspiele in Kaltenberg die Belieferung mit Getränken organisiert und dann in der Firma DataFrame eines Freundes in Puchheim an Sichtsystemen für Simulatoren mitgebaut und montiert. So u.a. am Flugsicherungssimulator, der an der französischen Flugsicherungsschule am Flughafen Charles de Gaulle in Paris steht. Dies ist mir dann etwas zu heftig geworden und ich gab den Job auf. Außerdem hatte sich mein Hund beklagt, weil ich so häufig unterwegs war (meine Frau natürlich auch). Von Langeweile keine Spur. Denn mittlerweile habe ich auch vier Enkel, 3 bis 7 Jahre alt, die in unmittelbarer Nähe sind. So, das reicht für heute.

Ich wünsche euch allen weiterhin viel Freude und Erfolg in der Flugsicherung und dem Verband und seinen „Vorturnern“ viel Kraft und Ausdauer, um sich weiterhin so engagiert und erfolgreich für die Belange seiner Mitglieder einsetzen zu können.

Wenn ich gefragt werde, wie es mir geht, ist meine Antwort: „Es darf so bleiben wie es ist.“

Euer DH



## 8 Jahre danach ...

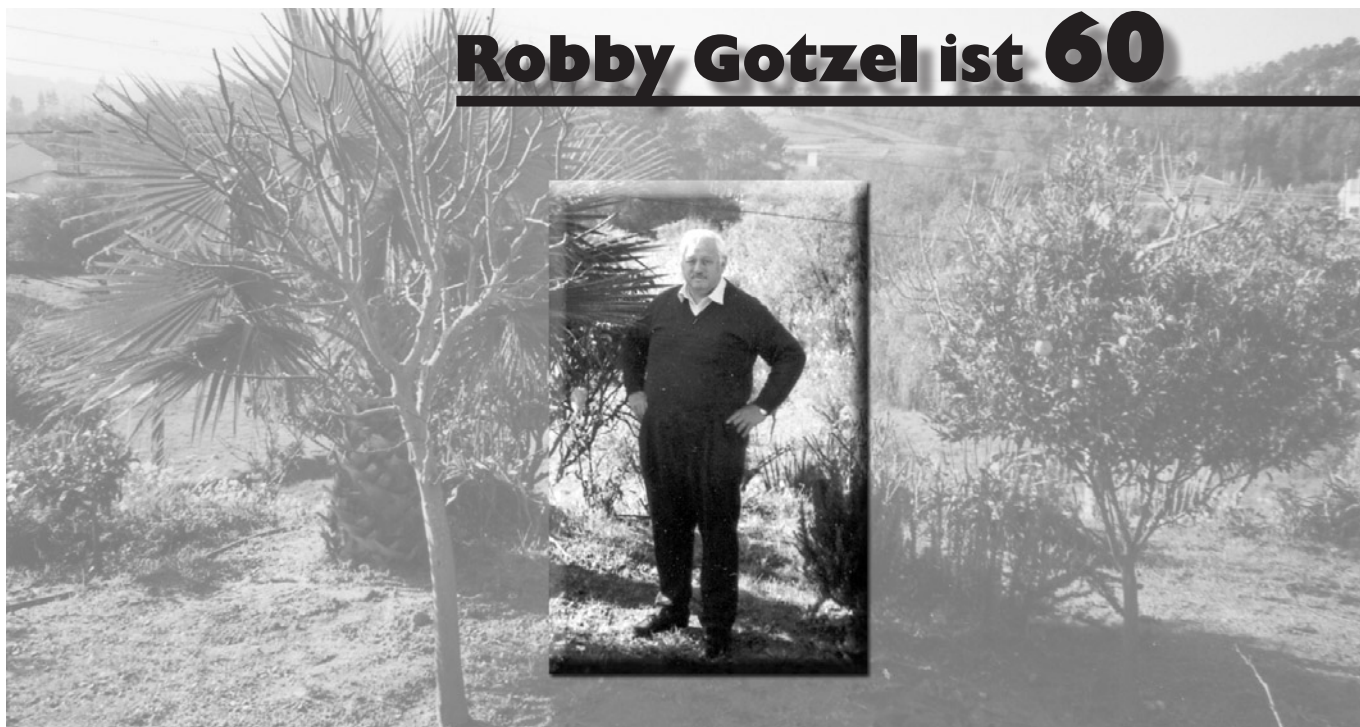
... am 31.03.1994 wurde die von der Bundesrepublik Deutschland betriebene Basis Beja an die Portugiesen übergeben. Ich war einer von denen, die die Tür abschlossen und in die (wohl

heading .....2 miles to go ..on course ...on glidepath. Welcher Flugsicherer kennt das nicht? Vergangenheit, es dauerte schon ein paar Jährchen, um Vollpensionär zu werden.

Wegen unserer Tochter gingen wir nach Lissabon. Deutsche Schule Lissabon, hier war die einzige Möglichkeit in Portugal, unserer Tochter eine schulische Ausbildung mit portugiesischer und deutscher Muttersprache zu ermöglichen. Wir fanden unser Häuschen vor den Toren der Capitale auf einem kleinem Dorf, mit kleinem Garten und netten Nachbarn. Nach wie vor haben wir Kontakt zu einigen Kollegen aus der Bejaner Zeit und zu einigen portugiesischen Freunden aus dem militärischen Bereich, die wir in Geilenkirchen beim NATO E-3A Verband kennengelernt hatten. Meine Arbeit als Controller ist inzwischen der Beschäftigung als Chauffeur für meine Tochter zur Schule

alte Kampfstätten besichtigen. Wenn ich dann durch die Tür vom GCA oder TWR gehe, lebt sie wieder ein bisschen auf die Zeit ...turn left ...turn right ...identified.

Ich denke auch noch oft an das Datum 03.09.1989 in Maastricht zurück. Damals hoben wir das Kind aus der Taufe, den BMFD. Damals wie heute und solange es militärische Flugsicherung gibt, ist er ein wichtiges Instrument. Der Verband ist älter geworden, er hat aber auch vieles erreicht, manchmal nur kleine Schritte, aber insgesamt Positives. Ich bin weiter Mitglied, nicht nur weil ich bei der Gründung dabei war und durch die „Reflection“ noch immer auf dem neuesten Stand des Geschehens bin, sondern weil ich der Meinung bin, dass jedes Mitglied wichtig ist, auch nach der Zeit als Aktiver. Einmal Controller immer Controller! Im TWR vom Flughafen in Lissabon hing früher ein Schild „You need not to



verdiente?) Pension gingen. Da ich nun schon mal in Portugal war und mit einer Portugiesin verheiratet bin – nicht um dem Staat Umzugskosten zu ersparen – blieb ich hier. Auf der einen Seite erfreut über den Ruhestand, auf der anderen Seite Wehmut im Herzen, wenn ich den „Final“ auf der Estrada nach Lissabon kreuzte und ein Alphajet zur Landung einschwebte, ... turn left

nach Lissabon, als Gärtner in unserem Garten, als Koch der Familie und als Hirte in der Neuapostolischen Kirche mit einer großen angolanischen Gemeinde gewichen. Daneben habe ich noch eine kleine Firma gegründet. Ich kann somit ruhigen Gewissens bestätigen, Pensionäre haben keine Zeit.

Einmal im Jahr geht es dann nach Deutschland, Familie, Freunde und

be mad to work here, but if you are it helps“. Ich möchte es abwandeln in „You need not to be a member of the BMFD when you retire, but if you are it keeps you in touch.“ Noch ein Wort zum Vorstand „Well done, macht weiter so, nur nicht locker lassen.“

Robby for BMFD in Lissabon, sun is shining bright today.

## Zwischenbilanz

Der Weltluftverkehr startet mit deutlichen Veränderungen in die Sommersaison 2002. Schon die Einbrüche durch den 11. September 2001 trafen die Airports und Gesellschaften sehr unterschiedlich. Während der inneramerikanische und transatlantische Verkehr deutlich einbrachen, blieb Europa und Asien nahezu unberührt. Ferien- und Billigflieger profitierten. Air-Berlin legte bei den Passagieren um 30% zu, Ryanair bestellte 150 Boeing 737 neu und die Reiseveranstalter melden steigende Nachfrage. Inzwischen bröckelt auch der Einstellungsstopp bei Lufthansa ab. Flugbegleiter und Techniker werden wieder gesucht. Die Tochter LHCityLine hat ihr Programm (Tausend neue Mitarbeiter gesucht) unverändert durchgehalten.

Hauptverlierer ist die First-Class. Statt teure Tickets im Linienverkehr zu buchen, bemühen sich immer mehr Firmen um eigenes, exclusives Fluggerät. LH reagiert darauf mit einer eigenen Flotte von Executive-Jets und garantieren ihrer bisherigen First-Class-Klientel - statt Erster Klasse - sie exclusive innerhalb von sechs Stunden von jedem Flughafen weltweit abzuholen. Zwanzig First-Class-Flieger bringen eben mehr als hundertachtzig Holzkisten-Flieger.

### **Gewinner sind überraschenderweise in verschiedener Hinsicht: die Militärs.**

Zunächst als Garanten und Produzenten von Sicherheit. Während beispielsweise der bundesdeutsche Verteidigungsminister in seiner Glanzzeit als Kanzlerkandidat dreihunderttausend Friedensmarschierer in Bonn von den Gefahren durch Auf-, Nach- und Umrüstung warnte und ihnen nach dem Mund redete, verteidigt er inzwischen die weltweiten Einsätze eben dieser Bundeswehr.

Dann als weltweiter Lufttransportunternehmer. Längst unterhält das LTG 63 in Hohn einen eigenen Flugplatz in Usbekistan und organisiert eine Luftbrücke bis Kabul, sitzen Controller aus Deutschland auf Flughäfen vom Kosovo bis zum Hindukusch, und das meist in friedensrobuster Funktion.

Und drittens als Know-how-Entwickler. Die Militäretats werden wieder hochgefahren. Weltluftfahrt und Sicherheit neu definiert. Die Rolle der Militärs als lästige Luftraum-Mitnutzer ist überholt. Wie sähe die Welt heute aus, wenn im Golfkrieg, im Kosovo und jetzt in Afghanistan nicht die totale Luftüberlegenheit des Westens bestanden hätte? Der Frieden und die damit verbundenen Chancen für die gesamte Zivilgesellschaft und Weltwirtschaft werden durch die Militärs nicht gefährdet, sondern gesichert. Das gehört inzwischen auch zur fundamentalen Grundausstattung derer, die bisher das glatte Gegenteil behauptet haben.

## **US-Flugsicherung reagierte schnell und professionell**

Der vage Verdacht, eine Maschine sei entführt worden und die CNN-Meldung, ein „Kleinflugzeug“ sei gegen das World-Trade-Center geflogen, mehr lag der Kommandozentrale in Herndon/Virginia an jenem Morgen des 11. September beim morgendlichen Briefing nicht vor. Dann, rund zehn Minuten später, als um 09:03 die zweite Boeing in den Südturm knallte, war klar, hier läuft eine bisher nicht überschaubare Operation ab. Eine Minute später stoppte das Kontrollzentrum Boston Center alle Abflüge - ein, zwei Minuten später cancelte das New Yorker Center alle Einfluggenehmigungen.

Die Luftlage war völlig unklar, die Reaktion der Flugsicherung professionell und simpel zugleich. Insgesamt elf von 4546 Flugzeuge waren durch Unregelmäßigkeiten aufgefallen, dadurch, dass keine Starts mehr erlaubt wurden, stagnierte die Zahl der kommerziellen Flüge im gesamten US-Luftraum unter der sonst üblichen Menge von über 5000. Nun galt es, alle Maschinen schnellstmöglich zur Landung zu bringen. 30 Flugzeuge pro Minute holten die Lotsen landesweit runter, ungläubige Piloten mussten erst überzeugt werden, Interkontinentalflüge zurückgerufen, andere nach Kanada umgeleitet, randvolle Langstrecken-Maschinen besonders behandelt werden.

„Mehr als 300 Flugsicherungsstellen zwischen Atlantik und Pazifik räumten den Luftraum...“ erklärte John Carr, der Präsident der Flugleiter-Organisation NATCA hinterher. Die Lotsen hätten einfach ihre Arbeit getan und die Ausnahmesituation nicht als Katastrophenfall empfunden. „Wir hatten halt nur noch Landungen und Landungen, dafür keine Abflüge mehr.“ Und obwohl dergleichen noch nie geübt worden sei, lief die Aktion glatt ab.

Um 10:39 bestätigte Herndon per NOTAM die Schließung aller Flughäfen und die Einstellung des Luftverkehrs. Um 12:16 waren alle Flugzeuge gelandet.

Quelle: Aviation Digest und FAZ.



# Leser- brief

Mit diesem Leserbrief möchte ich nicht nur als Radar-Techniker, sondern auch als Strahlenschutzbeauftragter (emf/rad) des LTG 61 einfach mal über Aktivitäten berichten betreffend des Flugblattes 1/01, aber auch anderer zu diesem Thema erschienenen Veröffentlichungen in Foren/Presse/Fernsehen.

Ich habe ein großes Interesse an der Verbreitung meiner Aktivitäten, da es noch zu viele Einheiten/Verbände/vorgesetzte Dienststellen in der Bundeswehr gibt, die schlichtweg auf ihren „Schnarchposten“ sitzen und ihrer Verantwortung nicht gerecht werden.

Als erstes muss einmal klargestellt werden, welche Gefahren von einem Radargerät ausgehen.

Das sind:

- ionisierende Strahlen (radioaktive und Röntgen-Störstrahlung)
- nichtionisierende Strahlen (elektromagnetische Felder)

Und genau mit diesen Strahlen haben wir es auch bei der ASR-910 und PAR-80 zu tun.

Als nächstes muss geprüft werden, ob es Schutzmöglichkeiten gibt.

Ergebnis: „JEIN“, denn auch die Beachtung aller Schutzvorschriften und Einhaltung der GAF-TO's geben hier keine Sicherheit.

Wenn man sich dann noch den Strahlenschutzgrundsatz: „Jede unnötige Strahlenbelastung ist zu vermeiden, jede notwendige, auch UNTERHALB DES GRENZWERTES, zu minimieren“ auf der Zunge zergehen lässt, steht fest was zu tun ist: MESSEN und ÜBERWACHEN !!!!!

Aber .... nicht nur für Verbandsmitglieder, sondern für alle Radar-Techniker.

Und genau das ist im LTG 61 vorangetrieben und durchgeführt worden.

Begünstigt durch die hervorragende Zusammenarbeit mit der Geschwaderführung, vielen Veröffentlichungen in Presse und Fernsehen sowie der neuen Strahlenschutzverordnung

(gültig ab 01.08.01, Bundesgesetzblatt

Nr.38) wurde die amtliche und jetzt auch zusätzlich die innerbetriebliche Dosimetrie eingeführt.

Jeder Radar-Techniker, aber auch 9 Techniker in anderen Bereichen des Geschwaders, sind jetzt mit 2 Dosimetern ausgerüstet:

1. das amtliche Filmdosimeter (monatliche Auswertung und Tausch, nach RÖV)
2. das elektronische Personendosimeter, Typ EPD-MK2 (direkte elektronische Anzeige und Auswertung über Software als innerbetriebliche Dosimetrie)

Anm.: Im Bundesgesetzblatt Nr.38 ist veröffentlicht, dass jedem Betroffenen auf seinen Wunsch hin ein direktlesbares (also elektronisches) Dosimeter auszuhandigen ist !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Das kostet natürlich viel Geld. So ca. 1500,-DM pro Stück und noch mal das gleiche für die Software, und ist dezentral zu kaufen.

Wir haben es getan .....

Und wir werden noch mehr tun, denn jetzt geht's dem Bereich EMF an den Kragen.

Natürlich mit Schutzkleidung. (Keine Angst, die Radar-Techniker werden nicht wie Imker herumlaufen, es gibt unauffällige Kleidung wie sie zum Beispiel auch Herzschrittmacherpatienten tragen)

Schau'n wir mal.....

Wer mehr über Strahlenschutz erfahren möchte: [www.team-strahlenschutz.de](http://www.team-strahlenschutz.de)  
naja, da bin ich auch dran beteiligt.

Mit freundlichen Grüßen

Udo Laporte

ETSA

Tel.Dienst: 08191-9152-2380

**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 Unkomplizierten.*



Sind wirklich schon fast acht Jahre seit der letzten Schicht, dem letzten „talk-down“ vergangen? Blättere ich in der immer mit Spannung erwarteten „REFLECTION“, erscheinen mir die angesprochenen Themen und (ungelösten) Probleme die gleichen geblieben zu sein. Man bleibt – dem BMFD sei Dank – am Geschehen! Dies wiederum lässt den Zeitpunkt des Dienstendes doch noch recht nahe erscheinen und man erinnert sich an die lebhaften Diskussionen während der Betriebspausen, was man nach der Pensionierung so anstellen könnte. Viele Pläne wurden geschmiedet und wieder verworfen, brachte ein Blick aufs Sparkonto mich schnell wieder auf den Boden zurück!

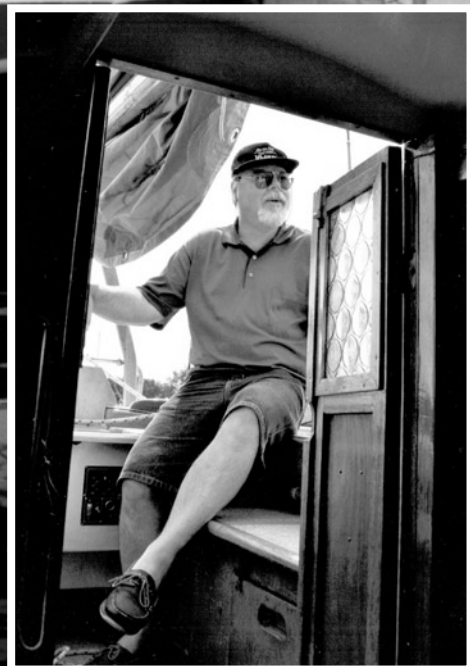
Was ist geblieben? Im Frühjahr 1995 erwarb ich ein Mobilheim in den Niederlanden und etwas später einen kleinen Plattbodensegler. Ein beträchtlicher Teil meiner Zeit geht für Malerarbeiten und Pflege ins Land, besonders im zeitigen Frühjahr vor der Segelsaison.

So habe ich das gefunden, was ich mir immer vorgestellt habe: Freizeitvergnügen, aber auch sinnvolle Beschäftigung. An einem Boot gibt es immer etwas zu basteln und am Wochenendhäuschen ebenso. Ja, und da gibt es ja noch ein „richtiges“ zu Hause mit einem Garten ... Man erkennt nun vielleicht, warum Pensionäre so wenig Zeit haben. Aber sie ist schön, die Zeit danach! Man sollte sich halt früh genug Gedanken darüber machen, was man so anstellen sollte, um nicht aus Langeweile Daumen drehen zu müssen, meint jedenfalls

CHARLY OSCAR (ehem EDCE; Rheine-Bentlage heute ETHE)

# Die Zeit danach

**Gernot  
Corr**

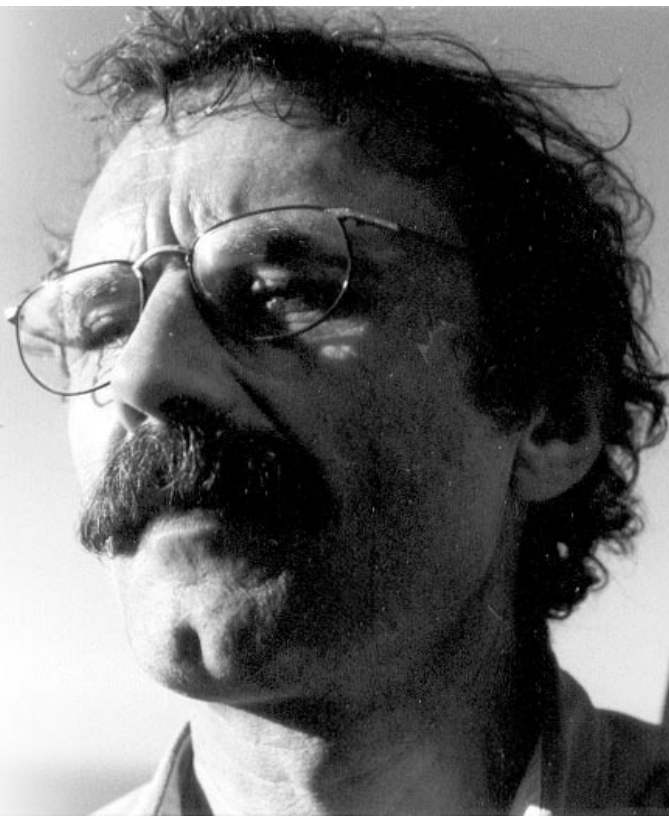




Dank des Personalstrukturgesetzes wurde ich sechs Tage nach meinem 48. Geburtstag und nach 29 Jahren „treuem Dienst für das Vaterland“ – in den Teilstreitkräften Heer (Heeresflieger) und Luftwaffe (NATO E 3-A Verband), als Hauptmann A II – 1993 in den Ruhestand verabschiedet. Eine glückliche Fügung, weil ich vier Jahre zuvor meinen „Luftfahrerschein für Freiballonführer“ (Heißluftballon) erworben hatte.

Mit dem Laufbahnziel Luftfahrzeugführer der Heeresfliegertruppe ging ich 1964 zur Bundeswehr. Im Laufe der fliegerischen Ausbildung machte sich allerdings mein Magen bei jedem 3. oder 4. power-on oder power-off-stall derartig bemerkbar, dass ich den Inhalt noch eben so kontrolliert in die mitgeführte Tüte entleeren konnte. Somit war meine fliegerische Laufbahn zunächst beendet. Bis zu der Blitzkarriere zum Hauptfeldwebel lernte ich nun Sprengen und Minen legen, das Überleben, den Einzelkampf und bildete junge Soldaten aus.

Dann wechselte ich in die Flugsicherung und wurde endlich Offizier, mit Buch- und Bestpreis an der OSH in Hannover. Zügig bis zum Hauptmann „durchbefördert“, verbrachte ich die letzten 13 Jahre am Standort Geilenkirchen, nun in der blauen Uniform. Keinen Tag möchte ich missen! Aber in Erinnerung blieb auch manches Unverständliche. So schien bei der Auswahl der Kandidaten für einen der wenigen freiwerdenden Dienstposten nicht immer die Leistung im Vordergrund zu stehen, sondern das Alter, die langjährige Auslandserfahrung oder bei der A 12er – Einweisung auch die vermeintlich guten Beurteilungen der Vorgesetzten, die sich nicht selten auf die vorzüglichen Kartenkenntnisse und -kunststücke der drängelnde Bewerber begründete.



Hptm a.D. Wolfgang Kuhn

## Beizeiten abgefahren ...

Seit 1993 ist es mir nun gelungen, meinem damaligen Wunsch als Luftfahrzeugführer ohne Magenbeschwerden nachzugehen, nämlich an Bord von Ballons unterschiedlicher Größe, Farbe und Form. Zu den Hüllenformen zählen unter anderem Pinguine, Cola-Flaschen, Elefanten, Mäuse oder gar Fernseher. Der Fantasie sind dort keine Grenzen gesetzt, fliegbar scheint alles!

Jetzt zeige ich meinen Passagieren die Welt von oben: ein Logenplatz am Himmel. Alle Zeit der Welt steht uns zur Verfügung, um die Schönheiten der Natur, der unterschiedlichsten Bodenbedeckungen und Erdformationen mit Gelassenheit und innerer Ruhe zu betrachten und an uns vorbei ziehen zu lassen - Frühling, Sommer, Herbst und Winter zu fühlen und zu riechen. Die Sinne werden geschärft. Und jede Fahrt mit dem Ballon ist auch ein wenig Abenteuer, denn das Ziel ist vorher nie bekannt. Mit dem, was vor einem liegt, muss man außerdem mit Mut und Geschick fertig werden: eine Landung auf der Straße, einem Feldweg oder einer großen Rasenfläche – keine der Landungen gleicht sich.

Und bin ich nicht in der Luft, bin ich als Qualitätsmanager auf Honorarbasis verantwortlich für Heißluft-Luftschiffe, die ein Luftfahrzeughersteller in Aachen produziert. Zufriedenstellender als unlauteres Gerangel um Dienstposten. Und keinen Tag möchte ich missen.

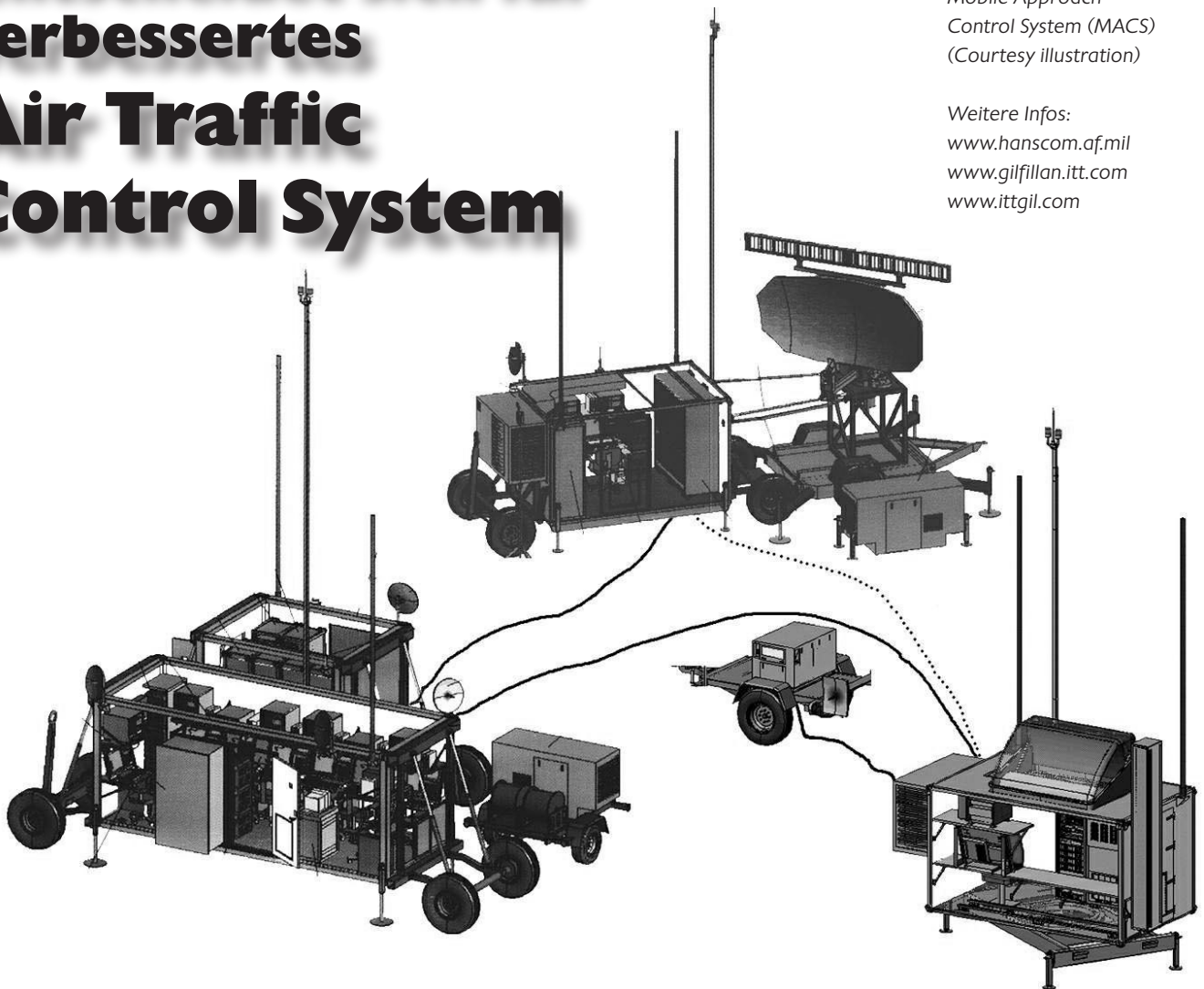


**... und fährt immer noch!**

# U.S. Air Force entscheidet sich für verbessertes Air Traffic Control System

Die Subsysteme des  
Mobile Approach  
Control System (MACS)  
(Courtesy illustration)

Weitere Infos:  
[www.hanscom.af.mil](http://www.hanscom.af.mil)  
[www.gilfillan.itt.com](http://www.gilfillan.itt.com)  
[www.ittgil.com](http://www.ittgil.com)



Das auf der Hanscom Air Force Base (Mass.) stationierte „Electronic Systems Center“ hat nach einem Bericht von AFTN die Freigabe für die Beschaffung eines neuen Air Traffic Control Systems gegeben, das die Fähigkeit für mobile Luftoperationen der U.S. Air Force und der Air National Guard wesentlich verbessern soll.

Nach Angaben von Rhonda Siciliano, Pressesprecherin des Electronic Systems Center, handelt es sich bei dem Mobile Approach Control System (MACS) um ein schnell verlegbares, höchst mobiles ATC-System, das sowohl für die Kontrolle von militärischem als auch von zivilem Luftverkehr geeignet ist. Einigermaßen stolz teilt man mit, es sei in allen Wettersituationen sowie bei Tag und Nacht einsetzbar – für ein

modernes ATC-System eigentlich eine Selbstverständlichkeit.

Die Begeisterung von Oberst Bud Vazquez ist ebenso groß wie seine Amtsbezeichnung „Global Air Traffic Operations/Mobility Command and Control System Program Office director“ lang ist: *“We (Air Combat Command) and the Air National Guard are very excited to get a new ‘go-to-war’ mobile RAPCON.”*

Capt. Jean-Paul Chaussé, MACS deputy program manager, fügt an: *“At a time when the military has to deploy globally at a moment’s notice, this system is direly needed to replace the capable but old and tired TPN-19 and MPN-14K systems. Both of these systems are at or beyond their life expectancy and are becoming economically*

*and technically unsustainable.”*

Dieses MACS wird zwei Radar Approach Control Systeme ersetzen, das AN/TPN-19 System, derzeit bei der U.S. Air Force im Einsatz, und das AN/MPN-14K System der Air National Guard.

MACS verfügt über drei unabhängige Subsysteme, das Airport Surveillance Radar (ASR), ein Operations Subsystem und ein Precision Approach Radar (PAR). Diese Systeme können sowohl einzeln, als auch im Zusammenspiel zum Einsatz kommen.

Das MACS wird eine operationelle Verfügbarkeit von 99% haben. Hierzu sagt Ist Lt. Patrick Widhelm (Program manager for the precision approach radar program office): *„Mit den alten Systemen konnten wir acht Stunden operativ arbeiten, danach brauchten*

wir weitere acht Stunden für Wartungsarbeiten. Beim MACS brauchen wir für jeweils 100 Tage nur einen einzigen Tag für Wartungsarbeiten. Das ist ein Riesenfortschritt.“

„The precision approach radar has a detection and tracking capability of at least 99 percent.“ Diese Genauigkeit wird aber nicht einfach so erzielt; vielmehr hat man sich von der Analogtechnik der alten Systeme verabschiedet und bei MACS vollständig auf Digitaltechnik gesetzt. Dies erlaubt auch, zukünftige Anforderungen der Federal Aviation Administration (FAA) an Air Traffic Control Systeme zu erfüllen.

MACS kann sehr einfach verlastet werden. Für ein komplettes System, inklusive des gesamten Personals und der Ersatzteilversorgung, benötigt man maximal drei Flugzeuge des Typs C-130 Hercules, während das derzeit betriebene TPN-19 System noch den Einsatz von insgesamt sieben C-130 notwendig machte.

Der Nutzer kann mit Hilfe von MACS Flugzeuge staffeln, navigatorische Einsatzunterstützung geben, die Über-

MACS will enable the Air Combat Command and the Air National Guard to perform their mission requirements of providing air traffic control services anywhere in the world on short notice. The highly mobile system consists of a digital Air Surveillance Radar with associated tactical shelter and an Operations Subsystem housed in separate tactical shelters. The two subsystems can be deployed together or separately. MACS also interfaces with Precision Approach Radars, such as Gilfillan's AN/MPN-25, recently delivered to the U.S. Air Force.

Aus einem Pressestatement der Firma ITT-Gilfillan

wachung des Luftraums sicherstellen sowie Sprechfunkverbindung mit den Flugzeugen, benachbarten oder untergeordneten Stellen herstellen und aufrechterhalten. MACS kann sowohl auf militärische wie auch auf zivile Anforderung „in Marsch“ gesetzt werden. Das System ist so konzipiert, dass es sich während des Einsatz in einer Vielzahl von denkbaren Situationen bewähren kann. Patrick Widhelm hierzu: *“This is a rugged system that offers much greater mobility.”*

Das Global Air Traffic Operations Mobility Command and Control Program Office hat Anfang Januar der Firma ITT-Gilfillan im kalifornischen Van Nuys einen \$9,5 Millionen-Kontrakt

zugespochen. Für diesen Preis soll ein neues „precision approach radar subsystem“ entwickelt werden. Der Gesamtpreis für das „precision approach radar“ wird auf etwa \$45,5 Millionen geschätzt. ITT-Gilfillan ist Spezialist auf diesem Gebiet, hat man doch erst vor kurzem das GCA-2000 vorgestellt.

Die bestellten 18 MACS mit „precision approach radar“ sollen bis Juni 2006 abgeliefert sein, wobei die Tests für die neue PAR bereits im November 2004 beendet sein sollen. An ACC (Air Combat Command) werden acht komplette Systeme geliefert, somit erhält die Air National Guard die anderen zehn.

Hamburg Aviation Conference

## Verquere Winde

Nein, nicht der Terror, nicht die Talibans bestimmten die Tagesordnung der 5. Hamburg Aviation Conference, der ersten „Weltluftfahrtkonferenz an der Elbe“ nach dem 11. September, sondern die „Low-Cost-Carrier“ und der E-Commerce. Genauer: Deren wirtschaftliche Auswirkungen auf den Luftverkehr, die Flughäfen und die „Full-Service-Carrier“. Schließlich waren das Weltwirtschaftsinstitut der Uni Hamburg und der Flughafen die Veranstalter, und so diskutierten Fachleute der drei großen Weltluftfahrtmärkte USA, Asien und Europa zwei Tage lang über ganz andere Herausforderungen.

Weltwirtschaft und Weltluftfahrt marschieren im Gleichschritt und kamen, so belegt es eine Studie der Lufthansa, lange vor der Terror-Krise ins Stolpern. Der Grund: Zum erstenmal seit 1970 brachen die drei großen der Weltwirtschaft, die

USA, Japan und Deutschland gleichzeitig ein. Zögerliche Buchungen signalisierten dies schon seit Mitte vergangenen Jahres.

Derzeit sieht alles nach dem Frost-Szenarium aus. Ein Einschnitt von maximal neun Monaten, ehe die Buchungszahlen und der Luftverkehr zu normalen Wachstumsraten zurückkehren. Wäre Winter oder gar Eiszeit angesagt, würden die Zeiten viel länger dauern.

Die Flughäfen und die Fluggesellschaften entwickeln höchst unterschiedliche Strategien.

Ryanair, Buzz und andere Aldi-Flieger machen es vor. Rund 90% ihrer Plätze verkaufen sie ohne Reisebüro und aufwendige Personalstrukturen über das Internet; mittlerweile schon ohne Ticket, einfach als Reservierung. Wer nicht kommt, hat Pech. Er kann weder umbuchen noch stornieren.

Die Airports suchen nach neuen Einnahmequellen und werden im „Non-Aviation-Bereich“ fündig. Rund ein Drittel ihrer Erträge erwirtschaften sie bereits in diesen Bereichen, manche wie Amsterdam sogar schon die Hälfte. Flughäfen als Shopping-Center, Ausflugsziel, Erlebniswelt und Last-Minute-Paradies, während die Fluggesellschaften immer kostenbewusster ihre Belastungen reduzieren, ihr Gerät besser auslasten und über Allianzen zusätzliche Erträge mobilisieren.

Derart gnadenlos durchforsteten David Gillen von der Berkley-University/Kalifornien und Ashis Lall, Nanyang Business School/Singapore die Leistungen und Erträge der größten Flughäfen und Fluggesellschaften weltweit, dass Michael Kerkloh, Geschäftsführer des Mitveranstalters Flughafen Hamburg - immerhin eines der ertragstärksten in ganz Europa - vom Podium erleichtert aufseufzte, weil sein Flughafen in der Tabelle nicht auftauchte.





## Ehemalige Angehörige der Flugsicherung des Aufklärungsgeschwaders 51 „Immelmann“ in Bremgarten



sind eingeladen zu einem Treffen am

**Samstag, den 12. Oktober 2002 ab 15.00 Uhr  
im Landhotel „Bierhäusle“ in Eschbach**

Zu Fragen oder Anregungen für das Treffen wenden Sie sich an Heinz Höreth (Tel.: 07633-981556) oder Uwe Schmidt (Tel.: 02451-909657, Fax: 02451-909658, eMail: bmf.d.schmidt@t-online.de).

## Nehmt der Marine doch endlich die Flugzeuge weg!

Nicht etwa, weil die Marine seit dem Altertum eigentlich für „die See“ zuständig ist, sondern weil sie dann endlich keinen Flugsicherheitskontrolldienst mehr braucht. Denn was lernen wir, wenn wir auf die Homepage der „marinefliegerflottille“ gehen?

„Der Flugsicherheitskontrolldienst geht aus dem Bereich der Flugabfertiger hervor.“

Also, liebe Marinefliegerflottille, es heißt „Flugsicherungs-kontrolldienst“; und es heißt auch nicht „Flugabfertiger“, sondern „Flugberater“. Und die Lotsen gehen auch nicht aus dem Bereich der Flugberater hervor; mag sein, dass sie dort eine kurze Einweisung bekommen.

Es wäre auch zu schön, wenn ein Marine-Flugsicherungskontrolloffizier den Dienstgrad eines „Stabskapitänleutnants“ erreichen könnte. Kann er derzeit genauso wenig wie ein Kamerad beim Heer. Einzige Chance im Moment: Wechsel zur Luftwaffe und weiterer Wechsel zur Deutschen Flugsicherung GmbH - und dort dann Wachleiter werden.

Absolut übel wird es einem, wenn man lesen muss: „Die besondere Altersgrenze BO 41 findet hier keine Anwendung, so daß Ihr bis ins hohe Alter eure koordinativen Fertigkeiten auf dem Tower unter Beweis

stellen könnt.“ Was bitte ist „hohes Alter“, und was bitte sind „koordinative Fertigkeiten“? Welcher normale Lotse studiert schon „an einer der beiden Bundeswehruniversitäten in Hamburg bzw. München“? Erspart uns bitte diesen Schwachsinn; und da wir gerade bei Schwachsinn sind, was auf der Homepage über die Flugsicherungsausbildung steht, kann man einfach auch als solchen bezeichnen. Die Wirklichkeit sieht anders aus.

Lieber Webmaster der „marinefliegerflottille“, es ist nicht so schlimm, wenn man etwas nicht weiß, insbesondere dann nicht, wenn Dinge einer permanenten Änderung unterliegen. Von einer gewissen Dummheit zeugt aber, Inhalte nicht zu verändern, wenn man – wie geschehen – auf die enthaltenen Fehler aufmerksam gemacht wurde.

Also: Nehmt den Unsinn bezüglich der Flugsicherung von eurer Homepage und fragt Eure vorgesetzten Dienststellen um aktuellere Informationen. Sollten die keine haben, besteht immer noch die Möglichkeit sich an den Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands zu wenden – oder setzt einfach einen Link auf

<http://www.bmf.d.de!>

(vh)

## Flugleiter wegen Kommentar zum 11. September gefeuert

13. Feb 15:06

«An so etwas habe ich auch schon mal gedacht» - diese Bemerkung zum 11. September hat einen Flugbetriebsleiter seinen Job gekostet.

Als das erste entführte Flugzeug am 11. September 2001 in das World Trade Center flog, machte ein 51-jähriger Flugbetriebsleiter eine verhängnisvolle Bemerkung: «An so etwas habe ich auch schon mal gedacht», kommentierte er den Terroranschlag, bei dem mehrere tausend Menschen getötet wurden.

Sein Unternehmen – Hapag-Lloyd Executive – kündigte ihn fristlos. Vor dem Arbeitsgericht Hannover einigten sich beide Seiten jedoch nach Angaben der Nachrichtenagentur AFP auf einen Vergleich. Die fristlose Kündigung wurde in eine ordentliche Kündigung aus betrieblichen Gründen umgewandelt.

Der Anwalt des Flugbetriebsleiters hatte erklärt, zum Zeitpunkt seiner Bemerkung habe dieser noch gedacht, dass ein Selbstmörder im Cockpit der ersten Maschine gesessen habe. Die zweite Maschine war zu dem Zeitpunkt noch nicht in das Gebäude gerast. Sein Mandant selbst habe auch schon mal daran gedacht, sich umzubringen. Der Kommentar habe sich also auf Selbstmord, nicht auf Massenmord bezogen.

(nz)

## **Weltmarktführer aus Irrtum ?**

Was macht man, wenn man gigantisch versetzt wird? Wenn man eine Firma gegründet hat, um an einem Flughafen Triebwerke zu warten, der dann nicht gebaut wird?

Exakt das war die Gründungsgeschichte von Interturbine in Kaltenkirchen. Heute ist Interturbine in mehreren Bereichen Weltmarktführer. Nicht unbedingt bei der Wartung von Triebwerken, obwohl sich auch da interessante Perspektiven abzeichnen.

Zunächst garantiert Interturbine-Logistik von Kaltenkirchen aus, dass jeder Airbus, der irgendwo auf dieser Welt wegen irgendeinem seiner rund 300.000 Einzelteile nicht starten kann, innerhalb von 24 Stunden das gewünschte Teil bekommt. Ein sogenannter AOG-Call (Aircraft On Ground) löst eine sofortige, gründliche Recherche aus. Wo steht die Maschine? Was fehlt ihr? Wo ist das erforderliche Teil? Wie kommt es am schnellsten dahin? Das kann, so erklärt

Gisela Wille, Prokuristin und Personalleiterin, schon mal ein simples Dichtungsband, aber auch ein hochwertiges Metallbauteil sein. Und nicht nur Airbus, auch ATR, Eurocopter und Fairchild Dornier greifen auf das „TOTAL SUPPLY CHAIN MANAGEMENT“ zurück.

Was liegt da näher, als Ersatzteile, die man liefert, auch selbst herzustellen. Schließlich wollen die Kunden kein Service-Puzzle, sondern integrierte Gesamtlösungen. Also entwickelt man eigene Teile - in Silikon, in Gummi, in Aluminium, in Composite-Bauweise, - inklusive der gesamten Werkzeuge, und dem kompletten Verarbeitungs-Know-how. Die gesamte Elite der „supplier“, von 3M über Ciba und Exxon bis hin zu Tesa, arbeitet mit Interturbine Logistik zusammen. Schließlich ist ein Flugzeug, ähnlich einem Kreuzfahrtschiff, das End- und Glanzprodukt ganzer Technologieketten.

Und weil man soviel Erfahrung hat, legt Interturbine Logistik in einem ganz spezifischen Technologie-Bereich die Erfolgslatte gleich um einen Quantensprung höher. INTERFILL bezeichnet

eine ganz neue Art der Oberflächenbearbeitung. Hochbelastete Teile wie Kraftstoffpumpen, die Innenseiten von Hydraulikbauteilen, aber auch Gelenkteile werden ganz einfach neu beschichtet und bearbeitet, und sind zukünftig exakter und belastbarer als das fabrikneue Original. Eine Technologie, die als Joint Venture mit der Lufthansa (Lufthansa Technik Intercoat GmbH) zusammen Anwendung findet.

Nach der in der Luftfahrtindustrie üblichen Irrfahrt durch wechselnde Besitzverhältnisse gehört die Interturbine Logistik inzwischen über ein Management-by-out den früheren Geschäftsführern und umfasst vier unterschiedliche Geschäftsbereiche, die weltweit mit Niederlassungen in den USA, England, China, Singapur und Frankreich vertreten sind.

Gesucht werden engagierte, mobile Mitarbeiter mit neuen Ideen und hoher Teamfähigkeit. Für eine Firma in Kaltenkirchen, die es hervorragend verkräftet hat, dass Kaltenkirchen keinen Flughafen hat.

*(J.J. Stempfle)*

# Zepter-Werbung



# PHANTOM FAREWELL

von R. Hinkemeyer

## im Jagdgeschwader JG 73 „STEINHOFF“

Mit einer Flyout-Party und der Außerdienststellung der 2. Jagdstaffel des Jagdgeschwaders 73 „Steinhoff“ am 26.03.02 in Laage ging ein Teil der Phantom-Ära in der Luftwaffe zu Ende. Das ursprünglich in Ahlhorn aufgestellte und mit F-86 „SABRE“ ausgestattete Jagdgeschwader 73 wechselte mehrfach die Einsatzrolle und wurde so zum „Jagdbombengeschwader 42“, später „Leichtes Kampfgeschwader 42“ auf Fiat G-91 „GINA“ und danach, mit der Einführung des Jagdbombers F-4F „PHANTOM II“, zum „Jagdbombengeschwader 35“. Die 2. Jagdstaffel, wie sie in Laage flog, hatte ihren Ursprung in der Zusammenlegung der 1. und 2. Staffel des damaligen Jagd-

bombengeschwader 35 im Oktober 1994. Ihre Bezeichnung Jagdstaffel erhielt sie, nachdem sie als letzte deutsche Phantom-Staffel die Jagdbomberrolle aufgab. Mit der Schließung des Fliegerhorstes Pferdsfeld verließ die 732 am 03.Juli.1997 ihren alten und lieb gewonnenen Standort Bad Sobernheim mit dem Ziel Laage. Etwa 80 Prozent des fliegenden Personals verlegte seinen Wohnort nach Mecklenburg-Vorpommern, der Rest wurde später zu versetzt. Damit wurde sie zur einzigen „Rhino-Staffel“ in den neuen Bundesländern.

Ab 1973 wurden 175 F-4F in den Luftwaffenverbänden in Dienst gestellt, dazu kamen noch die RF-4E in der Aufklärerrolle. Nachdem ich über 30 Jahre in der Smoke-Area der Phantoms des JaboG 35 und JG 73 „Steinhoff“ gewohnt habe, ist es kein leichter Abschied vom „Luftverteidigungsdiesel“. Ein Trost, das „Richthofen“, „Westphalen“ und „Mölders“ noch einige Jahre für den gewohnten Trail sorgen. Vor etwa einer Stunde haben hier in Trollenhagen die letzten beiden „PHANTOM“ aus Laage unter ihrem treffenden Callsign „SMOKE“ die letzte Landung gemacht und meldeten „SAFE DOWN“.

Dem Personal der 732. Staffel alles Gute und „Hals- und Beinbruch“ !



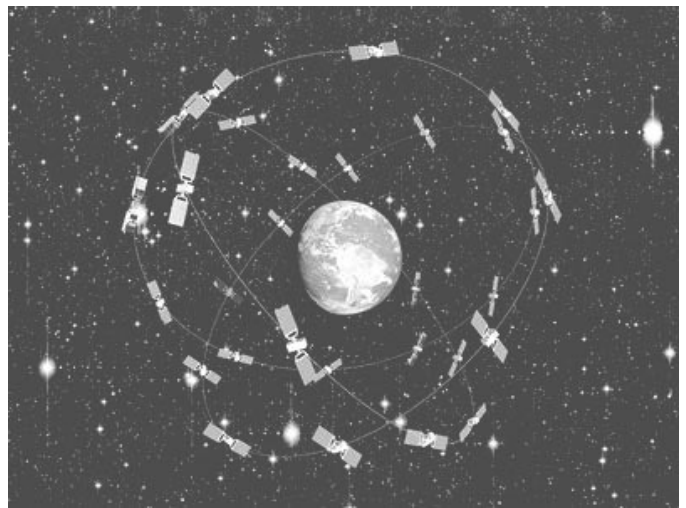


Bodewig:

## Deutschland unterstützt die Entwicklung der europäischen Satellitennavigation

Deutschland unterstützt den Aufbau eines europäischen Systems der Satellitennavigation (Galileo). Die Bundesregierung habe heute den von der EU-Kommission eingeleiteten Schritten zur Entwicklung eines solchen Systems zugestimmt, sagte Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Kurt Bodewig in Berlin. Damit erkläre sich die Bundesrepublik bereit, dass die TEN-Mittel (Anm. Red.: TEN = Trans European Net) in Höhe von 450 Millionen Euro für die Entwicklungsphase freigegeben werden und ein gemeinsames Unternehmen zur Durchführung dieser Entwicklungsphase gegründet werde. „Satellitennavigation ist eine der zukünftigen Schlüsseltechnologien“, sagte Bodewig. Galileo habe eine erhebliche politische, strategische und volkswirtschaftliche Bedeutung. Es gebe zunehmend mehr Anwendungen im Verkehrsbereich, für Geoinformationssysteme, Zeitsynchronisation, Landwirtschaft und Umweltmonitoring, und Europa müsse bei der Entwicklung dieser Technologie Schritt halten können.

„Den hohen wirtschaftlichen Effekt von Galileo sieht man am Nutzen/Kostenfaktor von 4,6“, sagte Bodewig. Für die Errichtung von Galileo haben sich die europäischen Regierungschefs auf den Räten in Köln, Nizza und Stockholm ausgesprochen. In der Entwicklungsphase (2002-2005) schätzen die Gutachter die Kosten des Systems auf 1,1 bis 1,3 Milliarden Euro. Insgesamt werden die Kosten mit 3,4 Milliarden Euro veranschlagt. Auch für die Anfangsphase des Betriebs



(2008-2015) sei nach Auffassung der Gutachter eine öffentliche Beteiligung notwendig. Galileo sei die zivile europäische Antwort auf das militärisch geprägte GPS-System der USA.

Die Bundesregierung geht nach wie vor davon aus, dass die EU-Kommission privates Kapital für dieses Projekt einwerbe und etwaige Mehrkosten ohne Belastung nationaler Haushalte sicherstelle. Das gemeinsame Unternehmen solle einen Vertrag schließen, der sicherstelle, dass die öffentlichen Finanzen für das Projekt nicht die in der Studie genannten Summen überschreiten.

Deutschland hatte sich im EU-Verkehrsministerrat im Dezember eine Prüfungsfrist des Gutachtens bis März und eine erneute Kabinettsbefassung vorbehalten. Nun gehe man in den EU-Verkehrsministerrat Ende März mit einem positiven Votum zu Galileo, meinte Bodewig.

BMVBW, Pressemitteilung Nr. 054/02, 27. Februar 2002

11 June 2002. For immediate release

## World aviation unions slam Bush air control plan

World labor group the ITF (International Transport Workers' Federation) today condemned a move by President Bush that would allow private companies to take over the USA's air traffic control and remove federal employment guarantees for controllers and air traffic staffs.

The ITF – which represents aviation workers in over 120 countries, including most of the world's air traffic services personnel – described the possibility of privatization as “unsafe for passengers and employees alike, and offering nothing to the nation's security”.

The Federation expressed its alarm at the little-noticed signing by the President of an Executive Order\* that deletes the words “an inherently governmental function” from a Clinton-era Order on the restructuring of the US air traffic services. This strips a guarantee designed to

protect against privatization.

Shane Enright, ITF Aviation Secretary, stated: “In the first two hours after 9/11 US air traffic controllers landed over 5,000 flights, without incident to passengers or citizens on the ground. That showed public service at its best, operating in the interests of national security and public safety.”

“President Bush's action is scant reward for the thousands of men and women, controllers and engineers, who daily take personal responsibility to ensure that aircraft, including international flights, operate safely in US skies.”



The ITF is also concerned that any move to a for-profit regime will be a further blow to the recovery of the US and international aviation market. “Privatization in the UK has proved a financial disaster, while commercialized providers in Canada and Australia are struggling.

Profit-oriented air traffic providers are either proposing massive hikes in the fees they charge already fragile airline companies, or are threatening to cut back in training and staff numbers – jeopardizing safety and investment to meet future growth,” continued Shane Enright.

Referring to the decision to take 27,000 screening personnel into US Federal employment, Enright said: “Congress recently decided that the private sector cannot be trusted to run security-critical screening. What evidence we have suggest that bankers would be no better if they got their hands on air traffic control.

What the US needs to keep flights safe and on time is a continuing supply of recruits to air traffic services. Jeopardizing controllers and engineers' employment security and working conditions seems like a pretty dumb way of building morale in this vital public service”

\*Executive Order 13264 of 4 June 2002, amending Executive Order 13180, Air Traffic Performance-Based Organisation of 7 December 2000. Available at <http://search.nara.gov/query.html>



der Materialverantwortung des Inspektors Luftwaffe zuständig für sämtliches fliegendes Gerät in der Luftwaffe. Darüber hinaus stellt das Regiment auch die Versorgung für die fliegenden Waffensysteme des Heeres und der Marine sicher.

Am 23. Mai 2002 wurde durch den Kommandeur Luftwaffenversorgungsverbände, Brigadegeneral Eckehard Kügler, die Verantwortung für das Luftwaffenversorgungsregiment von Oberst Herzog an Oberstleutnant Klügel übergeben. Anlässlich des dazu durchgeführten Appells konnte General Kügler zahlreiche Gäste und Freunde des

waffenstruktur 5 fällt und dadurch eine besondere Dimension erfahre. Durch die Entscheidung des Bundesministers der Verteidigung zur Neustrukturierung der Bundeswehr werden streitkräfte-gemeinsame und querschnittliche logistische Aufgaben in der Basislogistik des neuen militärischen Organisationsbereiches, der Streitkräftebasis, zusammengefasst. Diese Herausforderung zur Umstrukturierung werde sich auch das Luftwaffenversorgungsregiment stellen müssen. Darüber hinaus zeigten bereits die heutigen vielfältigen Einsätze, so z.B. in Mazedonien, dem Kosovo sowie auf Flugplätzen in Bosnien-Herzegowina und Afghanistan, dass das erweiterte Aufgabenspektrum für die Bundeswehr und für die Luftwaffe bereits seit Jahren längst Realität geworden sei.

Sein Dank galt Oberst Herzog für die geleisteten Dienste, die insbesondere gekennzeichnet waren durch die Entwicklungen und Herausforderungen, die durch die Neustrukturierung gefordert wurden und zukünftig noch stärker in Vordergrund rücken werden. Dem künftigen Kommandeur OTL Klügel wünschte er für die vor ihm liegende, sehr fordernde, aber auch schöne und erfüllende Verwendung alles Gute und bat die Anwesenden, ihrem neuen Kommandeur im gleichen Maße wie seinem Vorgänger Vertrauen entgegenzubringen und Unterstützung zu gewähren.

„Wir positionieren uns neu auf dem Markt“, mit dieser Aussage begann die Einladung zur Übergabe des Luftwaffenversorgungsregiments 5, das im Mecklenburgischen Neubrandenburg stationiert ist. Das LwVersRgt 5 hat vornehmlich den Auftrag, die Luftwaffenverbände mit ihren Einheiten logistisch zu unterstützen. Es ist somit im Rahmen

Regiments aus Trollenhagen, aus der Region sowie von Verbänden - darunter auch als Vertreter des BMFD deren Geschäftsführer, Jürgen Vanselow - und Dienststellen der Bundeswehr begrüßen. In seiner Rede verwies der General darauf, dass die Übergabe in die bewegten Zeiten des Einsatzes der Streitkräfte und der Einnahme der Luft-



Regimentsübergabe in

# TROLLENHAGEN

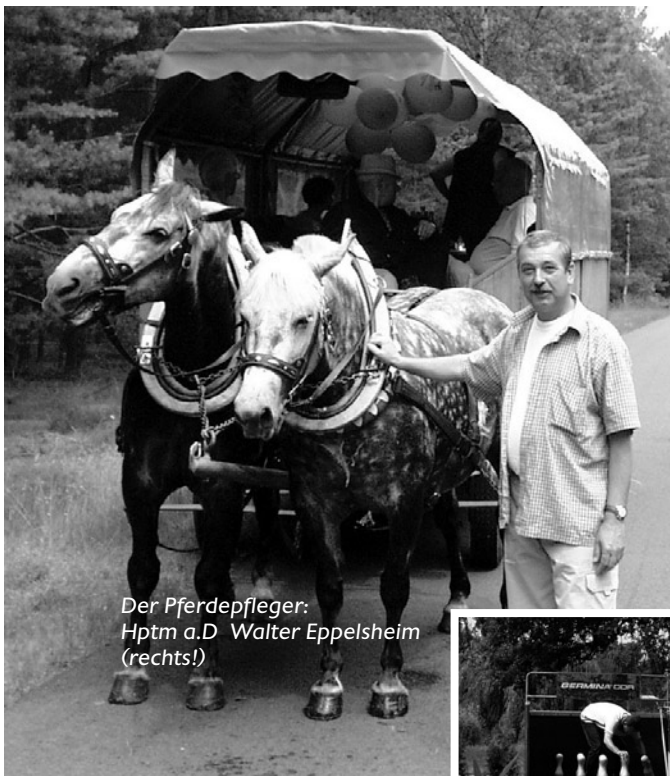




## Preschentreffen 2002

Seit Auflösung des Flugplatzes Preschen und der Verlegung des Jagdgeschwaders 73 nach Laage treffen sich alljährlich die ehemaligen FS-Lotsen an ihrem alten Standort in Forst. Auch in diesem Jahr lag die Organisation in den bewährten Händen von „Conny“ Konrad Hörnig. Damit waren wieder einmal drei abwechslungsreiche und interessante Tage garantiert. Bereits am Freitag trudelten die Teilnehmer aus ganz Deutschland zum ersten Umtrunk „Bei Micha“ ein. Der zweite Tag begann mit einer Kremserfahrt durch das örtliche Jagdrevier. Auf einer Zwischenstation versuchten sich einige beim „Kegeln im Freien“. Danach ging es weiter zu Georg Nennewitz, der sein Haus und seinen Garten für die Gestaltung des weiteren Nachmittags zur Verfügung gestellt hatte.

Hier konnten sich dann die Teilnehmer im Vogelschuss der besonderen Art mit der „Steinschleuder“ üben. Die anschließend ausgetragene Meisterschaft gewann dann eigentlich jeder. Schmerzlich vermisst wurde der erste



Der Pferdepfleger:  
Hptm a.D. Walter Eppelsheim  
(rechts!)

Chef der Flugbetriebstaffel des JG 73, OTL a.D. Manfred Moyer, der diesmal aufgrund einer Kur nicht teilnehmen konnte. Er versäumte es aber nicht, telefonisch seinen ehemaligen Mitstreitern die besten Grüße zu übermitteln.

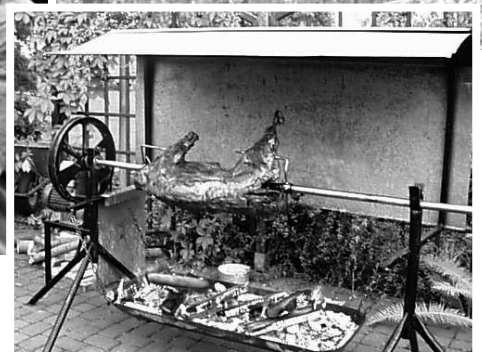
Als Georg und Ludwig dann auf den Jagdhörnern zum die „Sau ist tot“ ansetzten, ging ein prächtiger Tag zu Ende, bei dem auch das Wetter wieder einmal mitgespielt hatte. Beim anschließenden „Kampftrinken“ und dem Verzehr einer sich



Von links nach rechts: Peter Mischok, Werner Bartsch (verdeckt), Georg Nennewitz, Torsten Schirdewahn, Max Seitz, „Easy“ Jürgen Sachtleben, Hans Schmitz, Horst Ruppert, Ludwig Brunner, Walter Eppelsheim und Conny Hörnig.

auf dem Grill drehenden „Wildsau“ wurden Erinnerungen an die „schwere Pionierarbeit im Osten“ wach und manche Anekdote machte die Runde.

Und allen war klar: „Bis zum nächsten Jahr“!



# Impressum

## Herausgeber:

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

## Redaktion/Satz/Layout:

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

## Pressesprecher:

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

## Karikaturen:

„BOGI“  
Thomas Bogendörfer

## Einzelpreis:

2,50 €  
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:

Albert	Wolfgang	ETHN	09.01.1952
Richter	Dieter	EDSK	28.01.1952
von Schulz	Helge	EDYY	13.02.1952
Stegmann	Johann	ETSL	17.03.1952
Stauder	Rüdiger	ETNU	14.04.1952
Schneider	Volker	DFS	18.04.1952
Suhr	Hans-Joachim	ETHF	29.04.1952
Sümnik	Winfried	ETNU	13.05.1952
Decker	Bernd	ETNG	17.05.1952
von Presentin	Ingolf	ETSA	16.06.1952
Knosppe	Roland	EDYY	06.07.1952

# zum 60. Lebensjahr

gratulieren wir unseren Mitgliedern:

<b>Gotzel Ferreira das Almas, Robert</b>	01.02.1942	P-2670	LOUSA/Portugal
<b>Hausmann, Dieter</b>	29.03.1942	82256	Fürstenfeldbruck
<b>Hausbeck, Addi</b>	07.07.1942	86633	Neuburg a. D.





## Druckerei · Helming

**Wir drucken für Sie !**

Waldstraße 40  
48488 Emsbüren

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





# Angebote der Förderungsgesellschaft für die Mitglieder des Deutschen Bundeswehrverbandes

## UNSERE PARTNER

- ADAC
- ARAG
- AXA
- BHW
- BSW
- BUWE-Universal-Fonds
- DAS
- DBV-Winterthur
- Deutsche Telekom
- DEVK
- DiBa
- Die Continentale
- Lohnsteuer Hilfe-Ring
- Nürnberger
- unicomdirekt
- Automobilclub
- Rechtenschutzversicherung
- Haftpflicht- & Hausratversicherungen
- Bausparen & Baufinanzierung
- Einkaufs-Rabatte
- Vermögensaufbau
- Rechtenschutzversicherung
- Lebens-, Renten-, Unfall- & Hausversicherung
- Mobilfunk D1
- Kraftfahrzeugversicherung
- Direktbank
- Krankenversicherung
- Steuerhilfe
- Kraftfahrzeugversicherung, Fondsgebundene Lebens- und Rentenversicherung
- Mobilfunk D2

**Nähere Einzelheiten unseres Leistungsangebotes erhalten Sie bei der**

■ Förderungsgesellschaft des  
Deutschen Bundeswehrverbandes mbH  
Südstraße 123 • 53175 Bonn

*Wir sind für  
unsere  
Mitglieder da!*

**Servicetelefon: 02 28 / 38 23-0 • Internet: [www.foeg.de](http://www.foeg.de)**

