

REFLECTION 2/02

www.bmfd.de

**Interview mit dem
Amtsleiter**

**CISM - Balsam für
die Seele**

Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands
Military Air Traffic Services Organization Germany



NATO E-3A Verband



in Geilenkirchen

INHALTSVERZEICHNIS

3	EDITORIAL
4	STEMPLE'S INFOPAGE
5	WO BLEIBT DIE ÖRTLICHE MILITÄRISCHE FLUGSICHERUNG ?
6 – 8	INTERVIEW MIT DEM AMTSLEITER AFSBW
8 – 9	WENN EINER NICHT MEHR WEITER WEIß ...
10 – 11	TAFID - WAS IST DAS?
13	WWW.BMFD.DE - PASSWORTGESCHÜTZTER BEREICH
14 – 15	KATZENFLUG
16 – 19	DIE NATO FRÜHWARNFLOTTE
20 – 21	DER DANK DES VATERLANDES ...
22 – 23	KOSTENLOSE REITSTUNDEN FÜR CONTROLLER
24 – 25	WENN DIE SEELE HILFE BRAUCHT
25	ADDI HAUSBECK
26	IMPRESSUM/GEBURTSTAGE

Lieber Leser,

wenn Sie die folgenden Seiten aufmerksam durchblättern, werden Sie auch den Nachdruck einer kleinen Fliegergeschichte finden. „Der Katzenflug“ hatte bei mir schon vor einigen Monaten Vergnügen und heftige Lachsalven ausgelöst. Aber allein meine Erheiterung wäre wohl nicht Grund genug, ihn hier abzudrucken. Vielmehr erinnerte mich vieles dort so gefällig Niedergeschriebene an meine frühen Jahre als Fluglotse in Fürstenfeldbruck.

An eine Zeit, in der die Herausforderungen als Fluglotse auch geprägt waren durch allerlei fliegerische Highlights, gewisse Extravaganzen bei der Auslegung von Vorschriften und manches augenzwinkernde Verständnis der Vorgesetzten. Es war eben vieles möglich, was heute die disziplinäre Aufmerksamkeit erregen würde. Natürlich bewegte sich auch das eine oder andere so gerade noch auf jenem schmalen Grat zwischen Machbarem und - aus Gründen der Gefährdung anderer - Unzulässigem. Es waren auch die Jahre in denen Vorgesetzte noch Ecken und Kanten hatten, aber oft auch Nachsicht übten, dort wo es ihnen angebracht erschien. Viele Ältere werden schlicht sagen, es hat einfach Spaß gemacht.

Aber dann schlich sich - teilweise unbemerkt - technokratisches Denken in die Truppe. Man wurde zunehmend verwaltet, nicht mehr geführt. Mag sein, dass sich die ausbilderischen Inhalte auf dem Weg zum Truppenführer änderten, mag aber auch sein, dass es nun einfach andere Menschen waren, die das engmaschige Netz der Eignungsprüfungen nur auf Grund ihrer speziellen Eigenschaften überwinden konnten. Jedenfalls wurden Umgang und Ton in der Truppe merklich kälter. Der aufrechte Gang geriet in Verruf.

Viel schlimmer jedoch als diese Veränderungen, die als Folge das menschliche Miteinander negativ beeinflussten, war jener Wandel hin zu einer Diensterfüllung, die zusehends durch das „the book says“ - Syndrom geprägt wurde. Verunsicherung, Frust und innere Kündigung waren die Folge, es machte keinen Spaß mehr!

Natürlich weiß ich, dass kein Beruf Selbstzweck alleine sein kann, aber unbestritten und von der fachbezogenen Literatur dutzendfach belegt ist auch, dass Freude an der Arbeit nicht schaden kann. Mehr als erfreut war ich daher, als der neue Leiter des Amtes für Flugsicherung der Bundeswehr die Stärkung unseres Berufsbildes als sein besonderes, persönliches Anliegen hervorhob. Der militärische Fluglotse sollte wieder erhobenen Hauptes und mit Berufsstolz erfüllt seinen besonderen Dienst versehen.

Wie wenig von diesem Wunsch und seiner Umsetzung in der Truppe jedoch angekommen ist, erkennt man schnell an jenen leidvollen Diskussionen über die neue Zentrale Dienstvorschrift für die militärischen Flugsicherungsdienste. Dabei hat es den Anschein, als bestehe sie nur aus einem Kapitel. Jenem das darlegt: wann, wie lange, mit welchen Pausen - von wem und wie oft - verantwortungsbewusst Flugsicherungsdienst geleistet werden muss. So musste ich einem internen Schriftwechsel zwischen örtlicher Flugsicherungsführung und dem Ansprechpartner auf Divisionsebene entnehmen, dass allein die Tatsache, dass vor Aufnahme des Flugsicherungsdienstes zeitlich begrenzt kein anderer militärischer Dienst möglich ist, zu einer Sonderstellung des Flugsicherungspersonals führt. Die Art der schriftlichen Ausführung selber suggerierte die Frage, ob denn sein kann, was nicht sein soll. Da hat sich wenig verändert in den Köpfen jener, die tatkräftig daran mitarbeiten sollten, ein gestärktes und zeitgemäßes Berufsbild der militärischen Flugsicherungsdienste zu vermitteln. Dabei gäbe es Anlass genug Fragen zu stellen. Fragen nach der vollkommen unzulänglichen und überalterten technischen Ausstattung, die jedem verantwortlichen Fluglotsen tagtäglich vor Augen führt, dass der bereits erwähnte schmale Grat nunmehr aus dienstlicher Notwendigkeit längst verlassen wurde. Die einfache Frage: ob denn sein muss, was nicht sein darf!

Hr
Harald Hoppe



Harald Hoppe
Bundesvorsitzender
BMFD

EDITORIAL



Europäische Air-Traffic-Alliance

Der Zusammenstoß einer Boeing 757 und einer Tupolew TU 154 über dem Bodensee hat die spezifisch-europäische Flugsicherung wieder ins Gerede gebracht. Nachdem bereits Boeing über ein globales ATM nachdenkt, ziehen jetzt die Europäer nach. EADS, Airbus und Thales haben sich auf eine „Air-Traffic-Alliance“ verständigt, deren Ziel ein Luftverkehrssystem ist, das die dreifache Kapazität der heutigen Europäischen Systeme bieten soll. Zentrale Aufgabe: Die bereits heute schon verfügbare Datalink-Technologie zwischen Flugzeug und Flugsicherung zu optimieren.

NATS in Nöten

Dem angeschlagenen National Air Traffic Service (NATS), Gegenstück der Briten zur Deutschen DFS, fehlen nach Auffassung der Lotsen-Gewerkschaft 430 Mio Pfund oder 672 Mio Euro. Ihre im Januar im südenglischen Swanwick neu eröffnete 970 Mio Euro teure und von der Presse enthusiastisch als „... nur der US-Raumfahrtbehörde NASA“ vergleichbare Zentrale sollte eigentlich den Luftverkehr der mit 200 Mio. Passagieren führenden europäischen Luftfahrtnation beschleunigen. Stattdessen baut England seinen Spitzenplatz bei den Verspätungen aus. 40 Lotsen-Stellen sind nicht besetzt, hohe Krankenstände unter den 340 Lotsen machen Sonderschichten und Sperrungen notwendig – und Besserung ist nicht in Sicht. 62 FS-Azubis werden erst im nächsten Jahr zur Verfügung stehen.

Die DFS hat ähnliche Nöte. Aus dem Jahresüberschuss des Millenniums 2000 hatte Dieter Kaden den Fluggesellschaften eine Rückzahlung in Höhe von 100 Mio DM spendiert, jetzt fehlen nach dem 11. September 2001 Einnahmen und die gebeutelten Fluggesellschaften weigern sich, Nachschläge zu akzeptieren.

Im Gegensatz zur DFS gehört die NATS zu 46% den beteiligten Fluggesellschaften. Sie hatten für das PPP-Konzept (Public-Private-Partnership) 750 Mio Pfund oder 1,172 Mrd Euro bezahlt und wollen jetzt keinen Penny nachschießen.

EASA kommt nicht nach Köln


Der Nabel der Europäischen Luftfahrt wird nicht nach Köln, sondern nach Brüssel verlegt. Wie bereits berichtet, sollte die EASA, die European Air Safety Agency, eigentlich am Rhein 2003 ihre Arbeit aufnehmen. Das macht sie jetzt in Brüssel. Noch ist der genaue Umfang der EASA-Aufgaben nicht ganz klar. Die Nationalen Luftfahrtbehörden werden große Pakete ihrer Zuständigkeiten abgeben. Vermutlich werden die Personenzertifizierungen und Luftfahrttechnischen Zulassungen zukünftig in Brüssel, alle Zuständigkeiten im Zusammenhang mit Flughäfen und Betrieben beim LBA in Braunschweig bleiben.

Gut die Hälfte der Erdbevölkerung ist 2001 geflogen

Jetzt liegen die weltweit offiziellen Passagierzahlen vor. Gut 3,2 Milliarden Menschen haben die Fluggesellschaften weltweit befördert, 1,3 Mrd davon alleine in den USA, 0,99 Mrd in Europa, ca. eine halbe Milliarde im Asiatisch-Pazifischen Bereich. Weit weniger Menschen flogen in Lateinamerika/Karibik (166 Mio), in Afrika (77 Mio) und im Mittleren Osten (67 Mio).

Was viele nicht wissen: Die Passagierzahlen liefern eine seismographische Entwicklung der Wirtschaftsentwicklung. Die Lufthansa registrierte schon Monate vor dem 11. September ein Abflauen der Weltkonjunktur und reagierte mit Stilllegungsplänen. Jetzt hat sie nahezu alle Flieger wieder reaktiviert.

Wo bleibt die Örtliche Militärische Flugsicherung?



Kluge Väter in der DDR bestellten rechtzeitig zur Entbindung ihres Sohnes einen neuen Trabbi. Nur so hatte der Filius die Chance, über den fahrbaren Untersatz rechtzeitig zum Führerschein verfügen zu können. Der ASR-S geht es ähnlich. Sie verweist im Beschaffungsgang. Der eine oder andere REFLECTION-Leser klagte dieser Tage, wo denn in der REFLECTION und beim BMFD die Örtliche Militärische Flugsicherung bleibe.

Die Luftfahrt verändert sich dramatisch - und wir mit ihr. Es ist keineswegs gleichgültig, was Boeing denkt und plant, wie heute schon neue FS-Technik, Beratung samt IT und ATM mit neuen Cockpit-Technologien sich zu einer völlig anderen Zukunft vermengen. Die Planwirtschaft, im real existierenden Sozialismus gescheitert, wird in Ämtern und Behörden weiterhin auf Flaschen gezogen. „Vielleicht haben wir die Auswirkungen der Informations-Technologie auf die militärische Flugsicherung vor fünf bis acht Jahren völlig verschlafen“, sinnierte kürzlich ein hochrangiger Dezernatsleiter im AFSBw, um sofort höchst restriktiv die Grenzen seiner eigenen Denkerlaubnis zu definieren.

Die letzten drei Jahre haben bewiesen, wie schnell sich die Zeiten ändern. Der Kosovo und erst recht der 11. September haben auch und grade die Aufgaben der Örtlichen Militärischen Flugsicherung so dramatisch verändert, dass Beschlusslagen damit kaum noch Schritt halten können. Wer handeln will, muss zunächst wissen und begreifen, worum es geht. Einfach

die Vergangenheit fortschreiben, ist etwa so klug, wie bei einem Auto die Windschutzscheibe zu verkleben und ausschließlich mit dem Blick in die Rückspiegel zu fahren.

Die Örtliche Militärische Flugsicherung ist STANmäßig dramatisch ins Hintertreffen geraten. Die Kollision zweier Maschinen über dem Bodensee hat etliche aufgeschreckt. Die Dehnbarkeit von Risiken wird zu überdenken sein. Es gibt nicht eine, sondern rund drei Dutzend „örtlicher Flugsicherung“. Deshalb haben wir vor drei Jahren die Flugsicherung aus einer Hand gefordert. Wir fordern sie heute noch. Inzwischen mit Aussicht auf Erfolg. Allerdings hat sich die DFS verändert. Hat sie Anfang 2001 noch hundert übrige Millionen an die Fluggesellschaften zurücküberwiesen, fehlen ihr jetzt erheblich Mittel. Die Gesamtheit der Örtlichen Militärischen Flugsicherung ist jetzt ein ganz anderer Partner als noch vor drei Jahren. Wir haben neben einiger Kritik auch viel Zustimmung erfahren. Wir haben heute ein ganz anderes Gewicht. Das müssen wir nutzen.

(J. Stempfle)

Am 20. August 2002 führte der Pressesprecher des BMFD, Johann Stempfle, folgendes Interview mit dem Amtsleiter des AFSBw, Herrn Oberst Storjohann.

? Nach dem Crash von zwei Flugzeugen unter der Kontrolle der schweizerischen Skyguide - wie viel technisch-organisatorische Schwächen lauern bei der militärischen Flugsicherung in Deutschland?

Wenn Ihre Frage darauf abzielt, ob das AFSBw die Katastrophe über dem Bodensee zum Anlass genommen hat, Überlegungen anzustellen, inwieweit auch für unseren Bereich daraus Lehren zu ziehen sind, muss sie mit Ja beantwortet werden. Es kann jedoch nicht pauschal behauptet werden, es gäbe auf militärischen Flugplätzen technisch-organisatorische Schwächen.

Dass insbesondere unsere technischen Einrichtungen (ASR 910) einer Erneuerung und Angleichung an den heutigen Technologiestandard bedürfen, ist kein Geheimnis und das Amt für Flugsicherung ist hier mit besonderer Intensität tätig.

Die Betroffenheit, die der Unfall ausgelöst hat, ist bei jedem Angehörigen der Flugsicherungsdienste nach wie vor vorhanden und muss bei allen die Unterstützung für die weitere Steigerung der Qualität unseres Dienstes hervorrufen. Von daher ist dem Qualitätsmanagement in der MilFS, welches zurzeit in die Streitkräfte eingebracht wird, erhöhte Aufmerksamkeit zuzuordnen und ich erwarte gerade von der Interessenvertretung der Mitglieder des Verbandes, dass sie diese Bemühungen aktiv unterstützt.

? Die ASR-S - Einführungstermine entschwinden in immer weitere Ferne. Kommen wir ohne Alternativen oder Zwischenlösungen aus?

Die derzeitige Planung geht von der Aufnahme des Truppenversuchs mit ASR-S am Fliegerhorst Büchel in Januar 2004 aus. Realistisch betrachtet bedeu-

tet dieses den Beginn einer möglichen Serienfertigung in 2005 und somit - heutige Konzeptionen vorausgesetzt - den Abschluss der Einrichtung an den Flugplätzen aller Teilstreitkräfte weit über das Jahr 2010 hinaus. Es wird immer deutlicher, dass wir diesen Zeitraum nicht mit allen jetzt im Einsatz befindlichen ASR-910 überbrücken können und somit punktuelle Zwischenlösungen anwenden müssen.

Das Amt hat mit den Vertretern der TSK die technischen und operationellen Möglichkeiten von verschiedenen



Systemen geprüft. Wir haben uns für den Fliegerhorst Neuburg für die Nutzung des Systems EXACT von EUROCONTROL entschieden; die Einrüstung verläuft planmäßig und der Testbetrieb kann noch im Herbst diesen Jahres aufgenommen werden. Weitere Feldversuche mit unterschiedlichen Systemen wird es an den Flugplätzen Trolenhagen und Laage geben.

Eines muss uns aber allen klar sein: Diese möglichen Zwischenlösungen beinhalten nur die Datenverarbeitung und das Displaysystem, nicht aber unser Hauptproblem an einigen Plätzen, den Sensor. Daher kommt dem Truppenversuch mit der ASR-S als Gesamtsystem eine hohe Bedeutung zu und darf bei allem Bemühen um Zwischenlösungen nicht gestört werden.

? Was halten Sie von „centralized approach“, wie er ja schon gelegentlich praktiziert wird?

Es ist allgemein bekannt, dass ich bereits seit geraumer Zeit die Überprü-

fung der Konzeption zur Bereitstellung von Anflugkontrolldiensten an unseren Flugplätzen anmahne. Dieses besonders unter dem Eindruck der heutigen Systemtechnik, dem zur Verfügung stehendem Radardatennetz, den operationellen Möglichkeiten auch der fliegenden Waffensysteme, und nicht zuletzt dem Kostendruck.

Zu einem flächendeckenden Konzept „Centralized Approach“ kann es - auch TSK übergreifend - bei weiterer Aufgabe militärischer Fliegerhorste allerdings nicht kommen. Alle Überlegungen müssen auch die Konsequenzen für die FS-Einheiten sowie die Ausbildungs- und Erlaubnisfragen bis hin zu den Fragen des Laufbahnrechtes berücksichtigen.

? Welchen Sinn macht es überhaupt, auf inländischen Militärflugplätzen, die zunehmend mit ziviler Technik von FREQUENTIES und anderen ausgestattet werden, spezifische militärische Beschaffungsprogramme, die ja für Einsätze im Ausland Sinn machen, zu forcieren?

Auf den Flugplätzen der Bw wird die KOFA MilFS der Fa. Frequentis eingesetzt. Diese Anlagen sind militärisch ausgelegt und militärisch beschafft.

Zivile Flugsicherungsanlagen werden nicht oder nur in extrem geringen Umfang in einer mobilen/verlegbaren Ausführung angeboten, da es dafür keinen zivilen Markt gibt. (z.B. PAR)

Die auf dem Markt verfügbaren stationären zivilen Flugsicherungsanlagen (z.B. ASR-Radaranlagen) erfüllen spezifische militärische Anforderung (Identifizierung mit Mode 4, zukünftig Mode 5, IT-Sicherheit und Behandlung von Lfz-Formationen) nicht.

Zurzeit läuft ein Beschaffungsprogramm für verlegbare Flugsicherungsanlagen bestehend aus TWR, ASR, PAR und Anflugbefeuerungskomponenten (2 Anlagen für Lw, 1 oder 2 Anlagen für Heer). Diese Anlagen sind primär für den Einsatz im erweiterten Aufgabenspektrum vorgesehen, können aber auch im Inland eingesetzt werden.

? *Die Nachfrage nach Fachausbildung auch und gerade bei Lotsen steigt. Auch die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) hat schon nachgefragt. Kann der Bund über die TSLw I dieses leisten und damit dem Einzelplan 14 sogar Zuflüsse verschaffen?*

An der TSLw I in Kaufbeuren sind z. Zt. aufgrund des eigenen Ausbildungsbedarfs keine freien Kapazitäten vorhanden. Diese Situation wird sich aus meiner Sicht auch in den nächsten Jahren nicht ändern.

Sollten in Zukunft freie Kapazitäten für die Ausbildung von Personal externer FS-Organisationen verfügbar werden, könnten diese in Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen (Fül, LwAus-bKdo) genutzt werden.

Über die finanzielle Regelung dieser potentiellen Leistungen kann seitens AFSBw keine Aussage gemacht werden, da die Zuständigkeiten für die Vermarktung von Leistungen eindeutig dem Fül zugeordnet sind.

Ergänzend darf ich aber feststellen, dass mit der neuen Form der Ausbildung im Flugverkehrskontrolldienst bei Nutzung modernster Technik die deutschen Streitkräfte die militärische Vorreiterrolle in Europa bei der Umsetzung internationaler Vorgaben eingenommen hat. Dieser Standard muss bei der Entwicklung von neuen Ausbildungskonzepten für den Flugberatungsdienst und den FS technischen Dienst die Meßlatte sein.

? *Verfügt die Bundeswehr, speziell die öMilFS nicht über genügend Know-How und Erfahrung, um beispielweise in Kabul ein funktionierendes ziviles Flugplatz- und Flugbetriebsmanagement aufzubauen, das dann von irgendeinem anderen Provider übernommen werden kann?*

Die öMilFS verfügt mit Sicherheit über ausreichendes „Know-how“, um einen Flugplatz wie Kabul mit militärischen

FS-Anlagen auszustatten und die Flugverkehrskontrolle dort durchzuführen. Ob wir jedoch in Deutschland auch entsprechende Kapazitäten freisetzen können ohne unseren inländischen Auftrag zu gefährden, kann ich so nicht abschließend beurteilen.

In jedem Fall sind jedoch politische Vorgaben für solche Vorhaben ausschlaggebend und staatsrechtliche Aspekte zu gewichten.

Das Flugplatzmanagement ist aber ggfs auch durch einen durch die UN bestellten Betreiber durchzuführen. Weitergehende Informationen oder konkrete Planungen kann ich Ihnen zur Zeit nicht aufzeigen.

? *Welche Militärplätze werden denn heute schon zivil mitgenutzt und welche finanziellen Vorteile ergeben sich daraus für den Verteidigungshaushalt?*

Zivile Mitnutzung von militärischen Flugplätzen der Bw durch zivile Firmen erfolgt in:

- Niederstetten
- Laage
- Neubrandenburg
- Husum
- Memmingen
- Giebelstadt
- Nordholz
- Ingolstadt/Manching
- Fürstenfeldbruck
- Lechfeld
- Ahlhorn

Darüber hinaus bestehen Mitnutzungsverträge für alle militärischen Flugplätze der Bw mit den Firmen:

- Deutscher Hubschrauberverband e. V.
- ADAC-Luftrettung GmbH München
- MHS Helicopter-Flugservice, München.

Für die Flugplätze

- Hohn
- Hopsten
- Nörvenich
- Büchel

besteht ein weiterer Mitnutzungsvertrag mit der Rotorflug GmbH, Friedrichsdorf (Pipeline Checker).

Die Mitnutzungsverträge werden durch

die zuständigen Wehrbereichsverwaltungen geschlossen. Diese Verträge enthalten die erforderlichen Finanzregelungen.

Die finanztechnische Abrechnung dieser Gebühren ist dem AFSBw nicht bekannt.

Ich sehe in der zivilen Mitnutzung von militärischen Fliegerhorsten ein erhebliches Entwicklungspotential auch zum Vorteil der Militärischen Flugsicherung.

? *Warum sind andere Nato-Partner auch und gerade in Europa sehr viel flexibler in der gemeinsamen zivil-militärischen Nutzung von Anlagen und der Zuerkennung von Lizenzen?*

Ist das wirklich so?

Es ist aber anzunehmen, dass

- historische Gründe dazu führten, dass in einigen europäischen Ländern eine stärkere gemeinsame zivil-militärische Nutzung von Flugplätzen stattfindet,
- in anderen europäischen Ländern ein, im Vergleich zu Deutschland, erhöhter ziviler Bedarf an der Nutzung von militärischen Flugplätzen besteht, aber
- die Nutzung ziviler und militärischer Navigationsanlagen (z.B. NDB, VORTAC, ILS) durch Lfz international durchaus vergleichbar ist.

Die Kriterien für die Zuerkennung von Lizenzen für den Einsatz im FVK-Dienst entstammen internationalen Vorgaben und Empfehlungen:

- ICAO Annex I - Personnel Licensing (8th Edition)
- JAR-OPS/FCL
- EUROCONTROL ESARR 5 „ATM SERVICES PERSONNEL“ und
- EUROCONTROL European Manual for Personnel Licensing - Air Traffic Controllers.

Diese Vorgaben beinhalten „qualitative Minimalforderungen“ und wurden in nationale gesetzliche Regelungen, Weisungen und Vorschriften

- LuftVG §4
- Weisung BMVg Fül,

- ZDv 57/I Neuausgabe und
- BesAn MilFS 5-100 umgesetzt.

Da diese nationale Umsetzung im Rahmen der nationalen Hoheit erfolgt, kann es (noch) zu nationalen Unterschieden kommen.

Derzeit werden jedoch Überlegungen angestellt mittelfristig zu erreichen, lediglich eine einzige „Erlaubnis“ zu halten, in die dann die entsprechenden zivilen oder militärischen Berechtigungen eingetragen werden. Abstimmungsgespräche mit dem LBA über zivile Anerkennung militärischer Lizenzen sind allerdings ein schwieriger Teil des Tagesgeschäfts im AFSBw.

Zugegebenermaßen ist das Interesse auf der zivilen Seite weit weniger ausgeprägt, da der „Umkehrfall“ nicht

vorstellbar ist.

? Welche Megatrends sehen Sie für die nächsten zehn Jahre im Bereich Air Traffic Management (ATM)?

Es gibt keinen mir bekannten Dienstleistungsbereich in den Streitkräften, welcher wie die Militärische Flugsicherung durch internationale Entwicklungen so stark beeinflusst wird.

Die Schaffung eines einheitlichen Luftraumes für Europa und die Festlegung von Standards mit ihren Auswirkungen auf Personal, Material und Betriebsdurchführung, auf Luftraumordnung und -nutzung mit Auswirkungen auf den Flugbetrieb ist in vollem Umfang noch nicht von allen verstanden worden; der Wechsel von ATC zu ATM ist militärisch

noch nicht vollzogen. Es muss in der Zukunft den Operateuren bewusst werden, dass der Planungsprozess zur Luftraumnutzung mit verstärkter Einbindung des Flugberatungsdienstes denselben Stellenwert hat wie die eigentliche Durchführung der Mission.

Das bedeutet für uns neben der Anpassung von Konzeptionen auch eine Ausweitung des Qualitätsmanagements auf alle Bereiche der Militärischen Flugsicherung. Nur so wird es uns gelingen, den militärischen Anteil und Stellenwert an der nationalen Aufgabe Flugsicherung als anerkannter Partner zu erhalten und unseren Soldaten weiterhin Berufsstolz in einem attraktiven Dienstleistungsbereich zu vermitteln.

**Herr Oberst ,
vielen Dank für das Interview**

Wenn ich nicht mehr weiter weiß ...

... bild' ich einen Arbeitskreis.

Dieser etwas ketzerische Spruch lässt sich ohne Reim auch auf die (vermehrte) Bildung von Arbeitsgruppen erweitern. Man hat den Eindruck, dass die Arbeit der originären Gremien nicht mehr ausreichend ist, um anstehenden Probleme oder Herausforderungen entgegenzutreten zu können. Ebenso entsteht der Eindruck, dass solche Arbeitsgruppen eingesetzt werden, wenn es zu spät ist oder bereits ausgelobte Aktionen nicht den gewünschten Erfolg bzw. Effekt erzielen und sich bei den dafür Verantwortlichen noch mehr Ratlosigkeit breit macht. Für den Betrachter ist dabei besonders ärgerlich, dass bis dorthin vielfach Chancen der Zu- und Mitarbeit von verschiedensten sachkundigen Gruppen leichtfertig vertan wurden. Erst viel zu spät erkennt man, dass bereits vorliegende Vorschläge von z.B. Interessenvertretungen aus unerklärlichsten Gründen nicht

berücksichtigt wurden und nun in den berufenen Arbeitskreisen wieder erarbeitet werden müssen. Erstaunlicherweise liegen die Ergebnisse der offiziellen Seite dann aber plötzlich nicht allzu weit entfernt von den einstmals verpönten Vorschlägen.

Hoch gelobt wurde der scheidende Minister bei seiner Verabschiedung ob seiner Verdienste um die rasche Umsetzung des Attraktivitätsprogramms für die Streitkräfte. Bravo gut gemacht! Warum hat dann am 27. Juni des Jahres der Gesamtvertrauenspersonenausschuss eine Arbeitsgruppe „Attraktivität“ eingerichtet? Der Themenkreis umfasst Besoldungsstruktur, Aus- und Weiterbildung sowie Kooperation mit der Wirtschaft. Ein Themenkreis, dessen Probleme man doch angeblich so vortrefflich geregelt hat. Ist man bei diesem großen Sprung doch zu früh gelandet und hat es zu spät be-

merkt? Muss noch einmal neu gestartet werden und benötigt man jetzt doch die Hilfe von „unten“?

Für das Sachgebiet der militärischen Flugsicherung hat der Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands (BMFD) seit Jahren auf die anscheinend erst jetzt erkannten Zusammenhänge hingewiesen. Im Übrigen lassen sich diese Überlegungen dabei leicht auf andere Gebiete übertragen.

Bei jeder Tätigkeit steht Lohn-/Besoldungsstruktur und Attraktivität in sehr engem Zusammenhang. Neben den Aufstiegsmöglichkeiten (Beförderungszeiten, Durchlässigkeit der Laufbahnen etc.) ist eben die laufende Besoldung, also das monatliche Einkommen, der herausragende Teil der Attraktivität.

Die Streitkräfte werden durch die (wenn auch langsame) Einführung neuer Waffensysteme (neuerdings „Produkte“ genannt) mit neuester

komplizierter und komplexer Technik konfrontiert. Die Verwendung dieser Technik auch im Auslandseinsatz lässt den Einsatz der Industrie zur Wartung und Instandsetzung der Produkte grundsätzlich nur in eingeschränktem Umfang zu. Das heißt im Umkehrschluss, dass das notwendige Fachwissen zur Wartung und Instandsetzung in der Truppe erworben und erhalten werden muss. Somit stehen die Streitkräfte bei der Personalrekrutierung in direkter Konkurrenz zur Industrie. Aus der Praxis (momentanes Bewerberaufkommen) wissen wir, dass derzeit nicht die besten jungen Spezialisten, z.B. aus dem Bereich IT- und Elektrotechnik, zur Bundeswehr drängen. Dies liegt am bereits erwähnten, nicht bei jedermann beliebten, Auslandseinsatz und besonders an der sich unterscheidenden Bezahlung. Ein wirklich guter Spezialist wird zur Zeit auch wegen der sonstigen Rahmenbedingungen (Dienstzeit, Zusatzbelastung etc.) eine Verwendung in der Industrie bevorzugen. Diejenigen, die sich zur Bundeswehr melden, werden nicht immer unbedingt den Anforderungen gerecht. Diesen Niveauunterschied kann man eben nur durch entsprechende Bezahlung kompensieren bzw. ihm gegensteuern.

Nach derzeitiger Lage ist die Besoldung dienstgradabhängig. Der junge Spezialist kann aber einen bezahlungsadäquaten Dienstgrad/Dienstposten nicht sofort einnehmen. Die entsprechende Bezahlung muss also durch eine zusätzliche Bezahlung (Zulage) sichergestellt werden. Zur Zeit ist das „Zulagenunwesen“ ein Schreckgespenst der Besoldung. Es gilt daher das Zulagenunwesen zu reformieren und den oben genannten Umständen anzupassen. Dabei ist zu bedenken, dass nicht nur vordergründig in Verantwortung stehendes Personal (z.B. Piloten, militärische Fluglotsen) bei der Nutzung von Waffensystemen in der Verantwortung steht, son-

dern auch im Bereich des technischen Personals, das diese Geräte in eigenverantwortlicher Tätigkeit dem Betreiber zur Verfügung stellt, hohe Verantwortung übernommen werden muss und diese Tätigkeit dem entsprechend bezahlt werden sollte.

Die neue Feldwebellaufbahn, mit der möglichen Stellenbündelung im Bereich des Fachdienst Unteroffiziere, ist grundsätzlich zu begrüßen. Über einige Punkte ist aber m.E. nachzudenken: Dienstposten für Spezialisten mit langer Fachausbildung werden von den Stammdienststellen mit sehr langem zeitlichen Vorlauf nachbesetzt. Für den Fall, dass ein Dienstposteninhaber sich (aus welchen Gründen auch immer) erst spät zu einer Weiterverpflichtung entschließt, kann dies bereits zu spät sein. Der Vorgesetzte ist jetzt in dem Dilemma, dass er u.U. einen ihm bekannten, guten Mann gegen einen (im schlimmsten Fall) sich als „Ausfall“ entpuppenden „Neuen“ eintauschen muss und die Organisation Bundeswehr einen guten Mitarbeiter verliert. Wegen der langen Erstverpflichtungszeiten ist es aber auch nicht so leicht einen „Ausfall“ wieder los zu werden.

Bei der Einstellung mit höherem Dienstgrad, also mit verwertbarem Beruf, entfallen bei der Bundeswehr bestimmte fachliche Ausbildungsgänge. Auf die unterschiedliche zivile Ausbildungsqualität (Industrie/Handwerk) wird dabei nicht Rücksicht genommen. Bereits heute klagen militärische Ausbilder über das unterschiedliche Eingangsniveau bei militärischen Fachverwendungslehrgängen, das aufgrund der Lehrgangsstruktur dort nicht ausgeglichen werden kann.

Im Übrigen sind Teile dieser Überlegungen auch für den Bereich des Fachdienst Offiziere (OffzmilFD) zutreffend. Die Forderung der Stellenbündelung (A9 bis A11) unter dem Aspekt „gleiche Tätigkeit für

gleiches Geld“ bei Berücksichtigung des erworbenen Erfahrungsschatzes dürfte jetzt nicht mehr so leicht zu entkräften sein.

Auch ZAW-Massnahmen und Kooperation mit der Wirtschaft stehen im engen Zusammenhang: Wird eine ZAW im Rahmen der Feldwebelausbildung durchlaufen, so findet dies für den Zeitsoldaten in den ersten Monaten der Verwendung statt. Welchen Wert eine Ausbildung im Bereich IT- und Elektrotechnik nach Jahren ohne entsprechende Fort- und Weiterbildung - also zum Ende der Dienstzeit - noch wert ist, muss hier nicht erklärt werden. Da auf allen Gebieten der so genannten „High-Tec“ ein „Hinterherlernen“ nach der Dienstzeit oder erst bei Einführung neuer Produkte sehr schwierig ist, muss in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft/Industrie durch Workshops, Seminare oder andere Fortbildungsmaßnahmen die Ausbildungs- und Einsatzqualität kontinuierlich gefördert werden. Auch für Berufssoldaten ist der rechtzeitige Blick über den Tellerrand notwendiger denn je. Auch dies eine langjährige Forderung des BMFD.

Die Punkte, zu welchen sich der BMFD grundsätzlich und fachbezogen in der Vergangenheit geäußert hat - ohne Gehör zu finden - könnte fortgeführt werden. Vielleicht sollte darüber nachgedacht werden, ob der BMFD als Interessenvertretung nicht bereits als entsprechende Arbeitsgruppe gesehen werden sollte. Beiträge zur Problemlösung aus dem Kreis derjenigen, die sich täglich mit den Problemen auseinandersetzen müssen, ist in der freien Wirtschaft gang und gäbe. Dies schließt die Erarbeitung neuer Vorschriften ein. Die Ideen, die seit langem aus diesem Kreis vorgetragen werden, können die schlechtesten nicht sein. Denn belegbar ist, dass etliche dieser „BMFD-Ideen“ mit zeitlicher Verzögerung unter anderem „Firmennamen“ doch umgesetzt wurden.

TAFID - was ist das?

Seit 1997 betreiben die Heeresflieger im Feldlager RAJLOVAC (bei SARAJEVO) den taktischen Fluginformationsdienst TAFID (engl.: Tactical Flight Information Service TAFIS). Ende diesen Jahres beenden die Heeresflieger Ihre „SFOR-Einsatzzentrale“ im Feldlager. Mit Einführung der neuen ZDv 57/1 wird erstmals die taktische Einsatzunterstützung mit abgedeckt. Grund genug dieses für manche neuartige Einsatzgebiet des Flugsicherungspersonals (die Heeresflieger praktizieren dies schon seit den 70igern) anhand des Beispiels RAJLOVAC zu erklären:



Im Feldlager RAJLOVAC sind neben den deutschen noch die italienischen (ESERCITO) und französischen (ALAT) Heeresflieger stationiert. Die drei Nationen haben nebenbei den Auftrag die Betankung für SFOR-Hubschrauber zu gewährleisten. Unmittelbar neben dem Lagerzaun befindet sich der Landeplatz der bosnischen Heeresflieger.

Ein Auftrag von TAFIS besteht dort somit im Betreiben der Landeplätze. Das heißt mittels Fluginformation und Koordination mit SARJEVO TWR für Flugsicherheit sorgen, Bodenorganisation in Form von Parkplatzzuweisung, Absprachen mit den Gefechtsständen für Fremdbetankungen bzw. RCC für Krankentransporte vom und zum FLAZ sowie Koordination bei MASCAL-Einsätzen. RAJLOVAC-INFO wird von 3 italienischen Air Traffic Operators

(qualitativ nicht mit Fluglotsen vergleichbar) betrieben. Zur fachlich und sprachlich notwendigen Unterstützung stehen in der multinationalen Dienststelle ein französischer Controller sowie die beiden deutschen FVKs zur Seite.

Der nächste Auftrag besteht in der Flugberatungstätigkeit, welche aufgrund der taktischen Luftlage sehr verschwommen mit eigentlichen Gefechtsstandaufgaben ist, wobei der Beratungsdienst zentral von den zwei Flugberatungsmeistern von TAFIS für alle in RAJLOVAC stationierten Besatzungen sowie dort landenden Fremdbesatzungen geleistet wird. Aus diesem Grund ist die Führung der Luftlagekarte und Verbreitung taktischer Informationen als Kernaufgabe zu sehen.

Der Luftraum über Bosnien wird von AIR SOUTH in Neapel verwaltet und ist an BCAOC in Vienna delegiert. Unterhalb FL 100 ist er unter dem Vorbehalt enger Zusammenarbeit an das HQ SFOR, genau an Heli Ops, delegiert. Von BCAOC als auch von Heli Ops werden Vorschriften und Verfahren erlassen und mit unterschiedlicher Gültigkeit von generell bis täglich in ATO/ACO veröffentlicht. Das TAFIS-Personal wertet diese Orders auf ihre Relevanz hin aus und informiert beim täglichen Briefing die Piloten und geben sie an die OPZ's weiter. Ebenso werden daraus die CSAR-Daten für die Piloten erarbeitet und bereitgestellt. Von Heli

LEGENDE

ACO	- Air Coordination Order
ATO	- Air Task Order
ATM	- Air Traffic Message
BATALAT	- franz. HFlgBtl
BCAOC	- Balkan Combined Air Operation Center
CSAR	- Combat Search and Rescue
CTP	- Combat Training Program
FLAZ	- Feld-Lazarett
OPZ	- Operations-Zentrum
MASCAL	- Großraumrettungshubschraubereinsätze
RCC	- Rescue Coordination Center
SFOR	- Stabilisation Force

Ops werden NOTAMs herausgegeben, die entsprechend in die Luftlagekarte einfließen.

Alle Flugbewegungen in Bosnien müssen von BCAOC genehmigt werden. Dies geschieht durch die Aufnahme des Fluges in dem täglich erscheinenden ATO. In der Praxis läuft das folgendermaßen ab: Der Bedarfsträger beantragt den Hubschrauber-einsatz bei der Division in MOSTAR. Von dort geht es zum BATALAT in PLOCE. Das BATALAT schickt den HeliRequest mit den Einsatzaufträgen der einzelnen Nationen an die Zelle TAFIS. Die OPZ erstellt daraus Flugaufträge und fügt mögliche CTP-Flüge hinzu. Danach werden Flugpläne samt IFF-Code an PLOCE übermittelt und vom BATALAT wird eine ATM erstellt. Alle dort ausgeführten Flüge sind damit vom BATALAT genehmigt. TAFIS übernimmt weitere Koordination wie z.B. Einholung von PPRs, ergänzt die Flugpläne und leitet sie an die OPZs weiter.

Fazit:

TAFIS in RAJLOVAC bot wegen der Multinationalität ein sehr interessantes Betätigungsfeld. Wo hat man sonst schon die Möglichkeit so eng mit zwei anderen Nationen in einem Raum zusammenzuarbeiten, geschweige denn Soldaten anderer Nationen zu führen? Der Einsatz von Flugsicherungsoffizieren ist sinnvoll, weil bei anderen Nationen – gerade bei Franzosen und Amerikanern – bei Absprachen mehr der Dienstgrad als die Fachkompetenz gefragt ist. Eine Besetzung durch zwei Flugberatungsoffiziere mit zwei Flugberatern wäre jedoch wegen der Ähnlichkeit zu ihrer originären Aufgabe der Idealfall. Nur woher soll man die nehmen? Bei rein nationalen Einsätzen sollte man sich jedoch überlegen, ob eine weitere Ausdünnung des ohnehin schon weit unter STAN besetzten Flugsicherungspersonals nötig ist, oder ob man durch Zusammenlegung mit dem Gefechtsstand Personal einsparen kann.

(N. Gaßner)

Werbung Zepter

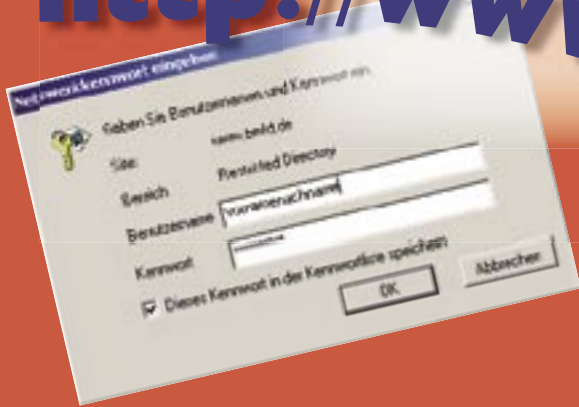
Werbung DBwV

Film vorhanden



Bereits seit dem Jahre 1998 existiert die Internetseite des BMFD. Der Verband war damals eine der ersten im Bereich Flugsicherung tätigen Interessengemeinschaften, die mit einer eigenen Homepage im world wide web vertreten waren. Haben wir vor vier Jahren noch mit einem kleinen Informationsangebot begonnen, ist unsere Internetpräsenz zwischenzeitlich beachtlich angewachsen. Neben einem recht umfangreichen Fotoarchiv können die Besucher unserer Seite in älteren Ausgaben unseres Mitgliedermagazins stöbern, Berichte aus den Gründungsjahren des Verbandes abrufen sowie über diverse Links weitere Informationen zum Thema Luftfahrt abrufen. In der Vergangenheit haben wir vor allem unsere Mitglieder immer wieder dazu aufgerufen, uns Vorschläge zur weiteren Gestaltung unserer Webseite zu zusenden. Auf diese Weise sind im Laufe der Jahre unser Gästebuch, das Forum sowie die Möglichkeit per Formular Änderungen der persönlichen Daten direkt an die Geschäftsstelle zu übermitteln, hinzugekommen. Das wir die an uns herangetragenen Anregungen nicht immer unmittelbar umsetzen können liegt natürlich daran, dass alle in diesem Zusammenhang durchgeführten Aktivitäten ehrenamtlich und in der Freizeit der Betroffenen stattfinden und der ein oder andere Vorschlag es erforderlich macht, dass sich die Verantwortlichen die zur Umsetzung notwendigen Kenntnisse erst einmal aneignen müssen. Immer dann, wenn wir meinten an unsere Grenzen zu kommen, hat sich gezeigt, dass es uns durch die Hilfe fachkundiger Mitglieder - für die wir uns an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich bedanken wollen - gelungen ist, diese Hürde zu meistern. Aktuelle Neuerungen auf unserer Homepage sind ein neugestalteter Chatroom sowie ein passwortgeschützter Mitgliederbereich, in dem nicht für die Öffentlichkeit bestimmte Informationen aus der Verbandsarbeit veröffentlicht werden. Wir hoffen, dass unsere Bemühungen im Internet präsent zu sein weiterhin reges Interesse finden und bitten auch künftig um konstruktive Vorschläge zu Verbesserung.

<http://www.bmfd.de>



ANZEIGE



DER KATZENFLUG

Eine wahre Begebenheit aus der F-104 Fliegerei

Es liegt in der Natur der Dinge, dass Fliegengeschichten, da sie ja meistens mündlich überliefert werden, von Wiedergabe zu Wiedergabe an Fulminanz zunehmen und sich somit leicht in den Bereich der Fabel bewegen. Die folgende Begebenheit stammt jedoch aus erster Hand und kann deshalb von vernachlässigbaren erinnerungsbedingten Ungenauigkeiten abgesehen als so geschehen geglaubt werden.

In den 80er Jahren verlegte das JaboG 34 zu Übungszwecken mit recht großen Kommandoeinheiten regelmäßig nach Beja in Portugal. Tiefflüge und Schießplatzeinsätze, pro Tag drei Mal, forderten uns physisch und psychisch einiges ab. Erholung suchten wir an den Abenden im Offizierheim des Flugplatzes. Wir saßen also regelmäßig auf der Terrasse und stärkten uns an Leib und Seele mit portugiesischem Wein und den schon erwähnten fulminanten Fliegengeschichten.

Nach ein paar Tagen wagte sich eine der streunenden Katzen, die es auf dem Fliegerhorst

in rauen Mengen gab, an unseren Tisch heran. Unser Staffel-Chef fing an, das Tier zu füttern. Was ihn schließlich dazu bewog, Bonsai - wir nannten die Katze so, weil sie so klein und unterernährt war - in sein großes Herz zu schließen, blieb bis heute ungeklärt. War es die ungewöhnliche Hässlichkeit Bonsais, sie sah eher aus wie eine Ratte, oder deren Anhänglichkeit? Sie wartete jeden Tag auf ihn und wick dann nicht mehr von seiner Seite. Kurzum, der Chef kam auf die fixe Idee, seine neue Freundin nach Deutschland mitzunehmen.

Ob ihn nun Bequemlichkeit oder die Tatsache, dass er nicht direkt nach Deutschland zurückflog, sondern einen Umweg über Italien machte, veranlasste, mich zu fragen, ob ich die Katze mitnehmen könnte, weiß ich nicht. Ich meldete auf jeden Fall Bedenken an, die er

mit Hilfe der Expertise des diensttuenden Fliegerarztes zerstreute. Bonsai würde vom Doktor mit Valium betäubt und wäre somit bei rechtem Licht betrachtet, keine lebende Fracht, sondern so etwas wie eine Salami oder ein anderes kulinarisches Mitbringsel aus dem Ausland. Meine letzten Zweifel waren ausgeräumt, als ich am Tage meines Rückflugs die bewusstlose Katze durch eins der Luftlöcher im Karton liegen sah. Karton mit Katze wurde also unter dem Schleudersitz des Starfighters verstaut, das Triebwerk angelassen, zum Start gerollt und der Nachbrenner gezündet.

Kurz nach Abheben von der Startbahn, ich fuhr gerade das Fahrwerk ein, kam der schlimme Rechenfehler des noch recht jungen Arztes voll zum Tragen. Er hatte den schnell



len Stoffwechsel der Katze bei der Berechnung der Valiummenge nicht berücksichtigt. Bonsai bekam schlagartig seine durch die intensive zweiwöchige Fütterung von Seiten seines neuen Herrchens recht ansehnliche Lebensgeister zurück.

Mit schreckgeweiteten Augen tobte die Katze aus dem Karton, schoss an meinem Bein vorbei in den rechten Ruderschacht und - zu diesem Zeitpunkt fand ich heraus, dass eine Verbindung vom rechten zum linken Schacht bestand - aus letztgenanntem wieder heraus. Mit ausgefahrenen Krallen erkletterte das zur Bestie mutierte Schmutztier mein linkes Bein, meinen Bauch, meine Brust und meinen, Gott sei Dank, mit Maske und Helm geschützten Kopf, bevor es sich unter die Glasabdeckung hinter dem Schleudersitz verkroch. Da lag das Tierchen nun in dem durch die Sonne in 8000 Meter stark aufgeheiztem Raum unter der Glaskanzel und starrte mit hängender Zunge auf meinen Flügelmann, der neben mir flog. Um dem armen Geschöpf das Leben unter der heißen Glaskanzel etwas zu erleichtern, regelte ich die Klimaanlage immer

weiter zurück und nach eineinhalb Stunden Flugzeit landete ich stark unterkühlt in Nîmes (Frankreich) zum Auftanken.

Trotz der eisigen Kälte brachte es mein Gehirn fertig, mir klar zu machen, das Dach geschlossen zu halten, solange das Triebwerk lief. Eine durch die Turbine angesaugte Katze würde mich in immense Erklärungsnot stürzen. Richtig peinlich wurde es, als die französischen Techniker beim Einrollen auf den Abstellplatz die starrende Katze unter der Glaskanzel entdeckten. Sie klatschten sich auf die Schenkel und krümmten sich vor Lachen.

Nach Abstellen des Triebwerks und Öffnen des Daches stellte sich überraschender Weise nicht das Problem der davonspringenden, sondern das der sich am momentanen Standort festkrallenden Katze. Bonsai war nicht aus dem Cockpit zu locken.

Schließlich fasste sich mein Flügelmann ein Herz, griff nach dem Tier, zog es heraus und versuchte es wieder in den Karton zu setzen.

Verständlicherweise wollte es aber alles andere als wieder in das verhasste Gefängnis, drehte sich in

der Hand und biss in die selbe. Mit schmerzverzerrtem Gesicht streifte mein beherzter Mitflieger den Übeltäter mit der anderen Hand ab und hielt ihn im Karton fest.

Dieses Mal verließen wir uns nicht auf die ärztliche Kunst, sondern handelten mit roher Gewalt. Der Karton wurde mit Klebeband verschlossen, wieder im Flugzeug verstaut und Bonsai und ich traten ohne Zwischenfälle die letzte Etappe nach Memmingen an.

Es bleibt noch zu versichern, dass ich Bonsai wohlbehalten bei der Familie des Chefs abliefern konnte, wo sie sich lange Zeit bester Gesundheit erfreute und Besucher ob ihres sonderbaren Aussehens in Erstaunen versetzte.



Autor: Paul Nagler
Buch: Allgäuer Fliegergeschichten
Abdruck mit freundlicher Genehmigung
der Pro-Verlag GmbH,
Memminger Straße 11
87740 Buxheim



Grafik: Martijn van Loo



Die NATO Frühwarnflotte

The NATO Airborne Early Warning & Control Force

Zu Beginn der 70er Jahre ergaben von den obersten NATO-Befehlshabern in Auftrag gegebene Studien, dass ein luftgestütztes Airborne Early Warning (AEW) Frühwarn-Radarsystem die Luftverteidigungsfähigkeit der NATO erheblich verbessern würde. Im Dezember 1978 wurde im Ausschuss für Verteidigungsplanung (DPC) der NATO eine Regierungsvereinbarung über die Beschaffung und Einführung eines NATO-eigenen Frühwarnsystems unterzeichnet. Mit dieser Entscheidung riefen die Mitgliedsstaaten das größte gemeinsam finanzierte Beschaffungsprogramm ins Leben, das jemals von der NATO durchgeführt wurde.

Mit der Aufstellung der NATO AEW & C-Flotte wurde im Januar 1980 begonnen und am 17. Oktober 1980 bekam sie vom Ausschuss für Verteidigungsplanung den Status einer NATO-Kommandobehörde zuerkannt. Das Hauptquartier des Flottenkommandos befindet sich in Belgien und ist mit SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe) zusammengelegt. Die NATO AEW & C-Flotte unterstützt die beiden Obersten NATO-Kommandobehörden – Allied Command Atlantic (ACLANT) und Allied Command Europe (ACE); sie ist truppendienstlich SHAPE unterstellt.

Die „gemischte“ NATO-Frühwarn-

flotte besteht aus zwei operationellen Einsatzverbänden: dem NATO E-3A Verband in Geilenkirchen, Bundesrepublik Deutschland, mit 17 Boeing E-3A Flugzeugen, und der britischen No. 8 (AEW) Squadron mit 6 E-3D Flugzeugen in Waddington, Großbritannien.

Die Staffeln des NATO E-3A Verbandes haben integrierte internationale Besatzungen aus 12 Nationen – aus Belgien, Deutschland, Dänemark, Griechenland Italien, Kanada, den Niederlanden, Norwegen, Portugal, Spanien, der Türkei und der Vereinigten Staaten. Die NATO E-3A Flugzeuge werden seit Februar 1982 von ihrem Haupteinsatzflugplatz (Main Operation Base) in



Geilenkirchen aus eingesetzt – vorgeschobene Flugplätze (Forward Operating Bases/Location) befinden sich in Trapani/Italien, Aktion/Griechenland, Konya/Türkei und Oerland/Norwegen.

Der E-3D Verband hat ausschließlich britisches Personal und der Haupteinsatzflugplatz ist Waddington.

Eine einzelne E-3A Maschine, in einer Flughöhe von 9.500 m operierend, hat über 312.000 km der Erdoberfläche in ihrem Erfassungsbereich, die ununterbrochen durch ihr Radar und den damit verbundenen Systemen abgetastet werden. Selbst mehr als 160 km von der Grenze entfernt im nationalen Luftraum eingesetzt, kann ein solches Flugzeug in einem weiten Bereich tieffliegende Flugzeuge auffassen, die in den NATO-Luftraum eindringen, und den höheren Luftraum bis weit in die Tiefe des Gebietes eines möglichen Angreifers überwachen.

Die Hauptrolle der NATO AEW & C-Flotte ist die Luftraumüberwachung, aber durch die Flotte verfügt die NATO auch über ein wirtschaftliches Instrument zur Sicherstellung einer wirksamen Überwachung, Leitung und Fernmeldeunterstützung für Lufteinsätze, Aufklärungseinsätze und Lufttransportoperationen. Die Besatzungen der NATO AEW & C-Flotte können Informationen sowohl mit Befehlshabern am Boden als auch mit Befehlshabern der Seestreitkräfte austauschen, da das Radar der E-3A/E-3D auch zur Erfassung und Überwachung der Bewegungen feindlicher Schiffe eingesetzt werden kann.

Das AEW-Radar besitzt Abwärts-sichtfähigkeit und kann in Bewegung befindliche Ziele von stationären Bodenechos unterscheiden, die andere derzeitige Radarsysteme stören. Das AEW-Radar schafft die Möglichkeit, tieffliegende feindliche Flugzeuge über jedem Gelände zu erfassen und zu verfolgen und die im gleichen Gebiet operierenden NATO-Flugzeuge zu identifizieren und zu leiten. Auf Grund seiner Mobilität kann das Radar außerdem innerhalb kurzer Zeit in die Gebiete verlegt werden, in denen es

am nötigsten gebraucht wird, und es ist weit weniger verwundbar als bodengestützte Radarsysteme.

Der NATO E-3A Verband

Der E-3A Verband ist der erste multinationale fliegende Verband der NATO und damit einmalig in der Militärgeschichte.

Der E-3A Verband hat den Auftrag, Flugzeuge und ausgebildetes Personal für einen Überwachungs- und/oder Kontrollflug zur Verfügung zu stellen, wo immer und wann immer die von



Kommandeur der NATO-Frühwarnflotte im Auftrag der zwei Obersten NATO-Befehlshaber (SACEUR, SACLANT) angeordnet wird.

Der Verband ist in fünf Hauptfunktionsbereiche gegliedert: Operations Wing (Fliegende Gruppe), Logistics Wing (Technische Gruppe), Base Support Wing (Fliegerhorstgruppe), Training Wing (Ausbildungsgruppe), Mission Support Wing (Einsatz-Unterstützungsgruppe) sowie die üblichen Stabsabteilungen. Jede Gruppe wird von einem Oberst geführt. Die Position des Geschwaderkommodore (Component Commander) wird jeweils im Wechsel durch einen Brigadegeneral der deutschen oder der US-Luftwaffe eingenommen. Der Verband hat eine multinationale Personalstärke von rund

2.900 Soldaten und Zivilangestellten in integrierten Funktionen, sowie zusätzlich etwa 450 (ebenfalls multinationale) militärische und zivile Mitarbeiter in Unterstützungsfunktionen wie z.B. Standortverwaltung, nationale Versorgungsgruppen oder Betreuungseinrichtungen.

30 multinationale Besatzungen sind den drei fliegenden Staffeln unterstellt, um das Flugzeug zu fliegen bzw. das hochmoderne Überwachungssystem zu bedienen. Die Umschulung des fliegerischen, überwachenden und technischen Personals wird in der Training Wing des Verbandes durchgeführt. Ein weiterer Teil der Training Wing ist die Aircrew Training Squadron – die vierte fliegende Staffel des Verbandes.

Das E-3A Component Wappen

Das Wappen des NATO E-3A Verbandes zeigt auf blauem Hintergrund den NATO-Stern und darunter die Silhouette eines E-3A Flugzeuges, von dem drei Blitze ausgehen, über einer gekrümmten Mauerzinne.

Der NATO-Stern steht als Symbol für die multinationale Zusammensetzung des Verbandspersonals, das die erste multinationale fliegende Einheit der NATO betreibt und unterstützt. Die Silhouette des E-3A Flugzeuges veranschaulicht den Status als operationeller fliegender Verband, der aus seinem Einsatzraum in der Luft entscheidende Überwachungs- und Führungsaufgaben erfüllt. Die silbernen Blitze symbolisieren die schnelle Weitergabe von Frühwarninformationen an die drei Kommandobehörden der NATO. Die sich über dem Horizont krümmenden Festungszinnen stellen die Verteidigungskraft der NATO dar, immer wachsam die freie Welt zu bewahren und zu stärken. Der Hintergrund - in der blauen Farbe des Himmels - zeigt das Element, in dem die Angehörigen der NATO-Luftwaffen ihren Dienst mit der E-3A verrichten. Das gesamte Wappen verdeutlicht die

Entschlossenheit der NATO zur Zusammenarbeit und zur Erhaltung der militärischen Stärke des Nordatlantischen Bündnisses.

Der NATO Flugplatz Geilenkirchen

Der NATO-Flugplatz Geilenkirchen, Standort des E-3A Verbandes der Fliegenden Frühwarnflotte der NATO, liegt vier Kilometer westlich von Geilenkirchen in der Bundesrepublik Deutschland, direkt an der niederländischen Grenze.

Der Haupteinsatzflugplatz (Main Operating Base) des Verbandes wurde am 31. März 1982 durch den Gastgeberstaat der NATO übergeben.

Der Flugplatz, der von Äckern, Wald- und Heidelandschaft umgeben ist, war nach dem 2. Weltkrieg von der britischen Luftwaffe errichtet worden. Von Mai 1953 bis Januar 1968 wurde die als „RAF Geilenkirchen“ (im örtlichen Bereich besser bekannt als Flugplatz Teveren) bezeichnete Anlage von den Briten als Jagdfliegerhorst für verschiedene Jagdstaffeln der Royal Air Force genutzt.

Im Januar 1968 wurde der Flugbetrieb in Geilenkirchen eingestellt, und der Flugplatz im März an die deutsche Luftwaffe übergeben. Im August 1968 wurde er Standort des mit Pershing-Raketen ausgerüsteten Flugkörpergeschwaders 2 der Luftwaffe und des zur Unterstützung angegliederten 85. U.S.



Indienststellung des AWACS Verbandes. Der Generalsekretär der NATO Joseph Luns enthüllt in Geilenkirchen die Flagge des NATO E-3 A Verbandes

Army Field Artillery Detachment.

Nach der Entscheidung, den Flugplatz zur Haupteinsatzbasis des NATO E-3A Verbandes zu machen, wurde 1980 mit umfangreichen Umbauarbeiten begonnen, um geeignete Einsatz- und Unterstützungseinrichtungen für die Unterbringung des E-3A Verbandes bereitzustellen.

Inzwischen sind die meisten Gebäude auf dem Flugplatz renoviert bzw. entsprechend dem heutigen Standard umgestaltet worden. Eine Reihe neuer Gebäude wurde errichtet. Zu den wichtigsten Baumassnahmen auf dem Flugplatz, der sich über eine Fläche von 620 Hektar erstreckt, gehörten eine 3,4 km (10.000 Fuß) lange und 45 m

(150 Fuß) breite Start- und Landebahn, neue Hallenvorfelder und Rollstraßen, ein neuer Kontrollturm, das Software Support Center Gebäude (hier sind auch der Flugsimulator und die Einsatzsimulatoren untergebracht), Unterkunftsgelände sowie umfangreiche Renovierungs- und Erweiterungsarbeiten an den vier vorhandenen Hallen.

Im Januar 1980 traf das erste Personal des E-3A Verbandes auf dem Flugplatz ein. Ende 1981 hatte das deutsche Flugkörpergeschwader den Platz verlassen und nach Niederheid, nördlich von Geilenkirchen verlegt. Das 85. U.S. Army Field Artillery Detachment verblieb bis zu seiner Auflösung im Juli 1991 auf dem Flugplatz.



Ankunft der ersten E-3A in Geilenkirchen.

Die NATO E-3A



<u>EINSATZAUFGABEN:</u>	Luftgestützte Überwachung, Führungs- und Fernmeldeaufgaben	
<u>TRIEBWERK:</u>	Vier Mantelstromtriebwerke TF-33 Pratt & Whitney 100A	
<u>SCHUB:</u>	9523,5 kp/ 20.500 lb pro Triebwerk	
<u>ABMESSUNGEN:</u>	Flugzeug:	Spannweite: 44,45 m / 145ft 9 in. Länge: 46,68 m / 152 ft 11 in. Höhe: 12,70 m / 41 ft 9 in.
	Rotodome:	Durchmesser: 9,1 m / 30 ft Dicke: 1,8 m / 6 ft Höhe über dem Rumpf: 3,35 m / 11 ft Gewicht: 5.200 kg 1 Umdrehung in 10 Sekunden
<u>GESCHWINDIGKEIT:</u>	über 800 km/h – 500 mph	
<u>EINSATZHÖHE:</u>	über 9.150 m / 30.000 ft	
<u>MAXIMALES STARTGEWICHT:</u>	147.429 kg / 325.000 lbs	
<u>KRAFTSTOFF-FASSUNGSVERMÖGEN:</u>	89.610 l / 70.371 kg 22.768 gallons / 148.000 lbs	
<u>FLUGDAUER:</u>	über 10 Stunden (ohne Luftbetankung) Alle Flugzeuge können in der Luft betankt werden.	
<u>BEWAFFNUNG:</u>	keine	
<u>BESATZUNG:</u>	Fliegende Besatzung:	Taktische Besatzung:
	2 Piloten	1 Taktischer Einsatzleiter (Tactical Director)
	1 Navigator	1 Chef-Jägerleitoffizier (Fighter Allocator)
	1 Bordmechaniker	2 Jägerleitoffiziere
		1 Luftlageoffizier
		1 ESM - Offizier
		3 Radarflugmelder
		1 Funker
		1 Funkmechaniker
		1 Computertechniker
		1 Radartechniker

Die Besatzungen können entsprechend dem jeweiligen Auftrag variieren.

RADARERFASSUNGSBEREICH: Eine einzige NATO E-3A, die in einer Flughöhe von 9.150 m / 30.000 ft operiert, hat einen Erfassungsbereich von über 312.000 km . So ermöglichen zum Beispiel drei E-3A, die in überlappenden Einsatzräumen operieren, der NATO eine vollständige Radarüberwachung des mitteleuropäischen Raumes. Die E-3A kann tieffliegende Flugziele bis zu einer Entfernung von etwa 400 km / 215 Seemeilen und Flugziele in mittleren Höhen bis 520 km / 280 Seemeilen erfassen.

HAUPTAUFTRAGNEHMER: The Boeing Company, Seattle, Washington, V.S.

KOSTEN EINES EINSATZBEREITEN FLUGZEUGES: 70 Millionen US Dollar (Stand Juni 1977)

Der Dank des Vaterlandes wird dir ewig nachschleichen

..... und dich nie erreichen!
(Alte Landerweisheit)

oder: „Augen auf“ bei Dienstzeitverlängerung ab 2008

Um es vorweg zu sagen, alle Flugsicherungskontrolloffiziere, die nach 2007 pensioniert werden, sind sowie so die Gelackmeierten. Nichts Neues – denn deren ruhegehaltfähige Stellenzulage ist bekanntlich futsch. Im „Graubereich“ um das Jahr 2007 herum gibt es aber etwas Unsicherheit, weshalb das Thema nochmals aufgegriffen werden soll.

Die Geschichte der Zulagen ist eine Geschichte von Benachteiligungen und Ungerechtigkeiten sowie eine unschöne Demonstration staatlicher Gewalt. Letzteres wird jeder erfahren, der in Zulagefragen ein Gerichtsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland anstrengt. Mit ziemlicher Sicherheit wird dieses Verfahren - mit dem Hinweis auf den große Gestaltungsspielraum des Staates – verloren gehen.

Wer ist in der Bundesrepublik Deutschland für Stellenzulagen zuständig? Der Finanzminister. Falsch!!! Der Minister des Inneren ist zuständig. Und bis da eine Entscheidung gefällt wird, gibt es einen wunderschönen Mitzeichnungsgang, diesmal nicht nur ministeriumsintern, sondern ministeriumsübergreifend. Die Flugsicherungstechniker können ein Lied davon singen, man erinnere sich an die Ziffer 5a der Vorbemerkungen zur Bundesbesoldungsordnung. Weil schon innerhalb des Bundesministeriums der Verteidigung - von anderen Ministerien ganz zu schweigen - Bedenken bestehen, auch andere Techniker könnten Ansprüche erheben, wird hier die seit Jahren gerechtfertigte Zuweisung nicht vorgenommen.

Unzählige Krokodilstränen wurden von politischer Seite über das Zulagewesen vergossen. Sie gingen stets gepaart mit der Forderung, das „Zulagenunwesen“ müsse dringend abgebaut werden, denn in Deutschland gebe es

bekanntlich für alles und nichts Zulagen. Letzteres ist sicher richtig. So erhalten beispielsweise Beamte des mittleren Dienstes im Krankenpflagedienst, die ständig in Abteilungen für zwangsassylierte asoziale Tuberkulosekranke tätig sind, eine Zulage von monatlich 61,36€, Polizeivollzugsbeamte, die unter einer ihnen verliehenen, auf Dauer angelegten veränderten Identität (Legende) als Verdeckte Ermittler verwendet werden, monatlich 153,39€ und Beamte der Bundesforschungsanstalt für Viruskrankheiten der Tiere, die ständig im Seuchenbetrieb tätig sind, eine Zulage von monatlich 51,13€. Mehr Beispiele wollen wir uns ersparen, man merkt auch so, wo der Hase hinläuft.

Mag man sich an dieser Stelle fragen, warum müssen überhaupt Zulagen gewährt werden. Pfui, eine solche Frage stellt man nicht, denn nun wird ja offensichtlich, dass am Vergütungsweisen allgemein etwas nicht zu stimmen scheint. Im Öffentlichen Dienst ist es nun aber einmal so, dass nach Lohn-, Besoldungs- oder Vergütungsgruppen bezahlt wird. Auf den ersten Blick erscheint dies gerecht, denn jeder wird „amtangemessen“ entlohnt. Aber der Öffentliche Dienst ist nicht allein auf der Welt - und damit beginnt das Problem. Um etwa Personal für den Öffentlichen Dienst überhaupt gewinnen zu können, müssen, da Laufbahnen nicht so leicht verändert werden können, Möglichkeiten für weitere zusätzliche Geldzahlungen gesucht werden. Die Flugsicherung ist da sicher ein gutes Beispiel.

Hat sich einer der jüngeren Kameraden eigentlich schon jemals gefragt, warum er eigentlich Offizier ist? Als der Verfasser vor mehr als dreißig Jahren in die Flugsicherung eintrat, war der Dienstgrad „Hauptfeldwebel“ das Maß aller Dinge. Den Dienstgrad

Stabs- bzw. Oberstabsfeldwebel gab es gerade mal nicht; ein paar „altgediente“ Oberstabsfeldwebel liefen noch herum, die Neueinführung dieser Dienstgrade sollte noch Jahre auf sich warten lassen. Und auf einmal öffnete sich für Fluglotsen die Offizierlaufbahn. Endlich hatte jemand ein Einsehen. Falsch!! Die pure Not trieb das BMVg zu dieser Maßnahme. Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre war die Bundeswehr nur noch eine ausgelagerte Ausbildungsgruppe der zivilen Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS). Man stieg bei der Bundeswehr in die Flugsicherung ein, spätestens aber nach vier bis fünf Jahren wechselte man zur BFS, bekam die Ausbildung teilweise angerechnet, machte die Beamtenlaufbahnprüfung und war nach etwa zwei Jahren Inspektor (A9) mit vorgezeichnetem weiteren Aufstieg. Bei der Bundeswehr wäre man am Ende Hauptfeldwebel (A8mA) gewesen. So konnte die Bundeswehr „keinen Blumentopf“ gewinnen. Als just zu jener Zeit der ‚Offizier des militärfachlichen Dienstes‘ eingeführt wurde, bezog man die Flugsicherung flugs mit ein. Denn diese Offiziere wurden mit Beförderung zum Leutnant gleichzeitig zum Berufssoldaten ernannt – und damit hatte man sie in der Regel lebenslang. Für die ersten war das auch sehr nett, mit 25 Jahren Hauptmann zu sein, das war schon was. Nur hat das ein Strukturproblem hervorgerufen, von dem man sich bis heute nicht erholt hat. Spätestens jetzt weiß jeder, warum derzeit so viele Kameraden in Pension gehen – und warum es ein Personalproblem geben wird. Und wenn man schon ehrlich ist, es wäre erheblich schlimmer geworden, wenn wir nicht die Vereinigung der deutschen Staaten erlebt hätten, und uns die politische Situation nicht in die Lage versetzt hätte, viele Fliegerhorste zu schließen und somit

Flugsicherungspersonal in großem Umfang abzubauen. Wenn wir heute trotzdem noch in Probleme kommen, wird es noch weitere Gründe geben, die an anderer Stelle einmal beleuchtet werden sollten.

Anfang der 70er Jahre hatten wir nochmals Glück. Die Vergütung reichte der zivilen Flugsicherung schon lange nicht mehr aus, und man billigte ihr unter anderem eine höhere Flugsicherungszulage zu. Erschwerniszulagen in der heutigen Form wurden im Jahre 1972 in das Besoldungsrecht des Bundes aufgenommen. Im Rahmen der Gleichbehandlung profitierte die militärische Flugsicherung, als eine Art „Trittbrettfahrer“, davon.

Gleiches geschah nochmals bei der „ruhegehaltfähigen Stellenzulage“, um die es in diesem Artikel geht. Grundsätzlich sind Stellenzulagen – genau wie Erschwerniszulagen – nicht ruhegehaltfähig, da ja auch die im Dienstverhältnis wahrgenommene „herausgehobene Funktion“ mit Eintritt in den Ruhestand endet. Gleichwohl hat der Gesetzgeber es zeitweise ermöglicht, auch bestimmte Stellenzulagen bei der Festsetzung der Versorgungsbezüge zu berücksichtigen, insbesondere wenn sie über einen längeren Zeitraum (regelmäßig zehn Jahre) bezogen worden sind.

Die Pressestelle des BMVg teilt dazu mit: „Die Ruhegehaltfähigkeit der meisten funktionsbezogenen Stellenzulagen ist im Jahre 1990 eingeführt und durch das Versorgungsreformgesetz 1998 wieder aufgehoben worden. Dies war ein Teil des Maßnahmenpakets der früheren Bundesregierung zur Umsetzung des ersten Versorgungsberichts.“ Nett zu lesen, dass es die „frühere Bundesregierung“ war – um ganz genau zu sein, es war der „Saubermann“ Kanther. Es scheint wohl eine unschöne Angewohnheit der jeweils amtierenden Bundesregierung zu sein, Maßnahmen der Vorgängerregierungen zu bedauern, sie aber in Kauf zu nehmen, auf keinen Fall aber zu ändern. Prima doch, wenn man für so unschöne Maßnahmen nicht selbst gerade stehen muss.

Aber kein Gesetz ohne Überleitung. Die Pressestelle weiter: „Um die finanziellen Belastungen abzumildern, die sich aus dem Wegfall der Ruhegehaltfähigkeit ergeben, wurden weitgehende Übergangsregelungen getroffen. Für Soldaten und Beamte ab der Besoldungsgruppe A 10, die bis Ende des Jahres 2007 in den Ruhestand treten, bleiben die Stellenzulagen ruhegehaltfähig. Für Angehörige niedrigerer Besoldungsgruppen gilt eine Übergangszeit bis Ende des Jahres 2010.“ Alles richtig – alles bekannt.

Die bestehenden Unklarheiten wurden durch das Personalanpassungsgesetz hervorgerufen. Bereits zu einem früheren Zeitpunkt hat der BMFD auf diese Problematik in einem FLUGBLATT hingewiesen.

Jetzt hat das BMVg nochmals klar gestellt: „Durch das Personalanpassungsgesetz werden die vorgenannten Ruhegehaltsregelungen nicht berührt. Maßgeblich ist daher auch weiterhin nicht der Grund, sondern allein der Termin des Eintritts in den Ruhestand.

Dies hat für die weit überwiegende Zahl der Fälle positive Auswirkungen. Auch Soldaten, die nach ihrer regelmäßigen Altersgrenze erst nach Ende des Jahres 2007 bzw. 2010 in den Ruhestand getreten wären, können nun durch vorzeitiges Ausscheiden aus dem Dienstverhältnis noch von der früheren, günstigeren Ruhegehaltsregelung profitieren, sofern sie die sonstigen Anspruchsvoraussetzungen (z.B. zehnjährige Verwendungszeit) erfüllen.“

Das heißt:

Wer eigentlich nicht mehr in den Genuss der ruhegehaltfähigen Stellenzulage gekommen wäre, es aber schafft, im Rahmen des Personalanpassungsgesetzes bis 2007 pensioniert zu werden, behält dauerhaft die ruhegehaltfähige Stellenzulage bei der Berechnung der Versorgungsbezüge.

Vorsicht !!!!!!!

Die Pressestelle des BMVg: „Andererseits ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass im Falle einer durch den Soldaten nicht zu beeinflussenden Dienstzeitverlängerung über einen der o.g. Stichtage hinaus, z.B. durch eine Heraufsetzung der gesetzlichen Altersgrenzen, Ruhegehaltsansprüche entfallen können.“ Und auf Nachfrage, wie es denn mit den Soldaten sei, die etwa bei einem Personalengpass im dienstlichen Interesse ihre Dienstzeit verlängern würden, schreibt das BMVg: „**Wenn schon ein Soldat ohne sein Zutun die Ruhegehaltfähigkeit von Zulagen verlieren kann, so verliert er sie erst recht, wenn er selbst dafür die Ursache setzt, wie z.B. freiwillige Weiterverpflichtung über den Stichtag hinaus.**“

Also: Wer sich „belatschern“ lässt, seine Dienstzeit über 2007 hinaus verlängern zu lassen, obwohl er hätte in Pension gehen können –

dem ist nicht zu helfen.

(VH)

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.



KOSTENLOSE REITSTUNDEN FÜR CONTROLLER !!

Sollten Sie diese Anzeige irgendwo sehen, seien Sie auf der Hut !

Der etwas spaßige Titel hat natürlich - wie wäre es anders zu erwarten - einen durchaus ernsten Hintergrund.

Nachdem die Neufassung der ZDV 57/1 seit dem 30. April 2002 in Kraft ist, wissen wir, dass bestimmte Dinge rund um das Thema „Flugsicherung“ etwas durcheinander gehen. Wie man unschwer erkennen kann, ist beispielsweise „TAFIS“ in die Vorschrift aufgenommen worden. „TAFIS“, was – vielleicht mit Ausnahme des Wortes an sich – nichts mit Flugsicherung zu tun hat. Darüber hinaus scheint Flugsicherung nicht mehr etwas zu sein, was ausschließlich im kontrollierten Luftraum stattfindet, vielmehr verwischen sich offensichtlich die Grenzen in Richtung anderer Bereiche des „Führungsdienstes“ immer mehr.

Bekanntlich gehören zu den „Führungsdiensten“ die unterschiedlichsten Einheiten, u.a. die „Elektronische Kampfführung“, der „Radarführungsdienst“ und eben auch die „Flugsicherung“, zumindest die militärische. So scheint es wohl nicht mehr ausgeschlossen, dass auch der FAC, der „Forward Air Controller“ zukünftig Flugsicherungsaufgaben wahrnimmt, vielleicht sogar selbst ein Controller ist. Controller sind bekanntlich „Eierlegendewollmilchsäure“ - was man bei

der Dotierung allerdings nicht feststellen kann. Der Verfasser erinnert sich in diesem Zusammenhang an ein Gespräch mit einem Obersten des „Führungsdienstes Luftwaffe“, der es ganz toll fände, wenn Controller nicht nur einen Feldflugplatz betreiben könnten, sondern vorher noch eben die Minen entschärfen und das Ganze auch noch bewachen und verteidigen könnten.

Das Bild oben zeigt einen sogenannten „Flugmeldefunktrupp, bespannt“. Solche Trupps kamen bis 1939 zum Einsatz, und die Angehörigen einer solchen Einheit mussten natürlich etwas von Pferden verstehen, nicht aber von Flugsicherung, denn die gab es zu der Zeit beim Militär noch nicht.

Diese Tatsache unterscheidet Master Sgt. Bart Decker, einem U.S.A.F.-„Combat Controller“, der auf Pferdesrücken mit der afghanischen Nordallianz unterwegs war. Decker muss von beidem etwas verstehen, vom Reiten und von der Flugsicherung. Tech. Sgt. Ginger Schreitmueller (Air Force Special Operations Command Public Affairs) schreibt dazu

wörtlich in ihrem Artikel: „Before entering Afghanistan, Decker provided air traffic control support for the initial airflow supporting Operation Enduring Freedom (OEF).“

Bart Decker, 18 Jahre Erfahrung als „Combat Controller“, war unter den Ersten, die im Oktober 2001 mit der Aufgabe auf einem vorgeschobenen Feldflugplatz in Usbekistan ankamen, um Amerikas Kampf gegen den internationalen Terrorismus zu unterstützen. Innerhalb weniger Tage zeigte sich seine Expertise. Um die Angriffskräfte, den nötigen Nachschub und die Ausrüstung zum „Ort des Geschehens“ zu bringen, mussten Decker und die anderen ein gesetztes „Combat Controller“ das antiquierte örtliche „air traffic control system“ auf Vordermann bringen. Als „Combat Controller“ muss man also offensichtlich auch Flugsicherungstechniker sein, wie man sehen wird.

„The tower and the runway were not in bad condition, and the host nation was actively using them.“, so Decker. „However, the control tower was set up with Cold War Era equipment with 1950's technology. It had

fairly old systems that weren't in the best of shape.“

Weil ein Vorauskommando die Towerausrüstung und die Landebahn-systeme vorher inspiziert hatte, kam das amerikanische „combat control team“ wohlvorbereitet, die bestehenden Systeme nachzurüsten. Standardmäßig werden diese Controller mit ausschließlich mobiler Navigations- und Kommunikationsausrüstung eingesetzt, um Behelfspisten und Landezonen ohne den Vorteil der Nutzung eines vorhandenen Towers oder größerer technischer Ausstattung zu betreiben. In diesem Fall wusste man aber, dass die vorhandenen Gerätschaften brauchbar waren; mit modernerem Gerät würde man aber den Kampfauftrag besser unterstützen können.

Decker: „The in-place radar system was not up to today's technology and would limit the ability to bring U.S. aircraft in bad weather and if visibility was not perfect. This was a critical factor as winter was moving in and dust storms are common occurrences in the region.“

Nachdem man zusätzlich ein amerikanisches Navigationssystem sowie mobile Landebahn- und Anflugbefeuerungen installiert hatte, nahmen die „Combat Controller“ noch ein mobiles Mikrowellenlandesystem (MMLS) in Betrieb.

„MMLS is a mobile antenna system that enhances our ability to keep the airflow going. Weather and dust storms could limit the ability of the aircraft to get in and out of the airfield. The MMLS provides the aircrew a means to ‚stair-step down‘ through clouds or dust storms, to bring them in to be able to see the runway. The radar system in place at the airfield was a basic system, which would limit our ability to bring the airflow in to the base.“

In Bosnien wurde das MMLS zunächst bei einer friedenserhaltenden Operation getestet, in Usbekistan erstmalig im Kampfeinsatz. Decker hierzu: „We train on the system and know it would provide us enhanced

air traffic control capabilities under the circumstances in country.“

Aufgrund der Informationen des Erkundungsteams wurde dieses Equipment mitgeführt, so dass nahezu unverzüglich mit dem Flugsicherungskontrolldienst begonnen werden konnte. Decker: „The system worked perfectly and ensured we could bring in the aircraft safely. We averaged about 15 sorties a day, around-the-clock airflow; bringing the aircraft in, getting them moved and unloaded, and flying them back out again. Our team brought in the initial airflow of C-17 (Globemaster III) aircraft to the forward location. The C-17s brought in everything needed to establish the base camp, from people to supplies.“

Abgesehen von den Hindernissen bezüglich der Ausrüstung sei die Zusammenarbeit mit den Controllern der „host nation“ aber eine positive Erfahrung gewesen. Man habe hervorragend zusammengearbeitet, um die anfallenden Flüge abzuwickeln. Diese gute Zusammenarbeit habe auch die vorhandenen Sprachbarrieren überwunden, wenngleich man sich auch der Hilfe von Dolmetschern bedient habe. Die örtlichen Kontrollleiter hätten zunächst von einem anderen Tower die Information über anfliegende Maschinen erhalten, diese Informationen dann weitergegeben, danach hätten die „Combat Controller“ versucht, die Flugzeuge auf dem Radar zu erfassen.

Einige Wochen stellten Decker und seine Crew „critical air traffic control for U.S. military transporters“ bereit. Während dieser Zeit brachten sie auch dringend notwendige Unterstützung, Ausrüstung und Soldaten zu einer an der Front gelegenen Operationsbasis. Dies geschah (siehe Bild) auf dem Rücken von Pferden.

Es würde auch nicht verwundern, wenn der tägliche FOD-Check durch Abreiten der Landebahn erfolgt wäre. „Combat Cont-

roller“ verfügen nach amerikanischen Angaben nicht nur über vielfältige Kenntnisse, sie können auch „air traffic control“ unter den schwierigsten Umständen durchführen.

Nicht überraschen würde der Versuch, das Wort „Combat Controller“ zukünftig auch in die Bundeswehrvorschriften einfließen zu lassen. Ein Controller des deutschen Heeres ist bereits in Usbekistan, mit ziemlicher Sicherheit am gleichen Flugplatz und wahrscheinlich unser erster „Combat Controller“. Es sei denn, der erste deutsche Controller in Kabul reklamiert diesen Titel für sich.

Die Frage ist allerdings: Was hat das alles mit Flugsicherung zu tun? Mit der herkömmlichen Art von Flugsicherung, wie wir sie kennen, sicherlich nicht viel. Diese Hilfestellung für Piloten ist bestimmt nützlich und hilfreich, nur „Flugsicherung“ sollte man es nicht nennen! Solange es sich um oliv gestrichene Flugzeuge, also um ein „intermilitärisches Risiko“, handelt - so what. Spätestens wenn aber zivile Flugzeuge ins Spiel kommen (etwa die Antonow-Transporter, die wir in Ermangelung eigener Kapazitäten chartern müssen) sieht die Sache anders aus - jedenfalls nach dem ersten Flugunfall.

Vielleicht ist die Idee einer ZDv 57/2 bzw. ZDv 57/3 doch nicht so abwegig. Und bis dahin folgender Rat: Prüfen Sie stets genau, wer hinter einem möglichen Angebot für kostenlosen Reitunterricht steht.

(vh)



Wenn die Seele Hilfe braucht

Critical Incident Stress Management – CISM

Bei einer dramatischen Luftrettung gleitet dem Rettungssanitäter vor laufenden Kameras eine 76-jährige Frau aus dem Gurt. Vermutlich ohnmächtig rutscht sie aus den Brustgurt, der Rettungssanitäter versucht noch, sie mit den Beinen zu umklammern und zu halten. Vergeblich. Die Frau fällt - fast gerettet - ins Elbewasser und wird nur noch tot geborgen.

Männer wie wir - da müssen wir durch. Das schaffen wir, kein Problem. Physische und psychische Belastbarkeit gehören zum Job. Und dann, Kopfschmerzen, Schlafstörungen, Muskelschmerzen, diese Palette von Befindlichkeitsstörungen hört sich zunächst ziemlich unspektakulär an. Wird schon wieder vergehen. Erst wenn sie in Gefühlsausbrüche und Sprachstörungen umschlagen, werden Mediziner hellhörig: Da war doch noch was! Wichtig! Man hat davon gehört. In Eschede, New York, und jetzt, nach Littleton/USA auch in Erfurt. Wie hieß das gleich noch mal? Posttraumatische Störungen.

Der Mensch taugt nicht als Tötungsmaschine. Das stellten Militärärzte bereits im amerikanischen Bürgerkrieg (1861-65) fest. Schon im ersten und erst recht im zweiten Weltkrieg kümmerten sich Spezialisten der US-Truppen nach jedem Angriff um die Soldaten. Nicht nur aus humanitären Gründen, sondern aus professionellem Kalkül heraus. Der Mensch, zumindest der kultivierte, taugt nicht einmal sehr gut zur Krisenbewältigung. Wer von Menschen außergewöhnliche Belastung abfordert, muss sie entsprechend behandeln, wenn ein Critical Incident vorliegt, das heißt, wenn das Leben eines Menschen in deren unmittelbarer Umgebung bedroht war oder auch nur bedroht schien.

„Wir hatten Glück“, erklärte Gerhard Fahnenbruck jetzt Journalisten in München. Nachdem die Pilotenvereinigung

Cockpit und Lufthansa gemeinsam bei der Nachbereitung eines Flugunfalls der LH in Warschau erstmals die Gesetzmäßigkeiten von CISM durchleuchtet und ein regelrechtes Programm entwickelt hatten, stellten sie es der mäßig interessierten Fachpresse vor. Zwei Wochen später rammte ein entgleisender ICE bei Eschede eine Brücke. Plötzlich erinnerte sich die Fachöffentlichkeit daran, dass die Stiftung „Mayday“ ein Konzept entwickelt hatte, um Opfern, Rettern und anderen Beteiligten aus den Traumata herauszuhelfen. Vorher wurde einfach unterstellt, dass Soldaten, Polizisten, Feuerwehrleute und andere aufgrund ihrer Ausbildung und Erfahrung dagegen gefeit seien.

Sind sie nicht. Häufig belügen sich die Betroffenen sogar selbst. Man ist ja Gatte, Vater, Vorbild. Dann schlägt ein unverarbeitetes, verdrängtes Critical Incident häufig in einen biographischen Bruch um. Alkohol, scheiternde Ehen, Berufswechsel, aus der Bahn geworfene Existenzen, Suizid oder einfach nur innere Kapitulation, Arbeitsunfähigkeit - die ganze Palette unspezifischer Versagersymptome. Dabei liegen die Chancen auf Heilung extrem hoch. Mit schneller, kompetenter Arbeit nahezu bei 100%. Bei der Lufthansa ist die Zahl kurzfristiger Erkrankungen nach kritischen Ereignissen dramatisch gesunken, die Zahl langfristig Erkrankter ebenso wie die Zahl derer, die das Unternehmen nach kritischen Ereignissen verlassen. Alleine bei Lufthansa-Piloten bedeutet das einen „Return of Investment“ von 1:4 bis 1:7.

Das „Management von Critical Incidents“ umfasst das sofortige persönliche Gespräch durch vorgeschulte „Peers“, die in allen Unternehmensbereichen zur Verfügung stehen. Schon solche Gespräche befreien Betroffene aus der Isolierung, bauen Blockaden ab und ermöglichen eine faire Bewertung

der eigenen Leistung und verhindert häufig eine unsachliche und wenig hilfreiche „Selbstverurteilung“, die sonst zu Versagensängsten und Lebensfeigkeit gerade bei denen führt, die teuer ausgebildet wurden, um im Ernstfall handlungsfähig zu bleiben.

Dabei ist noch nicht einmal der Verlust mitgezählt, der sich sonst im Bereich *human factors* aufbaut. „Innere Kündigung“ nannte ein Bw-General vor Jahren die Resignation vieler Berufsoldaten, denen es nach vielen kritischen Erfahrungen im Dienst und einer langen Kette von widersprüchlichen Reformen mittlerweile gleichgültig ist, welche neuen Ziele sich die Politik jetzt wieder ausdenkt. Sie kalkulieren nur noch die Distanz zur Pensionierung. Der „Löchel-Bericht“ belegt dieses überdeutlich.

„Da hat sie mein Alter aber gründlich angelogen“, bestätigte mir kürzlich ein junger Pilot. Den Flugunfall seines „Alten Herrn“ - eines Hubschrauberpiloten - hatte ich vor etlichen Jahren miterlebt und ihn Jahre später befragt, wie man es verkraftet, dem Tod grade so und eher zufällig von der Schippe gerutscht zu sein. Inzwischen war er Kommandeur einer Fliegenden Abteilung und erklärte, die Psyche des Menschen verkraftet mehr, als man meint. „Mein Alter hatte Ausschlag an den Händen, wenn er den Knüppel anfassen musste. Der Fliegerarzt hat ihn auf Neurodermitis behandelt. Seit er pensioniert ist, fehlt ihm nichts mehr“.

Er findet häufig seine persönliche Truppenerfahrung bestätigt. Das zumindest das fliegende Personal sich gründlich damit befasst, belegt die Sonderausgabe Crew Ressource Management 01/2002, der fachlichen Mitteilung für Fliegende Verbände. Ein sehr lesenswertes Kompendium dessen, was ist und was sein sollte.

J. Stempfle

Addi Hausbeck

Unter dem Motto – SICHERheit –

Am 07.07.1942 wurde ich in Neuss am Rhein geboren. Aus SICHERheitsgründen (Neuss wurde gerade bombardiert) zogen wir nach Niederbayern (Vater aus Dingolfing). Am 04.04.1961 ging ich freiwillig zur Bundeswehr. Dort wurde ich zum I. Schlüssler ausgebildet, um die geheimen Dokumente SICHER zu machen. Am 01.01.1973 startete ich die Ausbildung



zum OffzMilFD in der FlugSICHERung im Jagdgeschwader 74 „Mölders“. Hier sorgte ich bei GCA und auf dem Tower für einigermaßen gute SICHERheit im Luftraum. Am 31.07.1993, nach fast 33 Dienstjahren, wurde ich vorzeitig in den Ruhestand versetzt. Zu jung und arm, um auf der faulen Haut zu liegen, machte ich eine zweijährige Ausbildung zum VerSICHERungsfachmann (BWV) bei der VerSICHERungskammer Bayern.

Ich glaube, dass ich hier eine sinnvolle Beschäftigung gefunden habe, in der ich den Menschen einen Teil meiner Lebenserfahrung vermitteln kann, um auch ihr Leben SICHER zu gestalten.

Ich wünsche allen Kameraden (weiblich/männlich) Gesundheit und Zufriedenheit für ihre Zukunft.

Mit kameradschaftlichem Gruß

HK



In eigener Sache

Alle Versicherungsnehmer (VN) einer Loss-of-Licence-Versicherung beim BDMFD werden gebeten, ihre Bankverbindung zu überprüfen und Änderungen an

bmfd.schmidt@t-online.de

oder unter 02451-929604 (Tel.) bzw. 02451-72073 (Fax) der Geschäftsstelle zu melden. Der Einzug der Versicherungsbeiträge erfolgt ab Ende September.

Bitte beachten Sie, dass evtl. Stornogebühren zu Lasten des VN gehen.

Ziehen Sie um ? Haben Sie ein neues Konto ?

Dann füllen Sie bitte diese Karte aus und schicken sie uns zu. Sie können uns Ihre Daten auch per Fax übermitteln: **Fax 02451-72037.**

Bitte unbedingt angeben	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	Mitgliedsnummer	Geburtsdatum
	Name, Vorname <input type="text"/>	
Alte Anschrift	Strasse, Hs.-Nr. <input type="text"/>	
	<input type="text"/>	Ort <input type="text"/>
	PLZ <input type="text"/>	
Neue Anschrift	<input type="text"/>	Umzugstermin <input type="text"/>
	Strasse, Hs.-Nr. <input type="text"/>	
	<input type="text"/>	Ort <input type="text"/>
	PLZ <input type="text"/>	
Neue Telefonnummer	<input type="text"/>	
Bank Daten	Bitte nur ausfüllen bei neuer Bankverbindung und bereits erteilter Einzugsermächtigung	
	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	Neue Bankleitzahl	Konto-Nummer
	<input type="text"/>	
	Name oder Kurzbezeichnung der Bank	
	<input type="text"/>	
	Name des Kontoinhabers (falls abweichend vom Mitglied)	
	<input type="text"/>	
	@	
	Email-Adresse	

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 Heggen, Heinsberg

Bankverbindung:

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

Spendenkonto: 505 630 025

Anschrift:

BMFD
Postfach 1433
D-52504 Geilenkirchen
Internet: www.bmfed.de
Tel.: 02451-929604

Anzeigenannahme:

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

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

zum 50. Lebensjahr

gratulieren wir unseren Mitgliedern:

Meyer	Harald	EDBB	07.08.1952
Rauchmann	Udo	ETNT	21.08.1952
Eichhammer	Bernhard	ETSN	08.09.1952
Mertens	Rudi	ETNG	09.09.1952
Neubert	Klaus	ETHL	15.09.1952
Pusch	Christian	EDSK	26.09.1952

zum 60. Lebensjahr

gratulieren wir unserem Mitglied:

Seitz, Max 17. 09. 1942 86830 Schwabmünchen



▷ **druckerei heggen**

elisabethstraße 46, 52525 heinsberg-lieck
tel. 0 24 52 - 98 91 46 · fax 0 24 52 - 98 91 47
e-mail: druckerei-heggen@t-online.de
www.druckerei-heinsberg.de

drucksachen aller art
digitaldruck
stempel
fahrzeugbeschriftungen
...und vieles mehr

Offset



Angebote der Förderungsgesellschaft für die Mitglieder des Deutschen Bundeswehrverbandes

■ UNSERE PARTNER

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



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