

# REFLECTION 1/03

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



**Air Traffic Control  
in Kabul**

**Mitgliederversammlung  
in Berlin**

**Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands**  
Military Air Traffic Services Organization Germany





*Ehemaliger Vorsitzende  
Luftwaffe im DBwV und  
Ehrenmitglied des BMFD,  
Norbert Tebrügge, besuchte  
Mitgliederversammlung in  
Berlin (Seite 11)*

# INHALTSVERZEICHNIS

|         |  |
|---------|--|
| 3       | EDITORIAL                                  |
| 4 - 7   | ATC-ÜBERNAHME IN KABUL                     |
| 8 - 10  | NEUE OFFENHEIT                             |
| 11 – 12 | MITGLIEDERVERSAMMLUNG                      |
| 13      | SATELLITENNAVIGATIONSSYSTEM GALILEO        |
| 14 - 15 | KARTENVIDEOGERÄT AN/GPA-131                |
| 16      | KEIN GELD IN DER STAATSKASSE               |
| 17      | ATC-MESSE IN MAASTRICHT / BESUCH IN MENDIG |
| 18 – 19 | DAS PROJEKT ASR-S AUF ERFOLGSKURS          |
| 20 – 23 | FLIEGERLEGENDE CHUCK YEAGER                |
| 24      | FLUGSICHERUNG AUS EINER HAND               |
| 25      | VERABSCHIEDUNG HUTSCHREUTHER               |
| 27      | FLUGBETRIEB IN KAUFBEUREN                  |
| 28      | NEUER KONTROLLRAUM MAASTRICHT              |
| 30 - 31 | 20 JAHRE ATC GEILENKIRCHEN                 |
| 32 - 33 | 60 JAHRE SEITZ / WASSERMANN                |
| 35      | RÄTSEL                                     |
| 37      | WWW.BMFD.DE                                |
| 38      | IMPRESSUM/GEBURTSTAGE                      |

Liebe Leser,

„That's it“, heute ein beliebtes Synonym dafür, dass eine Sache abgeschlossen ist und man sein Bestes gegeben hat, um zu einem abschließenden und befriedigenden Ergebnis zu gelangen.

„Geschafft“ verkündete früher nicht nur der Handwerker, wenn er seine zufriedenstellende Arbeit an den Auftraggeber abgeliefert hatte.

„Erledigt“ findet man heute zunehmend als Zusatz vermerkt auf kleinen gelben Klebezettel, die die Aktendeckel hochwertiger Vorgänge zieren. Dabei scheint das Wort „erledigt“ jedoch eine ganz andere Bedeutung zu haben, als man es im Vergleich zu den beiden anderen Beispielen vermuten sollte. Oft zwingt sich der Eindruck auf, dass „erledigt“ nichts anderes besagt, als „den Vorgang vom Tisch zu haben“. Die Qualität einer solchen Erledigung macht sich dann meist recht schnell bemerkbar. Nicht im guten Sinne, sondern als Arbeit, die ihren meist selbst gesteckten hohen Zielen nicht im Geringsten gerecht wird.

Leider mangelt es dabei für den Bereich der Militärischen Flugsicherungsdienste nicht an unbefriedigenden Beispielen. Und so wundert es dann auch nicht, dass durch eine Flut neuer Vorschriften, die über die Militärische Flugsicherung in den letzten Monaten hereinbrach, vieles im Unklaren blieb, nicht umsetzbar war oder die Vorgaben für jene, die deren Umsetzung kontrollieren sollten, wohl schlicht zu anspruchsvoll formuliert wurden.

Und so ähnlich muss es auch bei der beabsichtigten Neubeschaffung zeitadäquater Radartechnik gewesen sein. Der Vorgang wurde, nach Jahren der Diskussionen um das Wie und Wann, als erledigt deklariert und dann bei leeren Staatskassen auf die unendliche Zeitreise undurchschaubarer Beschaffungsrituale geschickt. Und als wäre dies nicht schon schlimm genug, so weigern sich eben jene, die den kleinen „Erledigt“-Zettel einmal klebten, standhaft, eine Neubewertung der verfahrenen Situation vorzunehmen. Dies ist schon lange nicht mehr nur ein Trauerspiel, sondern ein Spiel mit der Gefährdung anderer, ein nicht mehr hinnehmbarer Verlust an Sicherheit und letztendlich nichts anderes als das Eingeständnis der eigenen Unzulänglichkeit. Betrübtlich nur, dass eine schnelle und zufriedenstellende Lösung des Problems auf der Hand liegt und schnell umsetzbar wäre, würde man nur einmal die Einschätzung der eigenen Unfehlbarkeit in Frage stellen.

Bleibt für den Verband und seine Mitglieder nur die schwache Hoffnung, dass sich politische Kräfte endlich der Militärischen Flugsicherung und ihres desolaten Zustands erinnern und die Tatenlosigkeit beenden.

Für die heutige Ausgabe der REFLECTION gilt „That's it“ und „Geschafft“ gleichermaßen. Das Verbandsorgan ist ein wenig bunter geworden, in vielen Berichten aktueller denn je und in seiner Gestaltungsvielfalt - wie dies immer wieder lobend durch andere bemerkt wird - modern und ansprechend.

Herr  
Harald Hoppe



Harald Hoppe  
Bundesvorsitzender BMFD



## ATC – Übernahme durch Militärische Flugsicherung für den Kabul-Tower

Seit dem 16.02.2003 hat die Luftwaffe die Führung des internationalen Flugplatzes Kabul von den Türken übernommen. Insgesamt leiten zurzeit 8 militärische Fluglotsen den Flugverkehr in Kabul. An sieben Tagen der Woche gewährleisten sie rund um die Uhr die Durchführung von Flugsicherungskontrolle in einem „Drei-Schicht-System“ an diesem Flugplatz. Das Schichtsystem ist nicht nur optimal auf den Flugverkehr (Rush-hours), sondern auch auf die besonderen Gegebenheiten des Einsatzes abgestimmt. Die deutschen Fluglotsen übernehmen die Verantwortung vom türkischen Flugsicherungspersonal, das bisher hier eingesetzt war.

Die Arbeitsplatzpositionen gliedern sich in A- und B-Position, wie dies auch auf militärischen Flugplätzen der Bundeswehr der Fall ist; ungewöhnlich - aber durchaus nützlich - ist seit kurzem zusätzlich der Ground-Control-Arbeitsplatz.

Der TWR liegt auf der zivilen Seite des Flugplatzes, ca. 250 m entfernt von dem Lager der ISAF-Truppen. Der Zuständigkeitsbereich wird durch eine TMA mit einem Radius von 10NM um den ARP und bis zu einer Höhe von 6000 Fuß AGL begrenzt. Für die

TMA gilt die Luftraumkategorie G, sodass sich alle Luftfahrzeuge, die durch die TMA wollen, beim Tower anmelden müssen. Dabei sind die Anweisungen des TWRs verbindlich, es sei denn sie gefährden die Sicherheit des Flugzeuges. Obwohl die Piloten auf Grund der Flugregeln selbst für Staffellung und Hindernisfreiheit zu sorgen haben, werden sie beim „Initial-Contact“ noch einmal darauf hingewiesen.







wiesen. Für die Wettermindestbedingungen gelten eine Bodensicht von 1,5 km und eine Hauptwolkenuntergrenze nicht unterhalb von 500 Fuß.

Diese Mindestwerte wurden als eine erste Maßnahme vom deutschen Flugsicherungspersonal eingeführt, da während der ersten Tage des Einsatzes - noch unter türkischer Kontrolle - eine AN 124 trotz einer Ceiling von 200ft OVC versuchte, den Platz zu finden und zu landen. Beides gelang nicht und so kam das LFZ viel zu weit südlich von der Bahn erst aus den Wolken und flog über das Camp, wobei es dem TWR gefährlich nahe kam. Dies scheint ein Beispiel dafür, dass hier der Sicherheit ein anderer Stellenwert zugemessen wird. Seit der Übernahme hat sich nunmehr aber schon einiges geändert und solche „Harakiri-Anflüge“ werden auf Grund der nun festgelegten Mindestbedingungen weniger werden. Auf der anderen Seite finden immer noch Anflüge bei geschlossenen Wolkendecken statt, obwohl der Pilot auf Grund des VFR-Fluges einen gewissen Abstand zu Wolken halten müsste. Wann immer man einen Pilot aber nach seinen Flugbedingungen fragt, erhält man die Antwort: VMC!

Ein anderes Problem bilden die nicht immer präzisen Angaben der Piloten hinsichtlich der Position ihres Luftfahrzeugs. Gelinde gesagt, besonders ehrlich sind viele von ihnen nicht immer. Teilweise wird man wohl auch einfach angelogen, wenn es darum geht „Number One“ zu werden. Das FS-Personal hat aber zwischenzeitlich ein Gespür dafür bekommen, wer genaue Angaben macht und wer nicht. Leider ist die Afghanische Airline „Ariana“, die in Kabul ihren Hauptsitz hat, dabei nicht besonders positiv aufgefallen, wie die Fluglotsen zu berichten wussten.

„Ariana“ fliegt im Übrigen mit alten B727, die den Eindruck erwecken, dass sie stark renovierungsbedürftig sind, sowie A300, die ein Geschenk aus Indien sind. Gelegentlich chartern sie auch B747, die dann mit bis zu 525 Menschen an Board landen und völlig überladen scheinen. Zusätzlich sind am Flughafen einige Maschinen der UN sowie zwei kleinere Airlines, nämlich „AS“ und „PACTEC“, beheimatet. Auf dem westlichen Teil des Flugplatzes befinden sich zwei Hallenvorfelder, auf denen mitunter auch die afghanische Luftwaffe stationiert ist, in Nachbarschaft zu ein paar Fliegern der CIA.

Eine besondere Herausforderung ist es, dass die Piloten der afghanischen Luftwaffe nur selten ein Wort Englisch verstehen, geschweige denn sprechen. Hier erweist sich dann ein afghanischer Angestellter des Flugplatzes, der als „Verbindungscontroller“ eingesetzt ist, als sehr hilfreich. Zuständig ist er für die Koordination zur Fluggesellschaft „Ariana“, den Marshallern sowie der Oberen Luftaufsicht FIC. Er übersetzt dann die Funksprüche des Piloten und übermittelt diesem daraufhin die notwendigen Anweisungen. Diese werden aber nicht selten

einfach ignoriert und so kam schon häufiger vor, dass Maschinen losrollten oder gar starteten ohne eine Freigabe erhalten zu haben. Eine Tatsache, die stets bedacht werden muss für jene Maschinen, die sich im An- oder Abflug auf Kabul befinden.

Erschwerend kommt zurzeit noch hinzu, dass es kein einziges etabliertes Anflugverfahren gibt, festgelegte Meldepunkt werden schmerzlich vermisst. Der Flughafen ist umgeben von hohen Bergen und somit hängt der Anflug genauso wie auch der Abflug von der Leistungsfähigkeit des jeweiligen Luftfahrzeugmusters ab. Eine Fokker 28 hat auf dem rund 5800 Fuß hoch gelegenen Flugplatz kaum Probleme direkt über die nächsten Hügelketten zu kommen, wobei eine Antonov 124 mehrere Orbits braucht bevor die notwendige Höhe erreicht ist. Gleiches gilt für den Anflug, wobei z.B. die riesigen Antonovs meist Ladung aus Baku heranfliegen. Baku liegt direkt im Westen von Kabul und so ist zuerst eine über 5000 Meter hohe Bergkette zu überfliegen, bevor mit dem eigentlichen Sinkflug begonnen werden kann. Ungewöhnlich bleibt dabei, dass die Piloten auf jedem Teil des Holdings die Position so angeben, als befänden sie sich im Pattern. Dadurch meldet sich das





LFZ mehrfach auf dem Downwind, was anfangs nicht nur die notwendigen „Traffic-Infos“ erschwerte, sondern auch das Einfädeln der Maschine in eine geordnete Anflugsequenz fast unmöglich machte. Diese gewonnenen Erfahrungen halfen auch hier mittlerweile einigermaßen „geordnete Abläufe“ sicher zu stellen und stellen eigentlich kein Problem mehr da, wenn dann die gemeldeten Positionen auch immer richtig sind.

Zwischenzeitlich hat sich das deutsche Flugsicherungspersonal auch an die doch ungewöhnlichen Dimensionen des Luftraums, für den sie zuständig sind, gewöhnt. Die dortige TMA ist nun einmal im Verhältnis zu deutschen Militärkontrollzonen relativ groß. Die für Kabul zuständige Anflugkontrollstelle hat ihren Sitz in Bagram und wird von der US Air Force betrieben. Für deren Luftraum gilt die Kategorie E und auch hier, wie in ganz Afghanistan, wird nur VFR geflogen. Die abfliegenden Luftfahrzeuge werden in FL 110 nach Bagram übergeben, die Übergabe der Anflüge erfolgt mindestens zehn Meilen vor Erreichen der TMA Grenze. Laut Betriebsabsprache werden sämtliche Übergaben vorher angekündigt, doch auf Grund eines technischen Defekts ist die Leitung von Seiten der Amerikaner seit mehreren Wochen gestört, ob dies bei Drucklegung noch der Fall war, konnte nicht festgestellt werden. An sich ist dies kein Problem, aber es kommt nicht selten vor, dass sich Flugzeuge in einer Entfernung von 70 – 80 Meilen in Flugfläche 290 melden und nach Freigabe für den Sinkflug bitten, da sie nicht in der Lage sind Bagram zu erreichen.

Um Starts und Landungen zu koordinieren, müssen alle Fluggesellschaften Slots einholen. Diese Slots werden zentral vergeben und sehen maximal alle zehn Minuten eine Landung vor. Zwischen zwei Landungen können noch zwei Startslots liegen, so dass man auf bis zu 4 Flugbewegungen in 10 Minuten kommt. Dies scheint zunächst nicht viel, bedenkt man aber, dass es keine Verfahren gibt und die Bandbreite der Flugzeuge von einer Cessna 210 bis zu einem Jumbo reicht und man darüber hinaus auch das „besondere Zeitgefühl“ im Lande in Betracht zieht, passiert es schnell, dass sich der Flugverkehr aufstaut. Dabei hat sich gerade bei verpassten Slots der Ground-Arbeitsplatz bewährt, denn in der Vergangenheit blockierten die Piloten oft durch ständiges Nachfragen und Diskutieren die Hauptfrequenz. Von einer Funkdisziplin wie in Deutschland darf man nur träumen.

Zu den einsatzbedingten Besonderheiten zählt es wohl auch, dass manche Dinge passieren, die den Flugbetrieb nachhaltig stören. Mal wird durch Regen ein „UXO“ (Unexploded ordnance, also „nichtexplodierte Munition“) neben der Rollbahn frei gespült, ein anderes Mal werden durch ein Luftfahrzeug Flares abgeschossen und so ganze Teile des Flugplatzes in Brand gesetzt. Die Zeitfenster sind in diesen Momenten natürlich nicht mehr zu halten und die Manager der Airlines stehen vor dem Wachleiter, der ihnen erklären muss, was wann wo..., wobei die anderen Lotsen versu-





chen den Verkehr im Griff zu behalten, obwohl der Geräuschpegel immer weiter ansteigt. Und so ist oft diplomatisches Geschick bei demjenigen von Nöten, den sich der jeweilige Manager als Ansprechpartner auserkoren hat, um die Lage zu beruhigen.

Leider blieb dem eingesetzten Personal nur wenig Zeit zur Eingewöhnung an die vielen Besonderheiten, die der Einsatz als Fluglotse auf dem internationalen Flughafen von Kabul mit sich bringt. Die Einweisung durch die türkischen Fluglotsen erfolgte nur über einen kurzen Zeitraum. Am 5. Februar trafen die ersten vier Fluglotsen in Kabul ein, am 13. Februar folgten weitere vier. Da blieb nur eine sehr geringe Zeit, eine Zulassung zu erarbeiten. Vieles hat sich aber zwischenzeitlich durch Routine langsam eingespielt. Erschwerend kam wohl hinzu, dass die türkischen Fluglotsen anfangs nicht zuließen, dass das deutsche Personal ausreichend auf den einzelnen Arbeitsplatzpositionen eingesetzt wurde. So blieben nur wenige Stunden der „Einarbeitung“ bis alles eigenverantwortlich übernommen werden musste.

Inzwischen meistert das deutsche Flugsicherungspersonal allerdings die neuen Flugsicherungsaufgaben der etwas anderen Art vorbildlich. Als hilfreich erwies sich dabei, dass man auf deutsche Vorschriften, Arbeitsabläufe und -methoden zurückgreifen konnte. Auch wenn man sich täglich neuen Herausforderungen stellen muss, wird der Flugsicherungseinsatz langsam zum „Heimspiel“. Denn Flexibilität gehört zum Berufsbild und „im kalten Wasser lernt man schneller schwimmen“.

Dass weiterhin afghanisches Personal unangemeldet über die Startbahn geht oder radelt, gehört ebenso zum Alltag wie ungewöhnliche Flugmanöver, die einsatz- oder terrainbedingt sind. Auch an die Vielzahl der Luftfahrzeugmuster und den teilweise unge-

wöhnlichen Flugbetrieb hat man sich gewöhnt. Mit durchschnittlich je 40 Starts und Landungen am Tag ist auch das Verkehrsaufkommen an diesem besonderen Flugsicherungseinsatzort gar nicht so gering.

Abschließend darf man sich an dieser Stelle nur noch bei jenem „Sesselpupser“ bedanken, der als erste Maßnahme nichts anderes zu tun hatte, als die platzspezifische Erschwerniszulage für das in Kabul eingesetzte Flugsicherungspersonal auf die Stufe 1 zu kürzen. Immerhin „spart“ der Dienstherr dadurch pro Fluglotse ca. 20 Euro im Monat. Völlig ungeklärt bleibt darüber hinaus die rechtliche Situation, in der sich das ATC-Personal bei der Ausübung hoheitlicher Handlungen im Ausland befindet. Dabei wäre eine Rechtssicherheit durch die uneingeschränkte Anerkennung aller militärischen Flugsicherungslizenzen durch das Luftfahrtbundesamt kurzfristig herzustellen. Bleibt zu hoffen, dass das Bundesministerium der Verteidigung hier endlich Handlungsbedarf erkennt.



**AERODROME** **KABUL**

Flvz 4211 | Via 3/F | APP | N 34 55 00 E 69 12 35 | DI

KABUL TOWER 158.1

Div 5006

THRESHOLD COORDINATES

| RWY   | SLOPE | LEAS | APP    | REF   |
|-------|-------|------|--------|-------|
| 15/33 | 11    | 3275 | 45.158 | 158.1 |
| 04/22 | 11    | 3275 | 45.158 | 158.1 |

1. **WARNING:** All are to remain VFR at all times. Pilots are responsible for ensuring terrain clearance and for maintaining separation from all other a/c.

2. **WARNING:** Danger of wind shear when en route to both runways.

3. **WARNING:** There is a danger from unlighted entrance on all cleared areas and clearways.

4. **WARNING:** Controlled airspace are distributed across the airport, all will be given suitable warnings by ATC.

5. **Area lighting:** for RWY 25 only. Centreline extends 300m from THR with a single centreline at 200m from THR.

6. **Obstacle clearance:** 300m south side of RWY 25 to 27 and RWY 15/33 at 200m.

7. Runway lighting is semi directional every 50m.

8. Slopes of RWY 25 THR are adjacent to opposing surfaces. Slopes of RWY 11 THR are on the opposing surface.

**KABUL**

In seiner Grundsatzrede führte der Ehrenvorsitzende (EV) des BMFD, Michael Voßloh, anlässlich der 7. Mitgliederversammlung vor zahlreichen Delegierten zunächst aus, viele hätten dem Verband nur eine kurze Lebensdauer vorausgesagt, mit den jetzt fast 13 Jahren, auf die man zurückblicken könne, sei man aber zur festen Institution geworden. Die Notwendigkeit einer eigenen fachlichen Vertretung habe sich mehr und mehr herauskristallisiert, gerade auch jetzt, wo die Verteidigungspolitik in schwieriger Fahrwasser gerate.

Hinsichtlich einiger Ereignisse in der letzten Zeit vertrat er die Auffassung, eine Interessenvertretung müsse, versteht sie ihren Auftrag richtig, etwas „schwierig“ sein. Das Aufzeigen von Problemen und die Darstellung einer realistischen Situation solle seitens der militärischen Führung jedoch

denn ein Luftfahrtunglück werde in der Regel nicht durch einen Faktor allein, sondern durch eine Verkettung unglücklicher Umstände hervorgerufen. So wohl auch in diesem Fall, wo der Schweizer Fluglotse einerseits die Höhenänderung sicher frühzeitiger hätte vornehmen können, andererseits habe der Lotse die Gesamtsituation wohl verkehrt eingeschätzt, als er sich bereit erklärte, den Luftraum allein zu bearbeiten und so seinem Kollegen eine Zusatzpause zu ermöglichen.

Auch hätten verschiedene Komponenten der Flugsicherungstechnik, so Short Term Conflict Alert (STCA) und drei von vier Telefonleitungen, nicht zur Verfügung gestanden. In diesem Zusammenhang stellte Michael Voßloh die provokative Frage: **„Mit wie wenig Flugsicherungstechnik arbeitet man eigentlich noch sicher?“**

Wenngleich diese Worte wieder einmal die übliche „warme Luft“ sein könnten, müsse doch festgestellt werden, dass dieses Problem unter Regierungsverantwortung erkannt und dringender Handlungsbedarf attestiert wurde.

Alle Radarcontroller sollten sich daher stets fragen, ob sie mit der zur Verfügung stehenden Anlage ausreichend sicher arbeiten können, denn sie müssten nach einem eventuellen Vorfall erklären, ob etwa der Sportflieger übersehen worden sei oder ob er nicht angeigt wurde.

Der Ehrenvorsitzende mahnte dringend eine Erneuerung des Flugplatzrundsichttra-

Ehrenvorsitzender fordert:

## NEUE OFFENHEIT

nicht als Anprangern verstanden werden, vielmehr sollte dies als Chance betrachtet werden. Die Vergangenheit habe gezeigt, viele Einschätzungen und Darstellungen des BMFD seien so falsch nicht gewesen. Vieles hätte besser laufen können, wenn man den BMFD gehört oder sogar einige seine Vorschläge aufgenommen hätte.

Am Beispiel der tief erschütternden Mid-Air-Collision bei Überlingen am Bodensee verdeutlichte der Ehrenvorsitzende seine verschiedenen Forderungen und rief dazu auf, aus diesem Vorfall Lehren und Erkenntnisse zu ziehen. Er erinnerte daran, dass ein derartig fatales Unglück **überall und zu jeder Zeit** geschehen könne, auch in Gebieten, wo Flugsicherungsorganisationen mit einem ausgezeichneten Ruf, wie etwa SKYGUIDE, die Flugsicherungskontrolle durchführen.

Jeder Fluglotse habe in seinem Arbeitsleben bereits eskalierende Situationen erlebt,

### Flugsicherheit begründet dringenden Handlungsbedarf

Er erinnerte auch an die Aussage des derzeitigen Verteidigungsministers, Dr. Peter Struck, die dieser vor drei Jahren im Hinblick auf die ASR 910 gemacht hat:

**„Es besteht hier aus Gründen der Flugsicherheit ein dringender Handlungsbedarf, denn die Radargeräte sind überaltert und ein Ersatz ist nicht absehbar.“**





dars an, und zwar umgehend und nicht erst in fünf oder zehn Jahren. Er zeigte dafür verschiedene Lösungsmöglichkeiten auf, so etwa eine Beschleunigung bei der Beschaffung der neuen ASR, denkbar sei aber auch eine Interimslösung mit „Off-the-Shelf“-Hard- und Software mit Anbindung an RADNET. Mit „EXACT“, „Watchkeeper“ oder „Trackview“ stünden viele geeignete Systeme zur Verfügung. Hierbei sei es eigentlich zweitrangig, für welches System man sich entscheide, wichtig sei die unverzügliche Inangriffnahme. Die Ersatzsysteme seien zwar nicht nato-oliv, seewasserresistent, luftverlastbar und hätten auch keine fluoreszierenden Knöpfe - man könne damit aber gut und vor allem sicherer arbeiten! Interessant war auch der Vorschlag, Flugsicherungsgerät über eine private Betreiberfirma zu leasen, so wie es die Bundeswehr bereits heute mit den Krafffahrzeugen tut. Schließlich sei das „liebe Geld“ wohl das Problem.

Auch die Idee des „Centralized Approach“ solle zumindest zeitweilig wieder aufgegriffen werden. Dies könne dann nötig werden, wenn Sensoren entweder nur in geringer Stückzahl beschafft oder geliefert werden könnten.

Die Umsetzung einer solchen Maßnahme könne insbesondere auch dann notwendig werden, wenn die Personaldecke in der örtlichen militärischen Flugsicherung zukünftig zu gering werde. Das zu erwartende Personaldefizit sei so gewaltig, dass über Jahre Probleme zu erwarten seien. Nicht einmal die Verpflichtung gegenüber der DFS hinsichtlich der Nachführung von beurlaubten Soldaten könne heute erfüllt werden. Nochmals unterstrichen wurde die BMFD-Forderung, auch Flugsicherungspersonal der Teilstreitkräfte Heer und Marine müssten die Möglichkeit des Wechsels zur DFS haben.

Voßloh erinnerte auch daran, dass gegen verschiedene Mitglieder des Managements von Skyguide Ermittlungsverfahren eingeleitet worden seien. Künftig werde sich das Management nicht mehr so einfach aus der Verantwortung stehlen können, wobei zum jeweiligen Management auch militärische Flugsicherungsvorgesetzte zu zählen seien.

Auch sie trügen gegebenenfalls eine Teilschuld, wenn ihnen etwa Mängel bekannt waren und nicht für Abhilfe gesorgt wurde oder zu wenig Personal für die Aufgabenbewältigung eingeteilt wurde.

Er verdeutlichte, diese Feststellung sei genau so wenig eine Drohung wie die schriftlichen und verbalen Äußerungen des BMFD-Bundesvorsitzenden, Harald Hoppe, zu diesem Problemfeld. Es sei ein **Hinweis**, allenfalls eine **Warnung**. Den Unterschied zwischen Drohung und Warnung hätten bedauerlicherweise noch nicht alle militärischen Vorgesetzten verinnerlicht.

Statt gegenseitiger Vorwürfe müsse vielmehr **eine neue Offenheit entstehen**, eine Offenheit für die gegenseitige Aufnahme von konstruktiver Kritik, eine Offenheit, in der Probleme nicht unter den Tisch gekehrt würden, sondern in vertrauensvoller Zusammenarbeit so weit wie möglich bereits vor Ort gelöst werden sollten.

## Quality-Circle

Der Ehrenvorsitzende regte einen Quality-Circle beim AFSBw an, dem als Mitglieder auch Controller, Flugsicherungstechniker und Flugberater angehören sollten. Über diese Art der Beteiligung könne auch neue Motivation entstehen.

Dieser Quality-Circle könne auch im Rahmen des „Quality-Managements“ Aufgaben übernehmen. Ein Ziel der Qualitätssicherung müsse sein, das Bemühen eines jeden Mitarbeiters zu steigern, lässliche Fehler zu vermeiden und permanente Anstrengungen zu unternehmen, jeden Tag einen persönlichen Beitrag zur Erhöhung der Flugsicherheit zu leisten.

Voßloh bezweifelte, ob „General Flugsicherheit“ die richtige Stelle sei, die nunmehr vorgeschriebenen fachlichen Überprüfungen vorzunehmen. Immerhin sei doch zumindest fraglich, ob man dort über genügend Flugsicherungskenntnisse verfüge. Im Rahmen dieser Qualitätssicherung müssten zunächst bestehende Unterschiede zwischen Heer, Luftwaffe und Marine aufgearbeitet werden. Es könne nicht angehen, auf dem einen Fliegerhorst eine

praktische Präsentation der Leistungsfähigkeit zu fordern, während auf einem anderen Flugplatz ein schriftlicher Test ausreicht. Und nur die Vollständigkeit der Vorschriften und die schön gestalteten Aktenrücken zu bewerten, reiche sicher nicht aus.

Auch der BMFD sei für ein vernünftiges Qualitätsmanagement - aber für alle gleich. Bidirektional - und nicht nur in Richtung „von oben nach unten“. Auch solle alles transparent und nachvollziehbar sein, mit vagen Begriffen wie „regelmäßiges Verifizieren der fremdsprachlichen Kenntnisse“ komme man nicht sehr weit.

## Safety-Management und CISM

Der EV forderte nachdrücklich auch die parallele Einführung eines Safety-Managements. Es reiche nicht, das Wort in der neuen ZDv 57/1 ein einziges Mal am Rande zu erwähnen und dann nichts weiter dazu auszuführen.

Zu einem solchen Safety-Management gehöre etwa die Vorbereitung auf die geforderten Leistungsüberprüfungen, entsprechende Unterrichte und praktische Übungen, entweder als Radarsicherheitstraining an der Flugsicherungsschule oder am örtlichen Simulator. Die notwendigen Computerprogramme müssten nun endlich bereitgestellt werden. Wichtig sei auch die Stärkung der Funktion des Ausbildungsoffiziers, was sich auch in der Dienstpostenbewertung niederschlagen müsste.

Verantwortungsbewusste Dienstplangestaltung sei ebenfalls Teil des Safety-Management, wobei die durch die ZDv vorgesehenen Grenzen Maximalwerte sind, die durchaus unterschritten, aber niemals überschritten werden dürften.

Zur Ergänzung der vorhandenen „Erste-Hilfe-Kästen“ forderte Michael Voßloh „Seelische Erste-Hilfe-Kästen“ in Form von örtlichen Ansprechpersonen, die im Critical Incident Stress Management (CISM) ausgebildet wurden. Die Erfahrungen der DFS und der Lufthansa mit diesem Programm seien äußerst positiv und es sei nicht einzusehen, dass gerade für den ebenfalls verantwortungsvollen Bereich der

militärischen Flugsicherung dieser Service nicht bereitstünde.

## Neufassung der ZDv 57/1

Über das Ergebnis der Neufassung der ZDv 57/1 sei man nicht sonderlich glücklich, man habe nach beinahe fünf Jahren Bearbeitungszeit etwas Besseres erwartet. Der BMFD sei insbesondere auch deswegen enttäuscht, als der Verband bereits vor geraumer Zeit auf erkannte Fehler und Probleme hingewiesen habe.

Obwohl der EV die problematischen Punkte nur anriss, war dieser Teil seiner Absprache doch recht umfänglich.

Besonders ärgerlich war er über die Ziffer 809, nach der „die Leistungsfähigkeit der MiIFS maßgeblich durch die Qualität der Vorschriften bestimmt wird“. Er halte diese Aussage für überheblich und nicht sonderlich intelligent. **Garant für die Leistungsfähigkeit** sei nach seiner Auffassung das immer noch motivierte, leistungsbereite und hervorragend arbeitende Flugsicherungspersonal. Gute Vorschriften müssten zwischenzeitlich eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein; die Neufassung zeige aber gerade das Gegenteil. Die sofortige Arbeitsaufnahme für eine Novellierung sei dringend geboten.

Danach ging Michael Voßloh auf die Arbeitszeitregelungen (Arbeitszeit im FS-Kontrolldienst, Pausenregelungen, Rufbereitschaft, usw.) ein. Er wies auf Erkenntnisse aus dem „Kastner-Gutachten“ und auf die zu erwartende europäische Richtlinie bezüglich der Arbeitszeit und des Bereitschaftsdienstes, die bald deutsches Recht sein würden, hin. Gerade die angesprochenen Punkte hätten bereits zu Nachfragen geführt und würden in der nächsten Zukunft wohl auch ein zentrales Diskussionsthema sein.

Positiv sei immerhin, dass die Ruhezeit vor Aufnahme des FS-Dienstes auf 12 Stunden erhöht worden sei, so wie es vor 30 Jahren schon einmal gewesen sei. Ausgeruhte Lotsen seien die besten Garanten für die Erhöhung der Flugsicherheit; so sichere

man beispielsweise sinnvoll die Qualität der Flugsicherungsleistung.

## „Verbindungselement“ oder „Combat Controller“ ?

In der ZDv 57/1 werde der Begriff „Taktische Flugsicherung“ neu eingeführt. Dies müsse mit Distanz betrachtet werden, denn Taktik und Flugsicherung würden sich in vielen Bereichen ausschließen. Niemand habe etwas gegen „taktische Einsatzunterstützung durch die Flugsicherung“, allerdings dürfe man aus Fluglotsen keine sogenannten „Combat Controller“ nach amerikanischem Vorbild machen.

Insbesondere der Auslandseinsatz des militärischen Flugsicherungspersonals, gelegentlich auch „**Verbindungselemente**“ genannt, müsse kritisch bewertet werden. Ein militärischer Fluglotse sei natürlich Soldat und könne als solcher in den Einsatz geschickt werden, nehme er aber Flugsicherungsaufgaben, eventuell sogar für zivilen Luftverkehr (z.B. Zagreb) wahr, müssten **vorher** bestimmte administrative Dinge geklärt sein. Es käme sehr darauf an, wer die Lufthoheit habe, wer den Luftraum verwalte und ob eine entsprechende Genehmigung des betroffenen souveränen Staates vorläge. Dies sei wichtig hinsichtlich der Staatshaftung und der möglichen juristischen Verfolgung bei Flugunfällen.

In diesem Zusammenhang forderte der Ehrenvorsitzende auch die Umschreibungsmöglichkeit des „Gelben Scheins“ in einen Erlaubnisschein des Luftfahrtbundesamtes oder einer zukünftig zuständigen europäischen Stelle. Die ernsthafte Absicht des AFSBw, hier Änderungen zu schaffen, sei zu begrüßen. Die Probleme mit dem Luftfahrtbundesamt müssten überwunden werden; der BMFD werde daran nach Kräften mitarbeiten.

## Gleiche Augenhöhe

Flugsicherung werde als Teil des Air Traffic Managements mehr und mehr im europäischem Rahmen zu sehen sein, sowohl was die Nutzung des Luftraums angehe, aber

auch bezüglich der Sicherheitsrichtlinien und der Überwachung der Leistungsfähigkeit der nationalen Flugsicherungsanbieter durch die Performance Revue Group Eurocontrols. Soll die militärische Flugsicherung überhaupt noch eine Zukunft haben, müsse auch sie sich diesen Anforderungen stellen. Man könne es sich nicht leisten, Personal 2. Güteklasse zu beschäftigen. Bei Auswahl, Ausbildung und Weiterbildung müsse man stets mit der DFS auf gleicher Augenhöhe sein, auch weil etliche Kameraden später als beurlaubte Soldaten zur DFS wechselten. Gleiche Augenhöhe sei aber nicht in allen Bereichen gegeben. Vom neuen Simulator in Kaufbeuren höre man gute Nachrichten; man dürfe von diesen Lehrplänen, Prüfungsbestimmungen, usw. aber nicht abweichen. Eine Herabsetzung der Anforderungen sei kontraproduktiv. Im Sinne der Flugsicherheit könne man sich beim Personal genauso wenig Kompromisse leisten, wie bei der technischen Ausstattung.

Der Ehrenvorsitzende betonte ausdrücklich, dass seine Ausführungen - soweit zutreffend - auch für die Flugsicherungstechniker und die Flugberater gelten, denn sie seien die beiden anderen Säulen, auf denen die militärische Flugsicherung ruhe. In diesem Zusammenhang mahnte er auch baldige Zukunftsentscheidungen für diese Bereiche an.

## Mit Flugsicherheit nicht leichtfertig umgehen

Michael Voßloh schloss mit den Worten, jeder müsse sich ständig ins Gedächtnis rufen, dass von seinem Handeln Menschenleben abhängen könnten. Flugsicherung und Flugsicherheit stünden in einem untrennbaren Verhältnis und mit beiden dürfe man nicht leichtfertig umgehen. Jeder sei aufgerufen, täglich seinen persönlichen Beitrag zu liefern. Die militärische und politische Führung müsse den Einzelnen aber auch in die Lage versetzen, die übertragene Aufgabe optimal zu erfüllen.

Langanhaltender Beifall zeigte, dass der Ehrenvorsitzende vielen aus dem Herzen gesprochen hatte.

(red)



# Mitgliederversammlung 2002

in Berlin

Erneut erwies es sich als gute Entscheidung des Vorstands, die Mitgliederversammlung des BMFD nach Berlin einzuberufen. Und so folgte eine stattliche Anzahl Delegierter und Mitglieder der Einladung und fand sich nunmehr nach 1999 zum zweiten Mal im ver.di Bildungs- und Begegnungszentrum „Clara Sahlberg“ nahe des Wannsees ein.

Der Bundesvorsitzende konnte bei seiner Eröffnungsrede darüber hinaus auch etliche Repräsentanten befreundeter Verbände

Werner Bartsch sowie das Ehrenmitglied des BMFD, Uwe Schmidt.

Hoherfreut zeigte sich der Bundesvorsitzende, dass er zu dieser Mitgliederversammlung auch zum ersten Mal den Leiter des Amtes für Flugsicherung der Bundeswehr (AFSBw), Herrn Oberst Rolf Storjohann, begrüßen durfte. Harald Hoppe hob in seiner Begrüßung von Oberst Storjohann besonders hervor, dass seine Teilnahme nun nach Zeiten mangelnder Kommunikation zwischen dem BMFD und dem AFSBw

Tagesordnungspunktes im geschützten Mitgliederbereich der BMFD Homepage.

Im Anschluss an diese Aussprache wurde durch den Bundesvorsitzenden die interne Mitgliederversammlung des BMFD eröffnet. Zeitgleich fand für die Ehrengäste ein Rahmenprogramm in Form einer sehr individuell geführten Stadtrundfahrt durch Berlin statt.

Der Aussprache über das Gesamtfeld militärische Flugsicherungsdienste und die Verbandsarbeit stellte sich dann der Gesamtvorstand des Verbandes, so dass detaillierte Fragen durch die Teilnehmer



und Organisationen begrüßen. Besonders erfreut war er, dass auch der ehemalige Vorsitzende Luftwaffe im Deutschen Bundeswehrverband und Ehrenmitglied des BMFD, Norbert Tebrügge, erneut zur Veranstaltung angereist war. Ferner begrüßte er den Ehrenvorsitzenden des Verbandes, Michael Voßloh, besonders herzlich. Weitere Gäste waren u.a.: der Stellvertretende Vorsitzende Luftwaffe des DBwV, Rudolf Schier; vom ver.di Tarifsekretariat Walter Keppler; von der Förderungsgesellschaft des Deutschen Bundeswehrverbandes die Geschäftsführerin Renate Hoffrichter; vom Verband der Besatzungen Strahlgetriebener Kampfflugzeuge der Bundesvorsitzende Thomas Wassmann; vom VDF, Thomas Heitzer; der Vorsitzende des BDMFD e.V.,

endlich ein wesentliches Zeichen zur Normalisierung des gegenseitigen Gedankenaustausches darstelle. Er sei sich sicher, dass man nur durch die vorbehaltlose Diskussion über die schwierigen Problemfelder innerhalb der Militärischen Flugsicherungsdienste gemeinsam den angestrebten Zielen näher kommen könne und dies unabhängig davon, dass man nicht immer die gleichen Lösungsansätze favorisiere.

Nach den dann folgenden Grußworten der Ehrengäste schloss sich nach einer kurzen Pause eine zweistündige Diskussionsrunde an, in denen sich der Amtsleiter AFSBw den zahlreichen Fragen und Anregungen der Teilnehmer der Mitgliederversammlung stellte. Mitglieder des Verbandes finden ein detailliertes Protokoll dieses





# Mitgliederversammlung

# 2002



# BERLIN



direkt an die einzelnen Vorstandsmitglieder des jeweiligen Fachbereiches gerichtet werden konnten. Schwerpunktthemen waren hier u.a.: die weiteren Schritte der Verbandsführung hinsichtlich der uneingeschränkten Anerkennung militärischer Flugsicherungslicenzen; die Neuentwicklungen im Bereich des Vorschriftenwesens für den Gesamtbereich der Militärischen Flugsicherung und deren Umsetzung, insbesondere im Bereich der neuen ZDv 57/1 sowie der Neufassung diverser „Besonderer Anweisungen“ für die Flugsicherungsdienste. Insbesondere bei der Umsetzung der sog. BesAnMilFS 5/100 stöße man auf große Schwierigkeiten, wenn man die dort geforderten Bestimmungen uneingeschränkt umsetzen wolle. Weitere ausführliche Diskussionen erfolgten für die Bereiche Flugsicherungsausbildung an der Schule in Kaufbeuren sowie Attraktivität der Laufbahnen im Bereich der Flugsicherungsdienste. Im besonderen Maße und intensiv wurden durch die Teilnehmer jene Auswirkungen geschildert, die sich durch die eklatante Verschlechterung der technischen Ausstattungen in den vergangenen Jahren ergeben haben. Man war sich einig, dass die Notwendigkeit der seit Jahren durch den Verband geforderte Neubeschaffung sicherheitsadäquater Radartechnik durch die militärischen Entscheidungsträger vollkommen unzureichend beurteilt wurde. Heute stelle die technische Ausrüstung der Militärischen Flugsicherung ein ernstzunehmendes Sicherheitsrisiko dar.

Weitere Themen waren u.a.: der Sachstand der BMFD Homepage und deren Neuerungen im Bereich „Chatroom“ sowie „geschützter Mitgliederbereich“, Strukturen des BMFD-Vorstands, Veranstaltungen des BMFD und die Präsenz des Verbandes in Medien und Fachveröffentlichungen.

Der erste Tag der Mitgliederversammlung endete mit einem Verbandsabend, in dessen Verlauf eine Gesangsgruppe „Alt-Berliner“ Lieder darbrachte und die gute Stimmung des Abends noch weiter förderte. Hier bot sich auch die Gelegenheit zum weiteren Gedankenaustausch und zu dem einen oder anderen Thekengespräch.

Schwerpunkt des zweiten Tages der Versammlung waren neben Satzungsänderungen der Rechenschaftsbericht des Vorstandes, dessen Entlastung durch die Delegierten und die Neuwahlen zum Vorstand. Dabei wurde der Bundesvorsitzende, Harald Hoppe, mit großer Mehrheit erneut in seinem Amt bestätigt. Das offizielle Protokoll der Mitgliederversammlung u.a. mit den vorgenommenen Satzungsänderungen und Wahlergebnissen der einzelnen Vorstandsposten liegt für die Mitglieder dieser Ausgabe der REFLECTION bei.

Da der Ehrenvorsitzende des Verbandes, Michael Voßloh, aus persönlichen Gründen nicht mehr für einen Vorstandsposten kandidierte, würdigte der Bundesvorsitzende die außerordentlichen Verdienste von Michael Voßloh, der nicht nur wesentlichen Anteil an der Gründung der Verbandes hatte und über Jahre dessen erster Vorsitzende war, sondern sich auch danach intensiv der Vorstandsarbeit widmete und ohne den der Verband nicht das wäre, was er heute darstelle. Die Anerkennung der Mitgliederversammlung und stellvertretend aller Mitglieder des Verbandes für die erbrachten Leistungen verband er mit dem Dank an die Gattin des Ehrenvorsitzenden, ohne deren großes Verständnis für das ehrenamtliche Engagement ihres Mannes vieles nicht möglich gewesen wäre.

# Galileo – erstes Gemeinschaftsprojekt der EU und ESA

## Bundeskanzler Gerhard Schröder begrüßt deutsch-italienische Einigung zum Projekt Galileo

Die Bundesregierung und die italienische Regierung haben sich über die Aufteilung der Aufgaben beim Aufbau des europäischen Satellitennavigationssystems Galileo verständigt. Mit dem Hauptsitz von Galileo Industries in Deutschland und der Führung im Raumsegment ist der Weg für eine erfolgreiche Entwicklung des Projektes geebnet.

Bundeskanzler Gerhard Schröder begrüßte die Einigung: „Deutschland gewinnt mit dem nun erreichten Kompromiss zusätzliches Profil als High-Tech-Standort.“ Durch den hohen industriellen Rückfluss entstehen neue Beschäftigungsmöglichkeiten in dem wichtigen und hochinnovativen Bereich der Raumfahrt.

Schröder würdigte die Bedeutung des Projekts: „Dies ist ein guter Tag für Europa, das mit diesem wichtigen europäischen Raumfahrtprojekt Handlungsfähigkeit, Zukunftsorientierung und technologische Leistungsfähigkeit unter Beweis stellt.“

*Presse- und Informationsamt der Bundesregierung*

## Stolpe begrüßt die Einigung beim europäischen Satellitennavigationssystem Galileo

„Heute wurde beim Projekt Galileo der Durchbruch erzielt“, begrüßte Bundesminister Dr. Manfred Stolpe die Einigung der ESA-Mitgliedstaaten über den Beginn der Entwicklungsphase von Galileo bei der ESA-Ratstagung in Paris.

Galileo ist das erste gemeinsame Raumfahrtprojekt der Europäischen Union und der Europäischen Weltraumorganisation ESA. Die Entwicklungsphase von Galileo soll mit jeweils 550 Millionen Euro von der EU und von der Europäischen Weltraumagentur ESA finanziert werden.

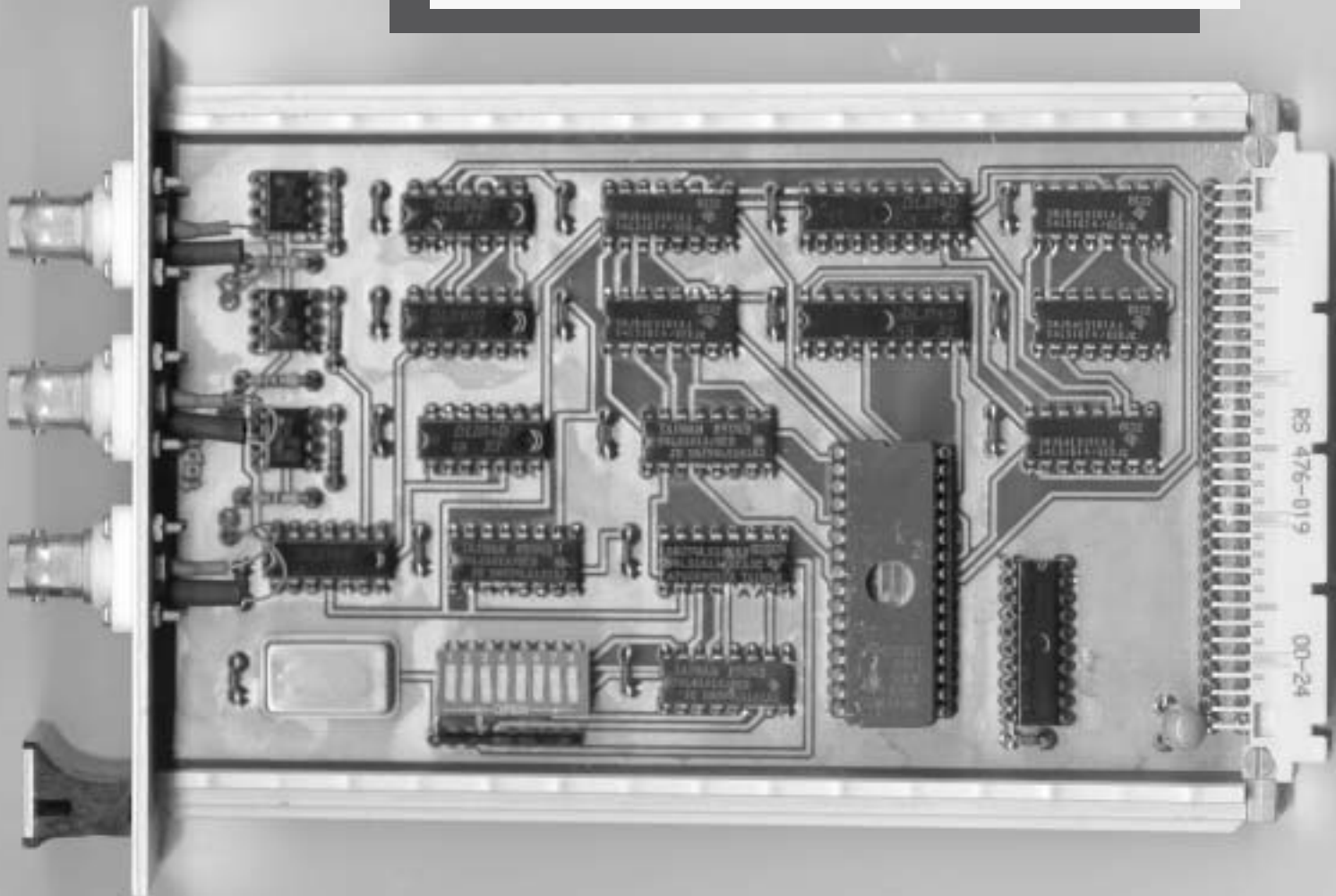
„Satellitennavigation ist eine Schlüsseltechnologie. Die heutige Einigung ist ein wichtiger Schritt, der Europa bei der Entwicklung dieser Technologie entscheidend voranbringt“, betonte Stolpe. Galileo habe eine erhebliche verkehrspolitische und volkswirtschaftliche Bedeutung. Deshalb beteilige sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auch maßgeblich an der Finanzierung des Projektes.

Durch Galileo eröffne sich eine Vielzahl von Anwendungsmöglichkeiten in der Zukunft, prognostizierte der Minister. Die erheblichen Nachfrageinteressen nach satellitengestützten Navigationsdiensten enthielten ein hohes Wachstumspotenzial und ließen neue, zukunftssträchtige Arbeitsplätze erwarten. „Hier gibt es eine große Chance für die deutsche und europäische Industrie.“

*Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen*



## Kartenvideogerät AN/GPA-131 (Video Mapper)



Immer häufiger zeigen sich in letzter Zeit Schwierigkeiten bei der logistischen Betreuung des Kartenvideogerätes AN / GPA-131 (Video Mapper). Die Einsatzverbände klagen nicht nur über steigende Ausfallzeiten einzelner Baugruppen, deren Instandsetzung sich immer aufwendiger gestaltet und die Ausfallzeiten deutlich verlängert, sondern darüber hinaus sind FS-Einheiten nicht mehr bereit die enorme Geräuschbelastung, die dieses unsägliche Gerät durch die oftmals notwendige Aufstellung im IFR-Kontrollraum produziert, länger zu ertragen. Dieser seit Jahren bekannte Schwachpunkt (einer von vielen) in der Geräteausstattung der örtlichen militärischen Flugsicherung führte immer wieder zur Diskussion über die Neubeschaffung

eines modernen Nachfolgegerätes. Aber wie sollte es anders sein: der chronische Geldmangel und der nicht mehr zeitgemäße Beschaffungsweg innerhalb der Bundeswehr verhinderte die Einrüstung der von der Industrie angebotenen teuren Entwicklungen. Erschwerend kam der etwas blauäugig betrachtete Zeitplan für die Beschaffung der neuen ASR-Anlage hinzu, so dass an eine „Problemlösung Kartenvideogerät“ nur zögerlich herangegangen wurde.

Mit der Übernahme des Instandsetzungsauftrages für die Flugsicherungsradargeräte durch die ehemalige Luftwaffenwerft 51, heute Luftwaffeninstandhaltungsgruppe 22 (LwInstHGrp 22) in Trollenhagen, tat man in dieser Beziehung jedoch einen Glücksgriff. Das dortige Personal nahm sich der

Sache an und machte sich an die Problemlösung. Das Ergebnis kann sich wahrlich sehen lassen. Auf dem letzten Praktikum für Flugsicherungstechnisches Personal wurde der Prototyp der Entwicklung vorgestellt. Ursprünglich als Testbildgenerator für das Sichtgerät MTS 16 gebaut, zeigten sowohl Hard- als auch Software Eigenschaften, die die Erwartungen an ein digitales Kartenvideogerät voll erfüllen. Bei einer Genauigkeit von 116 Metern (0,06 NM) in der Entfernung und einer Seitenwinkelabweichung von max. 0,35 Grad können im Layout alle für Radarlotsen wichtigen Informationen generiert werden. Die Einblendung wichtiger Luftraumgrenzen, Luftstraßen, Navigations- und Geländepunkte unterstützen die Arbeit des Kontrollpersonals. Es besteht die Mög-



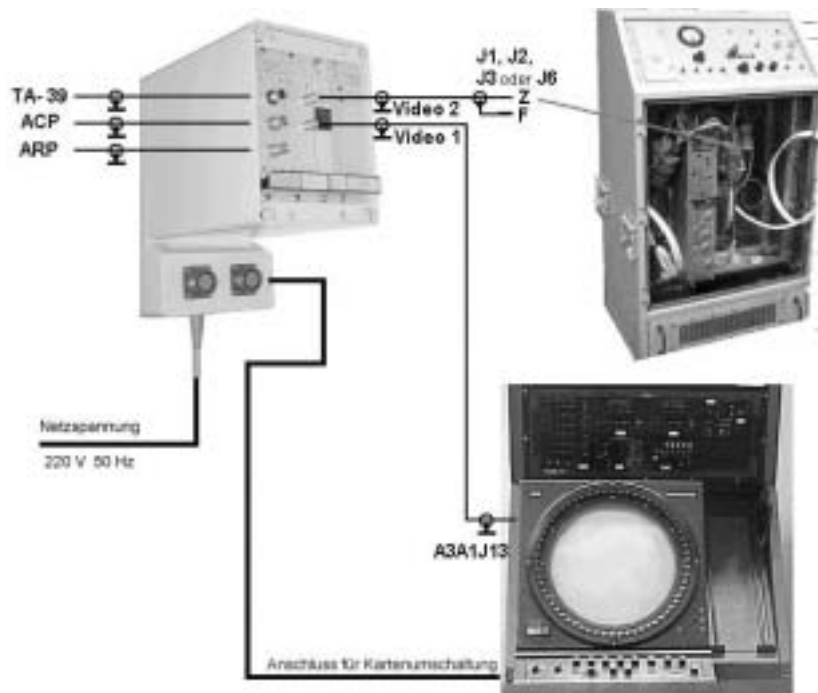
lichkeit vier unterschiedliche Karten einzeln einzublenden oder alle Karten aufeinander zu legen. Alle Karten haben dabei einen einheitlichen Maßstab und erfüllen die höchsten Genauigkeitsanforderungen. Somit sind sie bei allen möglichen Einstellungen des Erfassungsbereiches am Sichtgerät nutzbar und werden in der Darstellung den unterschiedlichsten Erfordernissen gerecht.

Entwicklungsknowhow und dessen Umsetzung in Sachen Schaltungstechnik und Software wurde durch das Personal vor Ort in hervorragender Weise erbracht. Hier ist insbesondere Herr HFw Christian Wolff zu nennen. Mit geringstem Aufwand wurde hier Maximales erzielt. Das alles zu einem erstaunlichen Preis. Gemessen an den notwendigen Instandsetzungskosten alter Geräte wäre hier bereits der finanzielle Aufwand einer Serienfertigung gerechtfertigt gewesen. Doch man gab sich bei der Luftwaffeninstandhaltungsgruppe 22 mit dem Erreichten nicht zufrieden. Der neueste Entwicklungsstand ermöglicht die Unterbringung des neuen „Kartenvideo-gerätes“ als Steckkarte in einem freien Steckplatz im Sichtgerät MTS 16. Da dies als Technische Änderung (TA) des Sichtgerätes gesehen werden kann, reduzieren sich die Kosten für die Einrüstung nochmals (Foto: Controlunit, unten).

Am 21. Januar 2003 fand in Trolenhagen eine Planungsbesprechung zu diesem Thema statt. Teilnehmende Vertreter vom

Materialkommando der Luftwaffe und vom Amt für Flugsicherung der Bundeswehr konnten sich vor Ort ein genaues Bild

Termin ist Ende März 2003. Dabei wird das Kartenvideogerät, so die endgültige Entscheidung, als Steckkarte produziert



vom Prototyp (bereits in der Erprobung) sowie der technischen Weiterentwicklung machen. (Foto: Verdrahtungsplan, oben) u. (Foto: Steckkarte, linke Seite)

Alle Beteiligten waren von der Qualität der Karte beeindruckt, zumal das Gerät die Erprobung bisher ohne Ausfälle oder Bildverschlechterungen durchläuft.

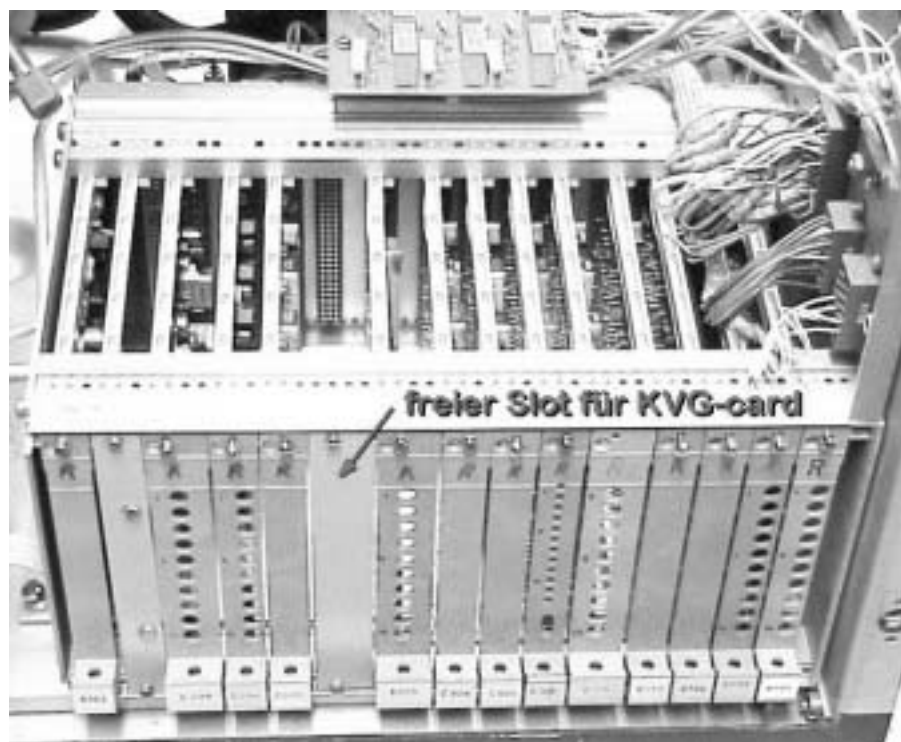
Somit wurde beschlossen, schnellstens eine TA zu erarbeiten. Dies geschieht mit größter Dringlichkeit. Der vorgegebene

und kann somit als Technische Änderung vor Ort durchgeführt werden. Man hofft, dass eine Umrüstung in allen Verbänden bis Ende 2004 abgeschlossen sein wird. Das erste Baumuster des „integrierten“ Kartenvideoerätes soll bereits bis Ende April dieses Jahres bei der Anflugkontrollstelle der FlgHStff in Trolenhagen eingebaut werden.

Diese „Modernisierung“ eines „Dinosauriers“ darf jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass es dennoch höchste Zeit ist, im Bereich der örtlichen militärischen Flugsicherung die extrem überalterte Technik durch modernes Gerät zu ersetzen.

Für das Betriebspersonal ist es ein gutes Gefühl zu wissen, dass bei allen technischen Schwierigkeiten mit veraltetem Gerät und Versäumnissen der Führung, die Motivation des gesamten Flugsicherungstechnischen Personals nicht leidet. Daher muss auch in diesem Zusammenhang die Frage erlaubt sein, ob dieser Tatsache nicht endlich im wahrsten Sinne des Wortes „Rechnung getragen“ werden sollte.

(at)



# Kein Geld in der Staatskasse .....

..... und dennoch gibt es auch in der heutigen Zeit noch kleine Überraschungen. Der vom ehemaligen Verteidigungsminister Rudolf Scharping versprochenen Erhöhung im Bereich der Erschwerniszulagen wurde sowohl vom Bundestag als auch vom Bundesrat zugestimmt. Um hier keinen falschen Zungenschlag aufkommen zu lassen: Allen Betroffenen sei diese Erhöhung gegönnt. Denn zum Einen wird nur wieder in etwa dazugegeben, was z.B. mit zurückliegenden Maßnahmen genommen wurde und zum Anderen ist der gefährvolle Dienst des KSK-Personals nur annähernd durch materielle Zuwendung auszugleichen.

Jedoch: In seiner Sonder-Info vom 3. Januar 2003 weist der Bundeswehrverband darauf hin, wie viel Überzeugungsarbeit für diesen Erfolg nötig war. Gleichzeitig findet man dort den Hinweis, dass „diese Verbesserung mit Blick auf die stetig gewachsenen Anforderungen längst überfällig“ war und somit „für ein wenig mehr Gerechtigkeit in der Dotierung sorgt“. Diese Begründung muss konsequenter Weise auch auf andere Bereiche übertragen werden. Auch für das Flugsicherungstechnische Personal der örtlichen militärischen Flugsicherung sind die Anforderungen stetig gewachsen. Bei alternden Geräten ist der Wartungs- und Instandsetzungsaufwand immer höher. Befohlene Maßnahmen der Kommandobehörden in Verbindung mit immer weniger Personal lassen die zeitliche Belastung immer höher steigen. Wenn in den Einsatzverbänden mittlerweile jedes zweite Wochenende der betroffenen Meister bzw. Spezialisten mit Wartungsarbeiten verplant ist, wäre auch hier der Gerechtigkeit Genüge getan, wenn die seit Jahren geforderte und vor vielen Jahren von einem Abgeordneten Kolbow befürwortete Zulagenerhöhung endlich durchgesetzt werden könnte.

Wie erwähnt ist die aktuelle zeitliche Belastung des vorhandenen Personals mit dem Nachwuchsmangel in der betroffenen Verwendungsreihe zu sehen. Diese Tatsache zeigt einen weiteren zu beachtenden Aspekt: Vor dem Hintergrund der Beschaffung neuer, immer komplexer werdender Anlagen, ist die Rekrutierung gut ausgebildeter Facharbeiter unerlässlich. Diese benötigten Facharbeiter

- Elektronikspezialisten aus dem zivilen Bereich - sind aber derzeit nur schwer für den Dienst bei der Bundeswehr zu begeistern. Dies liegt unter anderem eben auch an der finanziellen Attraktivität dieser Verwendung. Wie die Durchfallquote (in den letzten Lehrgängen zwischen 75 und 85 % !!) in der militärischen Fachausbildung zeigt, können immer weniger Spezialisten geworben werden, die den Anforderungen dieser verantwortungsvollen Aufgabe gerecht werden. Denn Fakt bleibt: durch die Durchführung von Arbeiten an flugsicherungstechnischen Anlagen ohne anschließende Prüferabnahme (wie im Bereich Luftfahrzeugtechnik und in manchen Bereichen KFZ-Technik üblich) trägt das flugsicherungstechnische Personal gleich hohe Verantwortung wie anderes Personal der Flugsicherungsdienste. Die hier erbrachte Qualität trägt entscheidend zur sicheren Durchführung von „Air Traffic Management“ bei und dient somit der Flugsicherheit. Im Wissen um die besondere Verantwortung muss diese Tätigkeit in ihrer finanziellen Attraktivität auch für Spitzenkräfte wieder mit der freien Wirtschaft in Konkurrenz treten können.

Die Behebung dieser Defizite wurde seit Jahren vom Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands (BMFD) angemahnt. Auch hier war man, in Zusammenwirken mit dem Deutschen Bundeswehrverband e.V. (DBwV e.V.), um die notwendige Überzeugungsarbeit bemüht. Aber obwohl diese Umstände und Tatsachen bis in höchste Führungskreise bekannt sind, fand unser legitimes Ansinnen bei militärischen Entscheidungsträgern anscheinend nicht das notwendige Gehör. Wegen der Bedenken von entstehenden Folgekosten und befürchteten Begehrlichkeiten anderer Verwendungsreihen, blieb uns bei den Bemühungen, unsere Forderungen im politischen Raum durchzusetzen, die Unterstützung der militärischen Führung bisher versagt.

Bleibt zu hoffen, dass bei den nächsten Beratungen zu Besoldungsfragen auch hier die notwendige Überzeugungsarbeit des DBwV e.V. endlich Früchte trägt und die notwendigen Maßnahmen zur Änderung der Besoldungsordnung durchgesetzt werden können.

(at)



# ATC-Messe in Maastricht



Erwartungsgemäß war auch in diesem Frühjahr die ATC-Messe in Maastricht das europäische „Highlight“ für das interessierte Publikum im Bereich Air Traffic Control und Air Traffic Management. Dabei konnte jedoch auch die große Anzahl von ca. 130 führenden Anbietern für ATC- und ATM-Lösungen nicht darüber hinwegtäuschen, dass in diesem Jahr eine gewisse Zurückhaltung in der Firmenpräsenz zu erkennen war. Für den Bereich Air Traffic Management tat sich besonders Boeing hervor, die umfassend ihre „solutions“ für ATM vorstellte. Dabei wurde insbesondere auf die weitere Entwicklung jener Systeme hingewiesen, welche die



Vernetzung zwischen „flight operators und air traffic service providers“ zukünftig noch weiter optimieren werden. Von besonderem Interesse war auch der Stand der Firma EADS, die unter anderem den derzeitigen Entwicklungsstand der Radarkomponente ASR E vorstellte, sowie der Firma Frequentis im Bereich „Unified Air Traffic Communication Networks“.

## Bundesvorsitzender zur Informationsveranstaltung in MENDIG (ETHM)

Auf Wunsch der Mitglieder vor Ort besuchte der Bundesvorsitzende bereits Ende März den Standort Mendig. Auf der sehr gut besuchten Informationsveranstaltung im dortigen Offiziersheim fanden sich etliche interessierte Mitglieder des Verbandes ein. Auch Nichtmitglieder nutzen die Gelegenheit, um sich über den BMFD zu informieren. Bevor man sich dem Hauptthema widmete, informierte der Bundesvorsitzende in einem ca. einstündigen Sachstandsbericht über die Arbeit des Verbandes. Schwerpunkte bildeten dabei u.a. die weitere Ausgestaltung der ZDv 57/1, die neue FS-Ausbildung an der Flugsicherungsschule in Kaufbeuren, die angespannte Personalsituation im Bereich der militärischen Flugsicherung sowie deren Auswirkungen auf den künftigen Personaleinsatz. Tagesaktuell diskutierte man über die Dienstzeitverlängerungsmaßnahme beim Flugsicherungspersonal der Luftwaffe,

wobei von den Teilnehmern im Besonderen auch auf das seit Jahren bestehende „Personaldefizit“ für diesen Bereich im Heer hingewiesen wurde. Hauptgrund der Veranstaltung war jedoch der Einsatz des Mendiger Flugsicherungspersonals für das Ende Juni stattfindende „Formal 1 - Wochenende“. Da die Durchführung bereits ein Jahr zuvor bei den Betroffenen Zweifel an der dienstlichen Notwendigkeit hatte aufkommen lassen, ohne dass von dienstlicher Seite eine abschließende Klärung herbeigeführt wurde, sah man sich nun genötigt, dem Verbandsvorsitzenden die Gesamtsituation detailliert darzulegen. Nach eingehenden Diskussionen sagte der Bundesvorsitzende die notwendigen Hilfen des Verbandes zur rechtlichen Klärung zu. Eine erste rechtliche Bewertung ergab, dass nicht nur die derzeitige Form einer zivilen Mitnutzung des Militärflugplatzes Mendig rechtswidrig erscheint, sondern auch der Einsatz des Flugsicherungspersonals an diesem Wochenende nicht einen dienstlichen Zweck erfüllt und somit ebenfalls rechtswidrig ist.



Das Projekt ASR-S, mit dem Vertrag über ein Truppenversuchsmuster im September 2000 offiziell gestartet, ist auf Erfolgskurs.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten bei EADS und seinen Unterauftragnehmern, die zu einem deutlichen Terminverzug in der Startphase führten, läuft das Projekt jetzt seit

fast einem Jahr konsequent nach Plan. Bedeutendstes Ziel der Projektmannschaft in diesem Jahr ist das Erreichen des Meilensteins TRR (Test Readiness Review), das den Beginn der Erprobungsphase in Büchel markiert. Termin für dieses wichtige Zwischenziel ist der 20. November. Ein hochmotiviertes Team der Fa. EADS arbeitet z. Zt. im Radarerprobungsgelände Erbach bei Ulm an der Systemintegration. Ein zweites Team vom EADS Standort Unterschleißheim bei München

gemeinsam mit unserem Unterauftragnehmer Barco-Orthogon aus Langen bei Frankfurt ist verantwortlich für die sogenannte Anzeigeeinheit im ASR-S. Hier wird entwickelt und gebaut, was später den Fluglotsen am meisten interessieren wird. Während das Radar sozusagen im Hintergrund wie selbstverständlich die Ziele zuverlässig und präzise entdeckt und zu Daten verarbeitet, wird an der Anzeigeeinheit mit vielen farbigen Symbolen und dargestellten Flugdaten, unterlegten Karten, elektronischen Kontrollstreifen, Wetterinformationen u.v.m. das Geschehen im Luftraum für den Fluglotsen auf modernsten 29 Zoll TFT Bildschirmen

ASR-S PSR und MSSR Antenne auf dem Drehstand in Erbach

## Projekt ASR-S auf Erfolgskurs



gestochen scharf sichtbar gemacht. Selbstredend, dass das Interesse sich hier konzentriert. Der auf der diesjährigen ATC-Messe in Maastricht am EADS-Stand aufgebaute ASR-S Arbeitsplatz mit simulierten Szenarien erfreute sich großer Aufmerksamkeit. Mit der erfolgreichen Abnahme der Software-Version 6.0 wurde Mitte März ein weiterer Meilenstein zum erfolgreichen Abschluss zurückgelegt. Mit Version 7.0 der Software wird im Juli die Anzeigeeinheit nach Erbach gebracht und dort mit dem restlichen System integriert. Das von EADS Ulm neu gebaute und im Sommer 2000 seiner Bestimmung übergebene Erprobungsgelände dient zum Test aller von EADS Ulm produzierten bodengestützten Radarsysteme. ASR-S ist zur Zeit einer seiner prominentesten Vertreter. In Erbach werden die Systemkomponenten zusammengefügt und in Hinblick auf alle denkbaren Situationen getestet. Weithin sichtbar rotiert die Primärradarantenne zusammen mit der darüber montierten Monopuls-Sekundärradarantenne auf einem Drehstand des Gebäudedaches, verbunden über einen dualen Hohlleiterzug mit dem Betriebshelter in der Halle. Dieser beheimatet alle wesentlichen Komponenten des Primär- und Sekundärradars, die bereits auch nahezu vollständig installiert sind. Ein besonderes Erfolgserlebnis genossen die Ingenieure, als Ende Februar bei richtigem Live-Betrieb erstmalig Ziele entdeckt und auf dem Bildschirm dargestellt werden konnten. Trotzdem bleibt noch eine Menge im Laufe des Jahres zu testen und zu messen und sicherlich auch noch das eine oder andere Problem zu lösen. Wir werden am 20. November dem Kunden ein optimales System präsentieren – so die einheitliche Meinung der Verantwortlichen bei EADS.

Dem TRR folgt eine Phase der Sicherheitsüberprüfung bis im Januar 2004 die Flugerprobungen auf dem Fliegerhorst Büchel beginnen werden. Mit einem dreiviertel Jahr der Testflüge, Auswertungen, Messungen, Schulungen und auch einfach vertraut werden mit dem neuen System, wird das ASR-S Truppenversuchsmuster-Projekt seinen Abschluss mit dem Final Site Acceptance (FSA) im September 2004 finden - sicher nicht ohne die Hoffnung, dass mit dem Auftrag zur ASR-S Serie die dringend benötigte Modernisierung auf allen Bundeswehrflugplätzen baldmöglichst Realität wird.

Dieter Vendt  
 Product Manager Military ATC und  
 Project Manager ASR-S  
 EADS Deutschland GmbH  
 Ulm / Donau



ASR-S Antenne und Drehgestell bei der Montage in Erbach



Hardware der ASR-S Anzeigeeinheit während der Abnahme in Unterschleißheim



ASR-S Betriebshelter bei der Integration



ASR-S PSR und MSSR Antenne bei Prüfungen in der Halle



Halbleitersender



Eine Fliegerlegende wurde 80 Jahre

# „CHUCK“ YEAGER, der Mann, der die Schallmauer besiegte - Flying was my job

von Michael Voßloh



Während andere ältere Herren im bequemen Schaukelstuhl sitzen oder sonstigen geruhsamen Tätigkeiten nachgehen, jagt ein 79jähriger - im Schleudersitz sitzend - einen Hochleistungsmilitärjet mit Schallgeschwindigkeit durch den Himmel. Das kann nur einer sein – „Chuck“ Yeager.

Wer kennt den Namen dieses legendären Fliegeroffiziers nicht? Er wurde am 13. Februar 1923 in Myra, einem Nest in West Virginia, als Charles Elwood Yeager geboren, feierte also kürzlich seinen 80sten Geburtstag, und an seiner Wiege wurde ihm sicher nicht gesungen, dass er eine märchenhafte Karriere vor sich haben und als eine Legende in die Luftfahrtgeschichte eingehen würde. So ist dieser Festtag sicher ein guter Grund, einmal auf sein Leben zurückzublicken, denn offensichtlich gibt es nur wenig, was er nicht gemacht; wenig, was er nicht erreicht hat.

Yeager wuchs in einem kleinen Ort namens Hamlin auf und verscrieb sich schon früh der Fliegerei. Nach dem Angriff der Japaner auf Pearl Harbour im Dezember 1941 trat er, 18 Jahre alt, in das Army Air Corps ein und arbeitete zunächst auf der Victorville Air Base (heute George Air Force Base) als Flugzeugtechniker an AT-11 Flugzeugen.

1942 begann er die Flugausbildung und erhielt 1943 seinen Pilotenschein, die sogenannten „pilot wings“. Bereits kurz danach verlegte seine Einheit, die 363rd Fighter Squadron, nach England. Von dort flog Captain Yeager mit P-51D „Mustang“ Begleitschutz für amerikanische Bomber über Deutschland. Dabei schoss er eine Me-109 und eine Henkel-111K ab, bevor er selbst bei seinem achten Einsatz über Bordeaux abgeschossen wurde. Mit Hilfe des französischen Widerstands schaffte er den Weg über die Pyrenäen ins neutrale Spanien. Doch erst im Sommer 1944 gelangte er über Gibraltar nach England zurück. In Widerspruch zu den Armeevorschriften wurde es Yeager, der ein persönliches Gesuch an General Dwight D. Eisenhower richtete, ausnahmsweise gestattet, zu seinem Geschwader zurückzukehren und erneut Kampfeinsätze zu fliegen. Bis Kriegsende folgten noch 56 Einsätze, wobei er weitere 11 deutsche Flugzeuge vom Himmel holte, davon fünf an einem einzigen Tag. Als besondere Leistung konnte er den Abschuss eines



deutschen Flugzeuges mit dem neuartigen Strahlantrieb, einer Me 262A, mit seinem Propellerflugzeug verbuchen. Yeager muss von diesem Flugzeugtyp sehr beeindruckt gewesen sein, denn später erklärte er, nur weil sich die Me 262 im Endanflug befunden habe, sei der Abschuss überhaupt möglich gewesen. Ansonsten sei sie viel zu schnell und zu wendig für die „Mustang“.

Nach dem Krieg war Yeager für kurze Zeit mit der 357th Fighter Group im bayrischen Neubiberg stationiert.

Nach seiner Rückkehr in die USA Ende 1945 arbeitete er als Fluglehrer und nahm nach seiner Versetzung zum sogenannten Wright Field in Ohio an verschiedenen Testprogrammen teil, etwa für die P-80 „Shooting Star“ oder die P-84 „Thunderjet“, aber auch für erbeutete japanische und deutsche Flugzeuge. Am gleichen Fliegerhorst besuchte er 1946 die Flugschule für Testpiloten. Yeager's fliegerische Leistungen beeindruckten seine Vorgesetzten schon zu der Zeit derart, dass man ihn unter 125 Piloten auswählte, die Bell XS-1 (Experimental Sonic No.1), Amerikas erstem Raketenflugzeug, zu fliegen. Man hielt ihn nicht nur für den besten, sondern auch für den kaltblütigsten Piloten. Im August 1947 wurde er als Projektoffizier zur Muroc Air Base, heute besser bekannt als Edwards Air Force Base, in die Ödnis der kalifornischen Mojave-Wüste versetzt.

## Schneller als der Schall

Anfang der vierziger Jahre waren manche Wissenschaftler davon überzeugt, kein Flugzeug könne je schneller als der Schall fliegen, zumindest nicht ohne dabei zu demontieren oder zu explodieren. So war bei einem Versuch der bekannte britische Testpilot G. De Havilland bei Mach 0,94 mit seiner Maschine in tausend Stücke zerrissen worden.

Den Aerodynamikern war aufgefallen, dass bei Annäherung an die „Schallmauer“ Effekte auftraten, die sie nicht kannten und zunächst auch nicht beherrschen konnten. Schuld ist die sogenannten Kompressibilität der Gase, die den Luftwiderstand beim Übergang vom Unter- zum Überschallbereich nicht quadratisch, sondern exponentiell steigen lässt.

Die US Air Force war jedoch anderer

Meinung als die Wissenschaftler und regte die Bell Aircraft Corporation an, ein Flugzeug ausschließlich für die Bezwingung der Schallmauer zu entwickeln. Dieses Flugzeug sollte besonders stromlinienförmig sein, ein messerscharfes Flügelprofil haben und wegen der zu erwarteten Belastungen außerordentlich stabil gebaut sein. Als Antrieb war eine Mischung von Alkohol und flüssigem Sauerstoff vorgesehen, die in vier Brennkammern kontrolliert gezündet werden konnte.

Ein solches Flugzeug konnte natürlich nicht von einer Startbahn aus starten, wie es heute vollkommen normal ist, vielmehr wurde es unter einen Bomber vom Typ Boeing B-29 „Superfortress“ montiert und in großer Höhe ausgeklinkt. Der Erstflug (Gleitflug) der XS-1 fand am 19. Januar 1946 statt, wobei aber noch nicht „Chuck“ Yeager am Steuerknüppel saß, sondern der Bell-Testpilot Jack Woolams, der kurz danach bei einem Flugzeugabsturz ums Leben kam. Dass schließlich Yeager die Ehre zuteil wird, den ersten Überschallflug zu machen, war wieder ein reiner Glücksfall. Der Bell-Testpilot „Slick“ Goodlin verlangte für das Durchbrechen der Schallmauer eine Gratifikation von 150.000 Dollar, damals ein Vermögen, die Bell nicht bezahlen wollte. Zeit konnte man aber ebenfalls nicht verlieren, denn die Engländer, Franzosen und selbst die Russen waren mit ähnlichen Vorhaben beschäftigt. Die Air Force war plötzlich gezwungen, das bis dahin zivile Testprogramm der Bell XS-1 zu übernehmen. Colonel Albert Boyd, Chef des Air Force Testflugprogramms, überträgt also dem 24jährigen Yeager, der übrigens 265 Dollar Monatssold erhält, diese Aufgabe. Captain Yeager quittiert den Auftrag mit einem militärisch kurzen „Yes, Sir!“

Später danach befragt, ob er Angst vor der Schallmauer gehabt habe, sagte er: *„Welche Angst? Hey, ich bin Soldat gewesen, die X-1 zu fliegen war genauso meine Pflicht wie die Kampfeinsätze über Deutschland im 2. Weltkrieg. Da hätte ich auch draufgehen können. Über so was habe ich überhaupt nicht nachgedacht. Der Auftrag war, die Schallmauer zu durchbrechen .... und das haben wir dann auch getan.“* Zu anderer Gelegenheit stellt er fest, sich zu fürchten sei im übrigen reine Zeitverschwendung.

Doch so leicht gab sich die Schallmauer

nicht geschlagen, vielmehr schien es, als würde sie sich „wehren“.

## 14. Oktober 1947 – Der Tag an dem die Schallmauer fiel

Das Team um Boyd und Yeager tastete sich Schritt für Schritt an die vermeintliche Barriere heran. Und auch sie mussten erleben, dass bei Mach 0,86 der bekannte Effekt auftrat, der auch die XS-1 unsteuerbar machte. Die aufgewirbelten Druckwellen breiteten sich nach hinten aus, wirkten mit unsichtbarer Kraft auf das Höhenruder und machten es unwirksam. Man wollte bereits aufgeben, da hatte der Flugingenieur, Jack Ridley, eine Idee. Das Höhenleitwerk war durch einen Elektromotor trimmbar. Diese Trimmung wurde beim nächsten Flug ausprobiert, und - es funktionierte. Das Schütteln hörte auf. Diese Vorgehensweise war zwar gefährlich, denn wenn dieser Elektromotor ausgefallen wäre, hätte es ein großes Loch irgendwo in der Mojave-Wüste gegeben. Aber gefährlich war es sowieso, da die XS-1 nicht über einen Schleudersitz verfügte und auch der „normale Ausstieg“ mit dem Fallschirm hätte nur dazu geführt, dass der Pilot durch das Höhenleitwerk halbiert worden wäre. Also entweder auf dem ausgetrockneten Salzsee landen oder ein Begräbnis mit militärischen Ehren.

Vielleicht war „Chuck“ auch ein wenig abergläubisch, denn er hatte trotz Missbilligung seiner Vorgesetzten der Maschine den Namen „Glamorous Glennis“ (Bezaubernde Glennis) aufmalen lassen. Bereits die Mustang, die er im Krieg über Deutschland flog, trug diesen Namen und wer genau hinschaut stellt fest, auch auf dem Flugzeug, mit dem er den letzten Militärflug machte, prangte dieser Name. Glennis war der Vorname seiner Frau, die 1990 verstorben ist.

Das große Ereignis war auf den 14. Oktober 1947 festgelegt, und wieder hatte „Chuck“ gleich zweimal Glück. Kurz zuvor verlor er bei einem Routineflug durch Blitzschlag seine Cockpithaube, schlimmer war aber ein Reitunfall, bei dem er sich zwei Rippen brach. Yeager kommentiert: *„Der Mond schien nicht. Sonst hätte ich das verdammte Gatter gesehen“.* Einem Militärarzt wagt er sich nicht vorzustellen, denn der hätte ihn auf Wochen fluguntauglich geschrieben, und ein anderer Pilot hätte die Ehre des Rekordflugs gehabt. Notdürftig

bandagiert erscheint er mit höllischen Schmerzen zum Flugdienst. Die Einstiegs-luke kann er nur mit Hilfe eines abgesägten Besenstiels, den er vorher im Cockpit deponiert hatte, verschließen.

Dann war es soweit. Beim 50sten Flug der XS-1, dem 13ten Flug mit Yeager am Steuerknüppel, knallte es über dem kalifornischen Ort Victorville. Die Einwohner nahmen davon kaum Notiz und dachten eher an einen weiteren Misserfolg bei irgendeinem Testprogramm der Luftwaffe. Einige wenige Eingeweihte aber wussten, was geschehen war, der erste Überschallflug der Menschheitsgeschichte. Der damals erst 24jährige Testpilot „Chuck“ Yeager erlangte Weltruhm als erster Mensch, der Schallgeschwindigkeit erreicht und überboten hatte. Mit genau Mach 1,06 hatte er die Schallmauer „zerbröselt“, einen Mythos für immer verschwinden lassen.

Der Kalte Krieg näherte sich zu dem Zeitpunkt seinem Höhepunkt und man befürchtete, dass der Funk abgehört werden könnte. Deshalb benutzte „Chuck“ bei diesem Flug eine unverbindliche Ausdrucksweise, sein Flugingenieur soll notieren, es sei mit dem Mach-Anzeiger etwas nicht in Ordnung, er spiele verrückt. Ridley darauf, wenn's so wäre, würde man es reparieren.

Noch am selben Abend hatte „Chuck“ abermals viel Glück. Der Erfolg wurde ausgiebig gefeiert, und er fuhr dann mit seinem alten Motorrad nach Hause und stürzte. Seine Kameraden fanden ihn unter der Maschine liegend, aber glücklicherweise unverletzt - außer den zwei Rippen, die eh schon gebrochen waren.

Colonel Boyd hatte über den ersten Überschallflug strikte Geheimhaltung angeordnet, denn die Amerikaner wollen ihren Vorsprung so lange wie möglich ausbauen. Erst im Juni 1948 gab die USAAF Einzelheiten bekannt, darunter auch den Namen „Chuck“ Yeager, dem zusammen mit John Stack und Lawrence Bell die Collier Trophy für ihre großen Erfolge in der Überschallflugforschung verliehen wurde.

## Noch mehr Glück ...

und über Glück hat Yeager einmal ein-sichtlich ausgeführt: *„Wenn du als Testpilot erfolgreich sein willst, brauchst du vor allem*

*drei Dinge: Erfahrung, gründliche Kenntnis des Flugzeugs und Glück, viel Glück - und das habe ich gehabt.“*

Und ohne diese Portion Glück wird ein Testpilot auch nicht sehr alt. Yeager bekam dies in den folgenden Jahren öfter zu spüren. Er flog die XS-1 mehr als vierzigmal zu immer neuen Rekorden und war auch der erste Amerikaner, der einen Pistenstart mit einem raketenbetriebenen Flugzeug durchführte. Am 12. Dezember 1953 beschleunigte er als erster Mensch auf fast zweieinhalbfache Schallgeschwindigkeit, obwohl Bell für die XS-1 eine Maximalgeschwindigkeit von Mach 2.3 angegeben hatte. In einer Höhe von 80.000 Fuß und einer Geschwindigkeit von Mach 2.4 geriet das Flugzeug außer Kontrolle und trudelte um alle drei Achsen. Yeager war fast ohnmächtig, sein Helm zerbrach die Cockpitverglasung und in seinem Kampf gegen das scheinbar Unvermeidliche verbog er sogar den Steuerknüppel. Innerhalb von

### O-Ton:

Yeager: *Ridley! Make another note. There's something wrong with this Machmeter. Its gone screwy!*

Ridley: *If it is, we'll fix it. Personally, I think you're seeing things.*

51 Sekunden stürzte er 51.000 Fuß in die Tiefe, bevor es ihm in achttausend Metern - wohl mit Hilfe einiger Schutzengel - gelang, das Flugzeug wieder in seine Gewalt zu bekommen. Was ist das für ein Mann, der nur Sekunden später über Funk meldet: *„Hey Jack (Anm. Ridley), die Jungs von Bell hatten recht. Mehr als 2,3 sind nicht drin ...“*

Mit 2640 km/h hatte er einen, noch heute bestehenden Rekord für Flugzeuge mit „geraden Flügeln“ („straight wings“) aufgestellt. Heute baut man Überschallflugzeuge mit nach hinten gepfeilten Tragflächen, die dem Luftstrom eine niedrigere Geschwindigkeit vortäuschen, als das Flugzeug tatsächlich fliegt.

Yeager glaubte nun, dass sein Vorrat an Glück so langsam aufgebraucht sein müsste und verabschiedete sich aus dem X-1-Programm, um sich wieder seiner Offizierlaufbahn zu widmen. 1954 kehrte er nach Europa zurück - als Commander der 417th

Fighter Squadron auf der Hahn Air Base in der Eifel.

Während der fünfziger Jahre hatte er verschiedene Flugzeuge für die US-Luftwaffe erprobt und war auch mit der Untersuchung etlicher Flugunfälle beauftragt. Diese große Erfahrung war ein Grund für seine durch Präsident Ronald Reagan ausgesprochene Berufung in die „National Commission on Space“ und die spätere Beteiligung in der sogenannten „Presidential Commission“ zur Untersuchung der Katastrophe des Space Shuttle „Challenger“ im Jahre 1986.

1962 übernahm Yeager den Posten des Kommandeurs der „Air Force Aerospace Research Pilots School“ auf der Edwards Air Force Base, wo sich die besten Testpiloten der Luftwaffe und Marine auf ihren Einsatz als NASA-Astronauten vorbereiteten. Zwar wurde er selbst bei der Auswahl der Astronauten nicht berücksichtigt, aber beinahe die Hälfte der vom Militär gestellten Astronauten der Programme Gemini, Mercury und Apollo gingen durch seine Hände.

## Fehlversuch beim Höhenweltrekord

Im Dezember 1963 ärgerte sich „Chuck“ über den sowjetischen Höhenweltrekord von 34 Kilometern und wollte ihn mit einer raketenangetriebenen Spezialversion der F-104 „Starfighter“ brechen. In einer Höhe von 108.700 Fuß, also etwa 32 Kilometer, versagen jedoch zwei Steuerdüsen, mit denen die F-104 in diesen Höhen manövriert wird. Der „Starfighter“ kommt ins Flachtrudeln (flat-spinn) und stürzt auf die Mojave-Wüste zu - diesmal ein Sturzflug von 27 Kilometern (!). Erst in 4000 Metern schießt er sich mit dem Schleudersitz aus dem steuerlosen Flugzeug, wird dabei aber erheblich verletzt, weil sein Helm Feuer fängt. Sein verbranntes Gesicht haben die Ärzte ohne sichtbare Narben wieder hergerichtet, Yeager hat seit der Zeit aber nie wieder versucht, halbsbrecherische Rekorde aufzustellen.

Im Juli 1966 übernahm er als Kommodore die 405th Fighter Wing auf der Clark Air Base, Philippinen, und flog 127 Einsätze über Vietnam. Weitere Verwendung war 1968 das Kommando der 4th Tactical Fighter Wing auf der Seymour Johnson Air Force Base, North Carolina, die auch während

der Korea-Krise zum Einsatz kam. Mit der Ernennung zum Stellvertretenden Kommandeur der 7th Air Force mit Standort im deutschen Ramstein erfolgte auch seine Beförderung zum Brigadegeneral.

Am 1. März 1975 trat er in den offiziellen Ruhestand bei der U.S. Air Force. Wer aber geglaubt hatte, „Chuck“ Yeager würde „die Füße hochlegen“, hatte sich gründlich getäuscht. Noch viele, viele Jahre stand er als beratender Testpilot zur Verfügung, denn die Air Force schätzte sein Urteil ebenso wie die Flugzeugfirma Northrop. Wo, außer in Amerika, ist es möglich, dass ein Rentner die teuersten Flugzeuge der Welt testet? Neben der F-117 „Nighthawk“ auch den „Stealth-Bomber“ B-2, von dem er sagt, es sei ein „anständiges Flugzeug“.

Alles in allem hat General Yeager 201 unterschiedliche militärische Flugzeugtypen geflogen, so auch den Höhenaufklärer SR-71 „Blackbird“, die Jagdflugzeuge F-15 „Eagle“, F-16 „Falcon“, F-18 „Hornet“ und die F-20 „Tigershark“. Von seinen mehr als 14.000 Flugstunden, und das sind ununterbrochen immerhin fast zwei Jahre, hat er mehr als 13.000 Stunden in Jagdflugzeugen

zugebracht.

Yeager: *„Fliegen war mein Job; dafür hat mich die Luftwaffe bezahlt.“*

Seinen letzten Flug als Militärberater machte er am 14. Oktober 1997, dem 50sten Jahrestag des Luftfahrtgeschichte schreibenden ersten Überschallflugs, mit einem F-15 Jagdflugzeug. Und es wäre nicht „Chuck“ Yeager, wenn er dabei nicht erneut die Schallmauer durchbrochen hätte.

Für seine Verdienste erhielt er unzählige Auszeichnungen und Orden, darunter das „Purple Heart“, die „Distinguished Service Medal“ und das „Distinguished Flying Cross“ sowie die „Presidential Medal of Freedom“. Er ist der einzige Amerikaner, der in Friedenszeiten die „Congressional Medal“ erhalten hat. Daneben führt er einige Ehrendoktorwürden und hat als Berater für verschiedene Luftfahrt dokumentationen und Filme gearbeitet.

Einen allerletzten „Knaller“ vollführte „Chuck“ am 26. Oktober letzten Jahres während eines Tages der „Offenen Tür“ mit Flugschau auf der Edwards AFB. Dort, wo er 1947 die Schallmauer erstmalig „geknackt“ hatte, zog er, zusammen mit Testpi-

lot Oberstleutnant Troy Fontaine, vor einer begeisterten Menge tausender Fans eine F-15 Eagle noch einmal steil in den Himmel und zeigte der Schallmauer noch ein letztes Mal, wer sie besiegt hatte.

### **Now is a good time**

Bereits früher hatte der pensionierte General mitgeteilt, dass 60 Jahre militärischen Fliegens lang genug sei. *“Now is a good time,”* sagte Yeager. *“Ich hatte eine verdammt gute Zeit und nur wenige Menschen können die Dinge erleben, die ich erleben durfte. Ich werde weiter P-51 und andere kleinere Maschinen fliegen, aber ich habe das Gefühl, es ist Zeit aufzuhören.“*

Warten wir den 10. März 2003 ab, den Tag an dem er vor sechzig Jahren seine „Wings“ erhielt. Auch wenn er an diesem Tag nicht mit Überschallgeschwindigkeit fliegen sollte, bleibt zu sagen: „Chuck“, weiterhin viel Glück, und wie man es in Fliegerkreisen wünscht, Hals- und Beinbruch und noch „many happy landings“.

(vh)

# Werbung Zepter





„Flugsicherung aus einer Hand“ ist ein Schlagwort, das sich der Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands (BMFD) als Forderung auf seine Fahne geschrieben hat. Dass diese Forderung Sinn macht, zeigt sich in letzter Zeit nicht nur an der „holprigen“ Umsetzung der ZDv 57/1, sondern auch an immer häufiger werdenden kleinen Beispielen im FS-technischen Dienst.

Da reagieren z.B. alle drei Teilstreitkräfte sehr unterschiedlich auf die vom Amt für Flugsicherung der Bundeswehr (AFSBw) erarbeiteten Vorschläge zum sicheren Betrieb des Landeanflugradars PAR 80. Während das Luftwaffenführungskommando (LwFüKdo) seinen unterstellten Verbänden bereits Durchführungsbestimmungen befiehlt und sich die Marine bedeckt hält, wartet das Deutsche Heer gelassen auf die erbetene Änderung der technischen Vorschriften. Dies allerdings im Wissen, dass die geforderten Abgleicharbeiten bezogen auf die sichere Nutzung des Radargerätes in den Heeresfliegerverbänden bereits in der geforderten Form durchgeführt werden. Dies löst wiederum in den Luftwaffenverbänden Erstaunen aus; denn bei der derzeitigen personellen Besetzung im FS-technischen Bereich der meisten Einsatzverbände „sei diese Forderung nur sehr schwer umsetzbar“.

Die Präsenz eines FS-Technikers beim Betrieb einer FS-technischen Einrichtung ist ebenso eine BMFD-Forderung, die von Teilstreitkräften sehr unterschiedlich gehandhabt wird. Die Heeresfliegerregimenter kamen mit der grundsätzlichen Präsenz eines Technikers beim Betrieb einer FS-technischen Einrichtung in der Vergangenheit gut zu recht. Allerdings sind hier offensichtlich gegenläufige Bestrebungen zu erkennen und man hört bereits, dass auch auf dem einen oder anderen Heeresflugplatz ein gefährlicher Sinneswandel Einzug hält. Die Notwendigkeit dieser Präsenz zeigt sich nicht nur bereits in einem Schreiben des damaligen Materialamtes der Luftwaffe (dem heutigen Materialkommando) aus dem Jahr 1994. Dort heißt es: **„Bis 1993 wurde eine Vielzahl von Geräten durch routinemäßige, vorbeugende MatErh-Maßnahmen am Standort durch die**

**Industrie überholt und instandgesetzt. Durch den Wegfall dieser vorbeugenden Maßnahmen (aufgrund nicht mehr zur Verfügung stehender Haushaltsmittel) wird erwartet, dass die Geräteausfälle zunehmen und damit auch der Aufwand im Bereich der MES 2 für die Truppe ansteigen wird.“** Das bedeutet doch nichts anderes, als dass die genutzten Geräte, die heute ja noch immer in Betrieb sind, bereits vor ca. 10 Jahren in ihrer Zuverlässigkeit nachließen. Verbunden mit der in der BesAnMilFS 2-100 befohlenen Forderung, dass Gerätestörungen und -ausfälle der FS-Technik unmittelbar zu melden sind, wird die notwendige Präsenzpflcht des technischen Personals ebenso eindeutig nachgewiesen. Und nicht zuletzt muss die Tätigkeit des technischen Personals mit dem „Feuerwehrdienst“ verglichen werden. Die Feuerwehr wird nicht vor Ort gehalten **weil es brennt**, sondern **weil es brennen könnte**. Auch im FS-technischen Dienst gilt die Devise, dass rasches Eingreifen im Schadensfall weitere durchaus größere Schäden verhindern kann. Dabei wäre es fatal, dies in eine zeitliche Relation zu setzen. Es gibt Gemeinden, in welchen es seit Jahren nicht mehr gebrannt hat und dennoch kam kein einziger Gemeinderat auf die Idee, die Feuerwehr abzuschaffen oder das Augenmerk auf die Brandverhütung zu verringern.

Es ist daher wenig verständlich, dass sich die maßgeblichen Dienststellen mit der Herausgabe der BesAnMilFS 4-100 beschäftigen, in welcher der Einsatz des FS-technischen Personals weitgehend in diesem Sinne geregelt werden soll, vor Ort dieser notwendigen Entwicklung aber nicht Rechnung getragen wird. Anstatt, um auch in Zukunft diese Betriebsabläufe konsequent verwirklichen zu können, jetzt die Durchsetzung personeller Planungen (die übrigens ebenso teilstreitkraftübergreifend machbar wären) zu fordern, stecken diese Verantwortlichen den Kopf in den Sand und hoffen auf die baldige Einführung von hoch modernen, ausfallsicheren, doppelt und dreifach redundanten, sich selbst reparierenden ..., aber leider für die Bundeswehr viel zu teuren Flugsicherungsanlagen.

(at)

Nach 34 Dienstjahren nahm am 27. Februar dieses Jahres Hauptmann Joachim Hutschreuther in der Radaranflugkontrollstelle der Fliegerhorststaffel Trollenhagen - im Beisein seines Staffelchefs Major Thomas Reitze - ein letztes Mal das Mikrofön zur Hand, um einen Tornado vom AG 51 „I“ in gewohnter Manier sicher zur Landung (in diesem Fall war es aber nur ein Überflug) zu sprechen. Einen Tag später trat er seinen wohlverdienten Ruhestand an.

Die offizielle Verabschiedung aus dem Kreise seiner Kameraden fand schon eine Woche zuvor in Anwesenheit auch einiger seiner ehemaligen Marinekameraden in der OHG/UHG Trollenhagen statt. In seiner Abschiedsrede lies der Staffelchef noch einmal die gesamte Bundeswehrlaufbahn von „HU“ Revue passieren.

Bis auf die letzten 5 Jahre auf dem Fliegerhorst Trollenhagen in Neubrandenburg und einem kurzen Intermezzo im Jahre 1990 bei der 5. LwDiv in Strausberg, verbrachte unser Jochen seine gesamte Dienstzeit auf dem „Flugzeugträger Schleswig-Holstein“, zuerst bei der Marine in Schleswig, dann wechselte er am selben Standort nur die Uniform, als die Luftwaffe den Flugplatz Schleswig übernahm.

Ein bisschen enttäuscht, dass man ihn nicht mehr haben wollte, aber letztendlich sehr froh war Jochen Hutschreuther, dass die unerfreulichen Anschreiben von „P“, die vor ein paar Wochen für viel Unmut sorgten, ihn nicht mehr erreichten, gehörte er doch zu denjenigen, die diese Personalsituation schon lange vorausgesagt hatten.

Für die hoffentlich langen Jahre seines Ruhestandes wünschen wir Jochen Hutschreuther vor allem Gesundheit und möge sein Traum (seine Kameraden kennen ihn) irgendwann in Erfüllung gehen.



*Joachim Hutschreuther bei der Gründungsversammlung in Maastricht*

## GRÜNDUNGSMITGLIED HUTSCHREUTHER IM RUHESTAND

Jochen Hutschreuther war Gründungsmitglied des BMFD und gehörte bereits dem ersten Vorstand des Verbandes als Beisitzer Marine an. Unter seiner Federführung wurde die erste Geschäftsordnung des BMFD erstellt, ferner war er maßgeblich an der Ausarbeitung der Vorstufen zum jetzigen Grundsatzprogramm beteiligt. Noch heute bekannt unter den „Kropper For-

derungen“ der noch jungen Interessenvertretung. Von 1989 bis 1992 zeichnete er außerdem verantwortlich für die ehemaligen „BMFD-Nachrichten“. Unvergessen bleibt seine „einsame“ Entscheidung, das Konterfei des damaligen Vorsitzenden des Verbandes, Michael Voßloh, auf die Titelseite des Mitgliederzeitung zu setzen.



Der Vorstand dankt ihm für seine langjährige Mitarbeit und wünscht ihm für seinen neuen Lebensabschnitt alles erdenklich Gute.

Um die Kontinuität in der Vorstandsarbeit auch für die nächsten Jahre zu gewährleisten, wurde die Mitgliederversammlung aufgefordert, einer nicht unerheblichen

## Neue Vorstandsmitglieder

personellen Erweiterung des Vorstandes zuzustimmen. Durch die zusätzliche Aufnahme von drei neuen Beisitzern in den „Erweiterten BMFD-Vorstand“ wurden die Voraussetzungen für das mögliche Nachrücken jüngerer Vorstandsmitglieder in den „Geschäftsführenden Vorstand“ geschaffen. Zusätzlich mussten einige andere Vorstandspositionen neu besetzt werden, da sich die bisherigen Inhaber aus persönlichen Gründen nicht mehr zur Wahl stellten.

**Neue Mitglieder im „Geschäftsführenden Vorstand“ sind:**

**Stellv. Vorsitzender - Gerhard Lüpkes**

**Bereich Flugdatenbearbeitung/Flugberatung**

Gerhard Lüpkes trat 1978 in die Bundeswehr ein und absolvierte den Grundwehrdienst in Budel, Niederlande. Nach Abschluss der Sprachenschule begann seine Ausbildung zum 1. Flugabfertiger beim JG 71 „Richthofen“ in Wittmund. Daran schloss sich 1981 der Meisterlehrgang für den Flugabfertigungsdienst in Kaufbeuren an. Nach einem kurzen Einsatz beim LTG 62 in Neuhardenberg kehrte er zur Flugbetriebsstaffel nach Wittmund zurück und wurde 1997 zum NAEW&C FORCE COMMAND in SHAPE Belgien versetzt. Dort versieht er bis heute seinen Dienst. Gerhard Lüpkes war bereits von 1995 bis 1997 als Stellvertretender Vorsitzender AIS Mitglied des Geschäftsführenden BMFD-Vorstands.

**Stellv. Geschäftsführer - Markus Maske**  
**Fluglotse der DFS in Maastricht**

Markus Maske begann nach dem Abschluss der Realschule eine Ausbildung zum Zentralheizungs- und Lüftungsbauer, bevor er 1988 als Eignungsübender seine Grundausbildung in Goslar absolvierte. Einem Unteroffizierslehrgang in Husum schloss sich dann der Sprachenlehrgang Englisch in Appen an. 1990 erfolgte die Versetzung zur Flugbetriebsstaffel in Hohn. Nach der Flugsicherungsausbildung MiIFS A und MiIFS C in Kaufbeuren wurde er zum damaligen AG 52 in Leck versetzt. 1991 erwarb er dort seine Lizenz für den Landekontrolldienst. Nach der Ernennung zum Fähnrich erfolgte die weitere Flugsicherungsausbildung MiIFS D in Kaufbeuren. Zur Aufnahme der AAP wurde er 1993 zum Flugsicherungssektor A nach Maastricht-Beek versetzt. Nach dem Erwerb der Lizenz Bezirkskontrolle nahm er ab 1996 eine Lehrtätigkeit im Bereich MiIFS C an der Flugsicherungsschule auf. 1998 erfolgte dann die Versetzung zur DFS-Niederlassung in Maastricht, wo er heute als Fluglotse tätig ist.

**Neue Mitglieder im „Erweiterten Vorstand“ sind:**

**Beauftragter Ausbildung - Friedel Wegner**  
**Lehroffizier und Hörsalleiter an der TSLw**

Friedel Wegner wurde 1962 in Trier geboren und begann nach seinem Abitur 1982 beim Panzerbataillon 343 in Koblenz mit einer Ausbildung zum Panzerkommandanten Leopard 1 und Leopard 2. Nach dem Wechsel der Verwendung 1986 begann er seine Sprachausbildung in Appen und wurde anschließend zur Ausbildung zum Flugsicherungskontrolleiter an die TSLw 2 nach Kaufbeuren versetzt. Nach Abschluss des Lehrgangs MiIFS C (GCA) Versetzung



Friedel Wegner



Klaus Messenkopf



Patrick Kirst



Michael Lampert



Klaus Müller

Es fehlen die Fotos von  
Gerhard Lüpkes und  
Markus Maske

zum JaBoG 49 nach Fürstenfeldbruck. Ausbildung und Lizenzerwerb für GCA und TWR bis November 1990, danach Einsatz als Flugsicherungskontrolleiter TWR und Wachleiter (GCA) APP. Am 1.10.1993 Ernennung zum Offizier des mil. fachlichen Dienstes. Nach weiterer Ausbildung in Kaufbeuren nunmehr Einsatz als Lehroffizier MiIFS/MiIFVK sowie als Hörsalleiter APATC-1 an der TSLw 1.

**Beisitzer (Marine) - Klaus Messenkopf**  
**Flugverkehrskontrolloffizier in Eggebek**

Klaus Messenkopf trat 1974 in die Bundeswehr ein. Im Oktober 1977 begann er dann seine Ausbildung für die militärische Flugsicherung. Nach deren Abschluss in Kaufbeuren erwarb er seine Erstlizenz als TWR-Fluglotse im Mai 1980 in Schleswig/Jagel. Zur weiteren Ausbildung wechselte er dann nach Eggebek, wo er 1981 die Zweitlizenz (GCA) APP erwarb. Dort versieht er bis heute seinen Kontrolldienst und wird zwischenzeitlich als Wachleiter APP eingesetzt.

**Beisitzer - Patrick Kirst**  
**Flugsicherungs-Radar-Elo Fw in Mendig**

Nach der „Mittleren Reife“ absolvierte Patrick Kirst eine Ausbildung zum Energieelektroniker. 1995 wurde er zum Grundwehrdienst und -ausbildung nach Bückeburg eingezogen. Im Anschluss daran erfolgte die Versetzung nach Mendig. Von 1995 an, nunmehr bei der FlgBtrbStff / FlgAbt 351 in Mendig, absolvierte er diverse militärische Lehrgänge und anschließend die Fachausbildung zur ATN 7 für die PAR 80 und ASR 910 in Kaufbeuren. Nach bestandenen Feldwebellehrgängen 1 und 2 sowie dem Erwerb der ATN 6 für die PAR 80, ASR 910 und Siemens IFF 1990 wird er als FS-Radar-Elo Fw in Mendig eingesetzt.

**Beisitzer - Michael Lampert**  
**Flugverkehrskontrolloffizier in Landsberg**

Michael Lampert trat nach seiner Ausbildung zum Kfz-Mechaniker 1989 in die Bundeswehr ein. Von 1989 bis 1990 absolvierte er die Grundausbildung in Germersheim sowie den anschließenden Unteroffizierslehrgang in Appen. Im Anschluss daran begann er seine Ausbildung zum 1. Luftfahrzeug-Mechaniker für das Einsatzflugzeug Tornado in Kaufbeuren. Nach dem Erwerb einer fachbezogenen mittleren Reife fand er von 1993 bis 1995 eine Zwischenverwendung bei der Flugberatung der FlgHStff Erding. Seine fachspezifische Ausbildung Bereich Flugsicherung APP fand 1995 an der Flugsicherungsschule in Kaufbeuren statt. Danach weitere praktische Ausbildung und Einsatz als Fluglotse beim JG 74 „Mölders“ in Neuburg a.d. Donau. Nach bestandenen Offizierslehrgang in Fürstenfeldbruck weitere FS-Ausbildung, diesmal für den Bereich TWR in Kaufbeuren. Nach Abschluss weitere Ausbildung an der DFS-Akademie in Langen sowie AAP in Maastricht und Karlsruhe. Nunmehr eingesetzt als Flugverkehrskontrolloffizier beim LTG 61 in Landsberg.

**Beisitzer - Klaus Müller**  
**Flugverkehrskontrolloffizier in Wittmund**

Nach Erwerb der Fachhochschulreife erfolgte 1978 der Eintritt in die Bundeswehr beim Luftwaffenausbildungsregiment 2 in Budel/NL, dem sich weitere 4 Dienstjahre als Bodenverteidigungs-offizier am gleichen Standort anschlossen. 1982 erfolgte dann der Wechsel als Seiteneinsteiger in die Flugsicherungsausbildung. Nach dem theoretischen Ausbildungsgang erwarb er die Lizenzen Flugplatz- und Radaranflugkontrolle beim JaBoG 38 „F“ in Jever und ist nunmehr seit 1989 als Fluglotse in der Flugplatz- und Radaranflugkontrolle beim JG 71 „R“ in Wittmund eingesetzt.



# Da wurden Erinnerungen wach!

Die Auflösung des Fliegerhorstes in Memmingen bescherte Kaufbeuren ein Ereignis, was hier lange nicht mehr so stattgefunden hatte. Mitte März landete dort ein Starfighter. Natürlich nicht aus eigener Kraft, denn bekannter Weise hat dieser Maschinentyp ja schon seit Jahrzehnten als Einsatzmuster ausgedient. Unter den zahlreichen Zuschauern konnten sich nur noch die Älteren daran erinnern, wie es früher einmal war, als dieses Flugzeug regelmäßige Übungsanflüge auf den Fliegerhorst in Kaufbeuren durchführte. Und so riefen die Ereignisse an diesem Nachmittag bei vielen noch einmal nostalgische Erinnerungen hervor. Mit starken Halteleinen befestigt erschien der Starfighter freischwebend unter einer Sikorsky CH 53 am Himmel über Kaufbeuren. Zielsicher setzte der alte Düsenjäger, der schon fast etwas museumsreif aussah, auf der Landebahn auf. Etwas unkontrolliert rollte der Jet, der sich 1987 zum letzten Mal aus eigener Kraft



in die Luft erhoben hatte, noch einige Meter auf der Landebahn. Nun soll er hier in Zukunft zu Schulungszwecken eingesetzt werden. Dabei stört nicht, dass die Maschine schon rund 40 Jahre alt ist. Da der Fliegerhorst Memmingerberg aufgelöst wird, hatte das Verteidigungsministerium beschlossen, die Ausbildungswerkstatt für Fluggerätemechaniker und Kommunikationselektroniker samt 90 Ausbildungsplätzen nach Kaufbeuren zu verlegen. Dafür wird unter anderem der Starfighter gebraucht. Für den „Sikorsky“ mit einer Gesamtleistung von 8000 PS scheint der Transport ein Kinderspiel. Zwei weitere Starfighter müssen noch nach Kaufbeuren geschafft werden und außerdem wurde auch ein Alpha-Jet „eingeflogen“.

Quelle: Allgäuer Zeitung  
Fotos: Bildstelle der TSLw 1

## KAUFBEUREN 2003



Aber dies war nicht der einzige Flugbetrieb, den Kaufbeuren in den vergangenen Monaten erleben durfte. Ebenso ungewöhnlich waren auch die Ereignisse, die zu Beginn des Jahres neben zahlreichen Bundeswehrangehörigen und den Beschäftigten der Firma EADS auch viele Schaulustige anlockte, die sich entlang der Ringstraße und der Einflugschneise in Kaufbeuren gruppierten. Alle harrten aus dem gleichen Grunde aus: sie erwarteten den Anflug und die Landung des ersten Eurofighter in Kaufbeuren. Nach einem Überflug setzte der Jet mit dem taktischen Rufzeichen 98+31 auf der Landebahn auf. Der Eurofighter wurde im Auftrag der Firma EADS von Manching bei Ingolstadt nach Kaufbeuren überführt. Die Verfügbarkeit dieses Flugzeugtyps ist Grundvoraussetzung für die Schulung des technischen Personals für den Eurofighter, die hier in Kaufbeuren an der Technischen Schule der Luftwaffe 1 durchgeführt wird.

# A new eye for a safe European sky...



So prangte es am 2. November 2002 von einem Transparent in der niederländischen EUROCONTROL-Zentrale Maastricht anlässlich der Inbetriebnahme des neuen Kontrollraumes. Die hauptsächlichste Neuerung bestand jedoch nicht nur aus dem Umzug in neuere Räumlichkeiten, sondern vielmehr aus dem Umstieg auf ein neues Operator Input and Display System, kurz ODS.

Vor ungefähr 10 Jahren begann man seitens der damals noch nicht zur DFS beurlaubten Kameraden des FS-Sektors „A“ zusammen mit den zivilen Kollegen von EUROCONTROL die Anforderungen an das neu zu schaffende System zu definieren. Schon damals stand fest, dass man sich gewissen Trends und Entwicklungen auf dem Gebiet der Systemtechnik nicht verschließen will. Diesem Umstand ist es unter anderem auch zu verdanken, dass eine vom heimischen PC bekannte „Mouse“, wenn auch mit drei Tasten, den bis dato genutzten „Rolling-

ball“ abgelöst hat. Auch auf dem Gebiet der Darstellung in den Arbeitsplätzen wurden mit dem neuen System grundlegende Neuerungen eingeführt. So wurden die bis dahin genutzten runden, einfarbigen Radarbildschirme durch 20 Zoll große Sichtschirme mit farbigem Display ersetzt. Daneben musste die gesamte Eingabelogik einer auf Windows-Technik basierenden Bedienphilosophie weichen.

Aber nicht nur an die Technik, sondern auch an das Personal wurden große Anforderungen gestellt, da neben dem gewöhnlichen Schichtbetrieb, welcher sich aufgrund des eklatanten Personalfehls schon schwierig genug gestaltete, noch zusätzliche Schulungs-, Einweisungs- und Simulationsmaßnahmen durchgeführt werden mussten. Ferner wurde in den letzten vier Wochen vor der offiziellen Inbetriebnahme des neuen Kontrollraumes der Tagesflugbetrieb der DFS Niederlassung Maastricht aus dem neuen

Kontrollraum abgewickelt, um etwaige Systemdefizite und dadurch noch notwendige Veränderungen aufzudecken. Diese „Generalprobe“ erfolgte im sog. „Schattenbetrieb“, wobei die Arbeit aus dem neuen Kontrollraum immer von mindestens 2 Kollegen aus dem alten Kontrollraum beobachtet wurde, um bei einem möglichen Systemausfall sofort die Kontrolle übernehmen zu können.

Abschließend kann festgestellt werden, dass mit der Inbetriebnahme des neuen Kontrollraumes in Maastricht eine neue, hochmoderne Kontrollzentrale entstanden ist. Bleibt somit nur zu hoffen, dass die Verantwortlichen für ähnliche Neuerungen in der örtlichen militärischen Flugsicherung diesen Bericht als Ansporn sehen, es EUROCONTROL gleichzutun und überaltete FS-Technik durch neue, den Anforderungen nach Sicherheit und Effizienz gerecht werdende Systeme zu ersetzen.

*Thomas Güntert-Drummer*



# Systems

# **Supporting Your Success**

Avitech AG is the successor of Avitech  
Aviation Management Technologies GmbH.  
Newly restructured we are now prepared to meet  
the future requirements of the market flexibly and efficiently.

We continue to support our Military and Civil customers  
worldwide with intelligent systems and solutions for

- Aeronautical Information Services
- Message Handling
- Air Traffic Management

Just talk to us.

**Avitech AG**  
**Bahnhofplatz 1**  
**88045 Friedrichshafen / Germany**  
**Phone: +49 (0) 75 41 / 282 - 124**  
**Fax: +49 (0) 75 41 / 282 - 199**  
**E-Mail: [sales@avitech-ag.com](mailto:sales@avitech-ag.com)**

**[www.avitech-ag.com](http://www.avitech-ag.com)**



**20 Jahre ATC  
in**

**ET  
NG**



# Was, schon ein Jubiläum?

Da wurden die Ehemaligen und jetzigen Angehörigen der Airfield Service Squadron in Geilenkirchen aber hellhörig als sie die Einladungen erhielten, sollten denn schon 25 Jahre vergangen sein, seit dem die ATC-Units ihren Dienst am Heimatflughafen des NATO E-3A Verbandes aufgenommen hatten. Natürlich nicht! Wer auch immer und aus welchem Grunde feiern wollte, ihm erschien 20 Jahre Bestehen ausreichend, um ein Fest zu veranstalten. Und es waren nicht Wenige, die sich dann einfanden, um an ihrer alten Wirkungsstätte mal wieder vorbeizuschauen. Das Wetter spielte mit und bot damit auch die Voraussetzungen für viele Präsentationen im Freien. Und wie es solchen Festen eigen ist, standen sich dann „Wildfremde“ gegenüber und stellten erst auf dem zweiten Blick fest, dass sie jahrelang zusammengearbeitet hatten. Anlass genug, sich dann im Gespräch an alte und unvergessene Erlebnisse zu erinnern.

Begonnen hatte es in Geilenkirchen mit einer Baustelle, bei der man sich nur schwer vorstellen konnte, dass dies einmal ein Flugplatz der besonderen Art werden sollte. Bereit, um den ersten und bis heute einzigen fliegenden internationalen NATO-Verband des Frühwarnsystems AWACS aufzunehmen. Und so, wie sich die Infrastruktur des Flugplatzes von Mitte 1980 beginnend langsam entwickelte, so nahmen auch die Gebäude, die einmal die Flugsicherungskomponenten, die Feuerwehr und den administrativen Teil aufnehmen sollten, Schritt für Schritt Gestalt an.

Unvergessen bleibt natürlich jener Pilot der Belgischen Luftwaffe, der bereits zwei Monate vor der Landung der ersten AWACS-Boeing die nagelneue Start- und Landebahn einweihte. SLT Jean-Luc Martin befand sich auf einem Übungsflug, als er Störungen an seinen Funk- und Navigationsgeräten feststellte. Zu allem Überfluss wurde ihm dann auch noch der Treibstoff knapp und so hielt er Ausschau nach einem geeigneten Landeplatz in seiner Nähe. Dass er sich zwischenzeitlich schon lange nicht mehr über Belgien befand, war ihm dann nicht mehr so klar, als er unter sich eine wunderbare lange Runway erblickte. Und so war es dann schon später Nachmittag, als „Jean-Luc“ seine Mirage in den Endanflug steuerte und zur Landung ansetzte. Der Zufall wollte es, dass gerade zu diesem Zeitpunkt die neue Startbahnbefehrerung zu Testzwecken eingeschaltet worden war. Unwissend, dass in wenigen Minuten die erste Landung erfolgen sollte, hatte auch noch eine Kehrmachine für Sauberkeit auf der Landebahn gesorgt. Und so landete der Jet, der in Lüttich-Bierset stationiert war, mit viel Glück vorbei an Beton- und Baufahrzeugen und rollte am Ende der Runway aus. Kaum stand die Maschine, sah sich der Pilot umringt von Privatfahrzeugen und Schaulustigen, die ungläubig und staunend Anflug und Landung verfolgt hatten. Als sich dann das Kabinendach öffnete, wandte sich der Pilot mit der Frage: „Nörvenich?“ an die Umstehenden. Für SLT Jean-Luc Martin war dies nicht nur die erste Landung auf einem Flugplatz außerhalb Belgiens, sondern auch seine erste Nachtlandung. Kein Wunder also, dass er als erster Flieger, der auf der NATO-Airbase landete, in die Annalen des Verbandes einging.

Einige Monate später landete dann die erste AWACS-Boeing - unterstützt durch die örtlichen ATC-Units - auf ihrem neuen Heimatflughafen in Geilenkirchen. Der NATO E-3A Verband hatte seine Tätigkeit aufgenommen.

Viele andere Geschichten, neben den Fragen „Wo kommst Du her?“ und „Was machst Du jetzt?“, machten an jenem gelungenen Festtag noch die Runde. Einig war man sich jedoch, dass bis zum nächsten Treffen ja wohl nur fünf Jahre vergehen sollten, damit dann ein rundes Jubiläum gefeiert werden kann.



*Alles begann 1980 mit einer Baustelle!*



*Am 24.02.82 war es dann so weit:  
Nato 1 weihte die Startbahn offiziell ein*

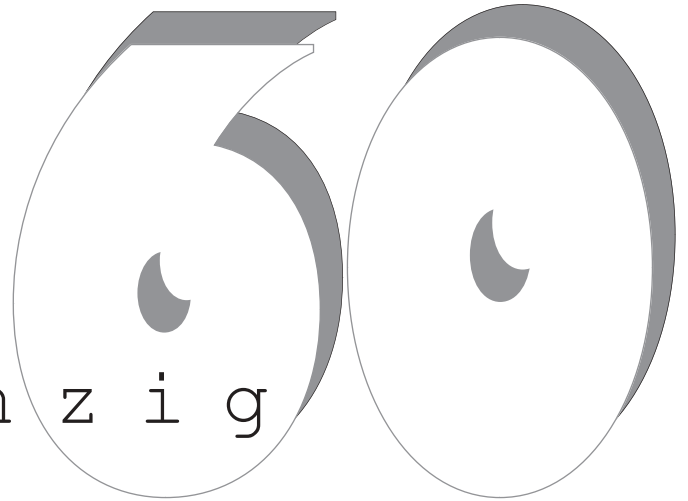


*... und bevor alles so richtig fertig war landete schon mal  
SLT Jean-Luc Martin mit einer Mirage der Belgischen Luftwaffe*



*...und dann die offizielle Übergabe am 28. Juni 1982*

s e c h z i g



Vielleicht sollte man sich einige Tage vor einem Krieg doch andere Gedanken machen, als darüber nachzudenken, wie sechzig Jahre verlaufen sind.

Mit einundzwanzig trat ich in die Bundeswehr ein. Nach der Grundausbildung und den weiteren FS-Lehrgängen kam ich über Ingolstadt nach Neuburg. Für mich war dies der Traumstandort. Doch nach 20 Jahren Aufenthalt ging es nach Beja in Portugal. Hier durfte ich ganz tolle vier Jahre erleben. Es war wie Urlaub. Man arbeitete 5 Wochentage und hatte dann Zeit, Land und Leute kennenzulernen. Leider musste ich nach vier Jahren dann für die restlichen vier Dienstjahre nach Deutschland zurück. Die ersten zwei Jahre kam ich nach Lechfeld und den Rest meiner Dienstzeit war ich in Preschen. Ein Highlight schlechthin. Ich lernte hier viel über die ehemalige DDR. Die Kameradschaft zwischen uns war großartig, alles war einfach Spitze. Doch auch diese Zeit ging zu Ende.

1994 wurde ich als 52-jähriger in den Ruhestand geschickt. Dies war natürlich eine gewaltige Umstellung. Zu Hause gab es noch manches an Arbeit. Das Haus war noch fertigzustellen und zugleich zu renovieren. Nach einigen Jahren hatte ich dies geschafft. Nun, einiges ist noch zu tun, doch auch Rom wurde nicht an einem Tage erbaut.

Meine Frau und meine Tochter kauften sich je ein Pferd. Nun hatte ich meine Freizeitbeschäftigung, nämlich die Betreuung der Pferde meiner beiden Frauen. Am Wochenende auf den Turnieren gibt es allerhand zu tun. Doch bis jetzt geht alles noch ganz gut.

Auf einmal, ohne es richtig zu bemerken, wurde ich sechzig Jahre alt. Es bleiben die Erinnerungen an eine schöne Dienstzeit und die Erkenntnis, dass es auch ein Leben ohne Flugsicherung gibt. Ich wünsche allen Mitgliedern im BMFD weiterhin viel Glück und Erfolg und verbleibe

Euer Max



# Jahre



Hilmar Wassermann

Nun nähert sich allmählich der Tag, an dem ich sechs Jahrzehnte hinter mir habe. Und wenn ich diese lange Zeit Revue passieren lasse, stelle ich fest, dass die Jahre seit meiner Pensionierung mich am meisten geprägt haben. In einem Zeitungsartikel las ich damals, dass den Menschen, die durch das Unglück in Tschernobyl so hart getroffen waren, nicht mehr sehr viel Lebensmut geblieben war. Hauptsächlich geschädigte Kinder, die hier bei uns Nordfriesen in vier Wochen so etwas wie „Erholung“ suchten, machten uns darauf aufmerksam, wie schlimm die Lage in ihrem Land wirklich war. Auf Gegenbesuchen bei ihren Eltern waren wir entsetzt und machten unter dem Dach der „Tschernobylhilfe“ ab 1995 die ersten privaten Hilfstransporte nach Weißrussland. Als die Transporte aber einen

immer größeren Umfang annahm, wurde uns geraten, einen eigenen Verein, den ich seit vier Jahren leite, zu gründen. So haben wir unser Gebiet, das wir seit 1998 unter eigener Regie versorgen, auf ganz Osteuropa ausgedehnt. Seitdem wird gesammelt, gepackt, geplant und koordiniert, und wir sind jedes Jahr unterwegs, ob nach Russland, Weißrussland, in die Ukraine oder nach Rumänien. Dort, wo unsere Hilfe gerade am nötigsten gebraucht wird, geht die Reise mit unseren allesamt ehrenamtlich arbeitenden Mitgliedern hin. Ob Schikanen an der Grenze, schlimmste Straßenverhältnisse, tagelanges Warten auf Genehmigungen oder Verhaftungen, wir sind immer wieder auf dankbare Menschen in Kinderheimen, Altenheimen, Waisenhäusern, Krankenhäusern, Suppenküchen und Gefängnissen gestoßen, zu denen auch heute noch viele Verbindungen bestehen. Und immer wieder kommt auf diesen Transporten Traurigkeit und Verwirrtheit auf, wenn man diese von allen vergessenen Menschen sieht, denen wir das Leben ein klein wenig erleichtern wollen, die ihre letzte Kopeke opfern, um uns ihre Liebe und Dankbarkeit zu zeigen, und man kommt ins Grübeln, um welche Dinge und Probleme wir hier bei uns kreisen und wie banal und unwichtig doch so vieles in unserem Leben ist.

Meine Frau wird bis zu ihrer Pensionierung noch elf Jahre arbeiten müssen, und da auch unser 13-jähriges Nesthäkchen

versorgt werden will, bleibe ich in Mathe, Latein, Englisch und den anderen Fächern geistig immer auf der Höhe. Meine anderen vier Kinder und die Enkelkinder schneien in schöner Unregelmäßigkeit zu uns herein, und es werden dann immer turbulente Tage.

Auch Haus und Garten will bestellt sein, und dennoch bleibt mir auch Zeit mich bei der hiesigen Zeitung, der Post und an der Schule unserer Tochter in der „Müsliecke“ zu beschäftigen. So komme ich mit den unterschiedlichsten Menschen in allen Altersgruppen zusammen, was mein Leben ungeheuer bereichert. Und Zeit, um mein Russisch zu verfeinern, Musik zu machen und für den Sport bleibt auch noch.

Meine „alten Arbeitskollegen“ aus dem nördlichen Raum treffe ich in schöner Regelmäßigkeit beim Grünkohlessen, und es ist immer wieder schön, sich an frühere Zeiten zu erinnern und über aktuelle Dinge zu plaudern.

Ein herzliches Dankeschön geht an Euch vom BMFD, denn durch Eure „Mitteilungen“ bin ich über die Lage im Flugsicherungssektor immer bestens informiert.

Alles zusammen möchte ich meinen jetzigen Lebensabschnitt nicht missen, denn er gibt mir das Gefühl, etwas bewirken zu können und nicht älter zu werden .... es sei denn, der BMFD erinnert mich daran.





# Das klingt gut.

Wir bringen Ruhe in Ihren Alltag. Als erste reine Internetbank Europas spart sich die NetBank die Filialen und Ihnen die Kosten. Wir konzentrieren uns auf das Wesentliche: die Wünsche unserer Kunden. Die NetBank ist da, wo Sie sind. Die Öffnungszeiten bestimmen Sie.

- **NetBank Giro Allround:** kostenlose Kontoführung, 2,5 % p.a. Guthabenzins ab dem ersten Euro\*
- **NetBank Kredit Allround:** günstig und unkompliziert
- **NetBank Fonds Allround:** über 3.500 Fonds, immer 35 % Rabatt auf jeden Ausgabeaufschlag
- **NetBank Depot:** schnelle und kostengünstige Abwicklung von Wertpapieraufträgen
- **NetBank Anlagekonto:** Top-Konditionen mit 2,8 %\* p.a.
- **SMS-Kontoservice:** aktuelle Kontostandsmeldungen einfach per SMS auf das Handy

**Banking für Anspruchsvolle.**

\* Stand: 05/2003.

**netbank**....  
Europas erste Internetbank

# Verehrter Leser !

Die Sicherheit im Luftraum muss gewährleistet sein. Qualitätsmanagement heißt das Schlagwort. Die Nutzung moderner Flugsicherungsanlagen trägt dazu bei. Nicht umsonst wird immer mehr Kritik an den bei der Bundeswehr genutzten Geräten laut. Und dennoch....

Auch mit solchen – wie auf dem Bild gezeigten – idyllisch versteckten Anlagen ist man heute noch in der Lage, in Europa Flugsicherheit zu produzieren.

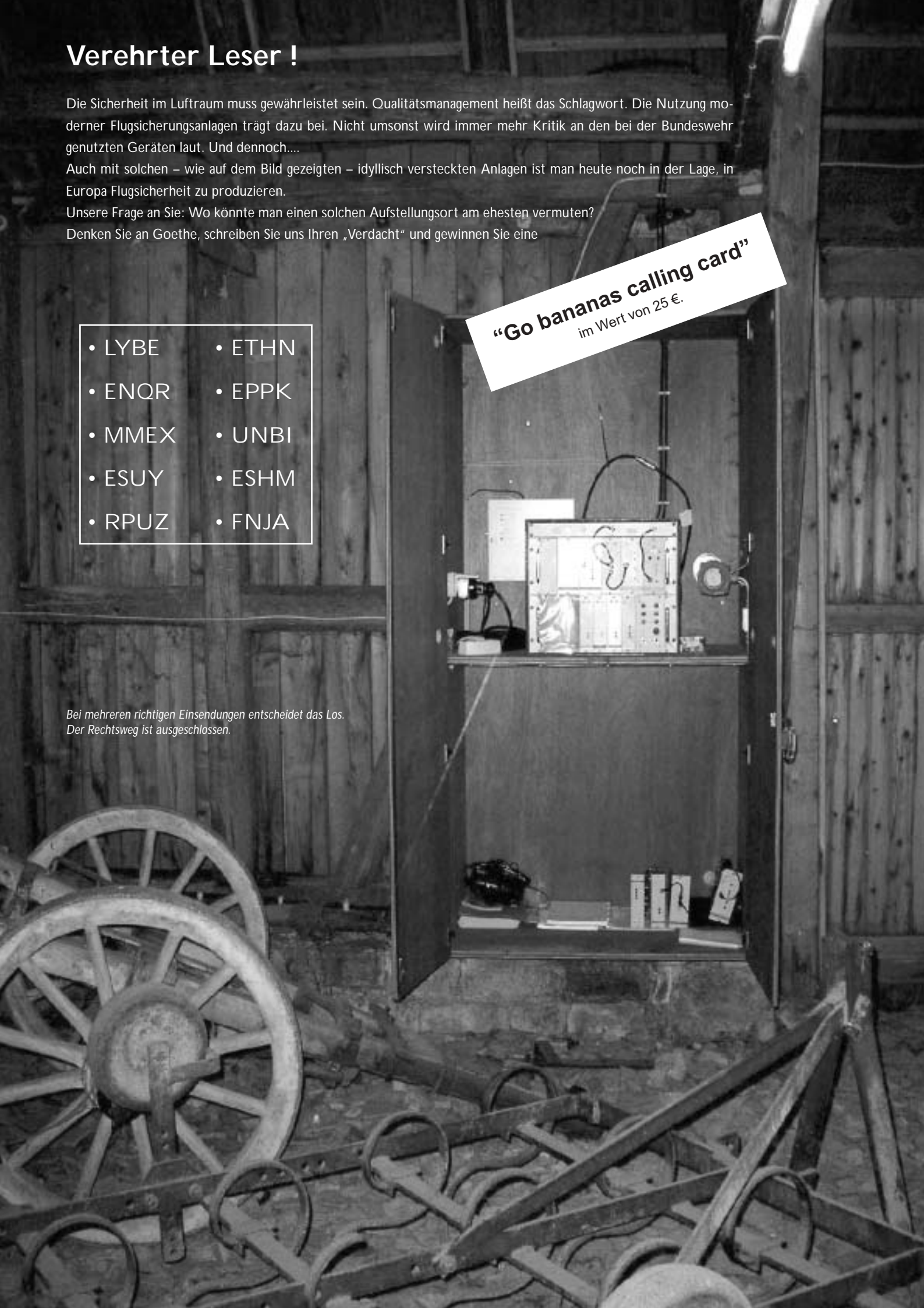
Unsere Frage an Sie: Wo könnte man einen solchen Aufstellungsort am ehesten vermuten?

Denken Sie an Goethe, schreiben Sie uns Ihren „Verdacht“ und gewinnen Sie eine

**“Go bananas calling card”**  
im Wert von 25 €.

- |        |        |
|--------|--------|
| • LYBE | • ETHN |
| • ENQR | • EPPK |
| • MMEX | • UNBI |
| • ESUY | • ESHM |
| • RPUZ | • FNJA |

*Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los.  
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.*





**Werbung DBwV**

**Film vorhanden**

Datei Bearbeiten Ansicht Favoriten Extras ?  
 Zurück → → Suchen Favoriten Medien  
 Adresse http://www.bmfd.de/index.htm



**Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands BMFD**  
 Military Air Traffic Services Organization Germany MATSOG

**BMFD Homepages**

- ↳ Info
- ↳ News
- ↳ Services
- ↳ Links
- ↳ Events
- ↳ Club
- ↳ Gästebuch
- ↳ Kontakt
- ↳ BFRUN
- ↳ MITGLIEDER
- ↳ Alle öffnen
- ↳ Alle schließen

## Herzlich willkommen!

Der BMFD ist die einzige Interessensvertretung des Flugsicherungspersonals der Bundeswehr. Im BMFD haben sich Fluglotsen, Flugdatenbearbeiter, Flugbeobachter und Flugsicherungstechniker zusammengeschlossen, die in den Kontrolltinnen und den Anflugkontrollstellen der Bundeswehrfluggelände, und als beauftragte Soldaten in den Flugsicherungszentralen der DFS und der EUROCONTROL-Zentrale Maastricht arbeiten.

Der BMFD setzt sich ein für die Erhaltung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Flugsicherungssystems und der technischen Systeme. Das angestrebte Ziel ist die Erhöhung der Sicherheit und Leistungsfähigkeit im Luftraum, sowie die Verbesserung der Arbeitsbedingungen des beteiligten Personals.

**Achtung bitte beachten Sie folgende Neuierung:**

Nach einigen Problemen in der Vergangenheit ist es uns nun endlich gelungen, unseren geschützten Mitgliederbereich für alle Vorbandmitglieder freizuschalten. Bitte beachten Sie bei der Abfrage des Benutzernamens und des Kennwortes folgende Regeln:

- Der Benutzername setzt sich zusammen aus Ihrem Vor- und Nachnamen.
- Es darf zwischen Vor- und Nachname kein Leerzeichen gesetzt werden.
- keine Großbuchstaben!
- Umlaute ä,ä,ü bitte als ae, oe, ue sowie ð als ox eingeben.
- alle ACZWORT müssen Sie Ihre Mitgliednummer eingeben!

Wir hoffen aus allen Problemen gelöst zu haben, falls Sie sich wieder Erwasen nicht einloggen können, senden Sie bitten eine Nachricht an den Webmaster.

**Personelles Desaster nimmt Formen an.**

Seit Jahren wart der BMFD vor einem sich abzeichnenden Personalchaos. Leider werden unsere Wünsche nicht gehört, sondern wir zu lange als "Verbandsgeschwtz" abgetan. Und nun stehen wir da mit unserem an allen Ecken zu kurzen Personalstand, und wir darf das nun wieder "ausbaden"? Natürlich genau eines Personal, was die nun entstandene Situation schon im Grundgesetzprogramm des Verbandes aus dem Jahre 1999 voraus sah.

Dabei waren wir nicht die einzigen Wamer in der Würde, auch die jetzige Verteidigungsminister maßnahmen schon vor Jahren eine schlimme Entwicklung.

*"Wir sind bereits in der Vergangenheit sehr für eine Geostrkung der militärischen Flugsicherung eingetreten. Die Verantwortung liegt auf der Hand. Der der derzeitigen Regelung sind neue Schnittstellen entstanden zwischen örtlicher und berlndlicher Flugsicherung, so dass die Gefahr einer technischen und personellen Ausweitung von Bundeswehr-Flugsicherung und der DFS nicht zu verkennen ist.*

*Die Integration der örtlichen Flugsicherung in die privatisierte Deutsche Flugsicherung hätte dagegen viele Vorteile, die unverwekelt bestten:*

*Die militärische Ausstattung und Beschaffung der Flugsicherungstechnik auf dem neuesten Stand der Entwicklung zu halten, das sich im Rahmen der Streitkräfte, alle im engen Rahmen haushaltsrechtlicher Bestimmungen handeln müssen, wesentlich schwieriger erreichen, als dies in einer privatrechtlich organisierten Institution wie der DFS möglich ist. Die notwendige Modernisierung der Ausstattung der örtlichen militärischen Flugsicherung hnnte im Rahmen der Integration wesentlich schmafter voran gebracht werden. Es besteht hier aus Gründen der Flugsicherheit ein dringender Handlungsbedarf, denn die Radarstationen sind überaltert und ein Ersatz ist nicht absehbar."*

Dem ist nichts hinzuzufügen Herr Minister, Sie haben Recht und unsere volle Unterstützung! Setzen Sie nun den politischen Willen um und erteilen Sie den Auftrag im Sinne Ihrer strikten Ausführungen.

Denn es hilft nicht nur an wachsendem und jungen leistungsfähigen Personal, gleichzeitig haben wir auch einen technischen Auswuchszustand erreicht, der eine Flugsicherungsstellen dazu zwang, den Piloten der anliegenden Luftfahrzeuge mitzuteilen, dass ihre stndige Flugsicherungskontrolle nicht mehr gewährleistet werden kann.

gliedsdaten online mit Nutzen Sie dazu den Link: [SERVICEMITGLIEDER](#)

Senden Sie Fragen oder Kommentare zu dieser Website an [webmaster@bmfd.de](mailto:webmaster@bmfd.de)  
 Copyright © 1999, 2000, 2001, 2002, 2003 Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands  
 Angaben ohne Gewähr. Letzte Änderung: **Saturday, 15. March 2003 11:31:07**

Sie sind der **15457** Besucher unserer Homepage



- Anzeige -

# 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: reflection@bmf.de

## Pressesprecher:

Johann Stempfle  
Schlossweg 7  
25582 Drage  
fon: 04893 / 434  
eMail: presssprecher@bmf.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.bmf.de  
Tel.: 02451-929604

## Anzeigenannahme:

Wolfgang Albert  
Im Löhle 1  
D-97990 Weikersheim  
fon: 07934 / 1470  
eMail: werbung@bmf.de

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.

# zum 50. Lebensjahr

gratulieren wir unseren Mitgliedern:

|                     |            |        |
|---------------------|------------|--------|
| Gebler, Siegfried   | 05.10.1952 | FCS    |
| Wellmann, Siegfried | 09.10.1952 | ETNL   |
| Koch, Erich         | 01.12.1952 | HFIgWS |
| Ebert, Bernd        | 28.12.1952 | LwDiv  |
| Müller, Wolf-Dieter | 02.01.1953 | ETHC   |
| Monczyk, Manfred    | 03.01.1953 | ETHM   |
| Mechsner, Gerald    | 06.01.1953 | ETHN   |
| Ruland, Günter      | 06.01.1953 | ETSB   |
| Langner, Jürgen     | 10.03.1953 | KATS   |
| Beutnagel, Jürgen   | 13.04.1953 | ETHE   |
| Jakob, Johann       | 05.05.1953 | ETNG   |

# zum 60. Lebensjahr

gratulieren wir unserem Mitglied:

|                     |            |               |
|---------------------|------------|---------------|
| Moll, Walter        | 17.11.1942 | GOCH          |
| Radtke, Erhard-Ingo | 21.11.1942 | KAUFBEUREN    |
| Grandis, Roman      | 03.04.1943 | TREIA         |
| Wassermann, Hilmar  | 14.04.1943 | SCHOBÜLL-LUND |
| Fabianek, Bernd     | 18.04.1943 | ROTH          |



# ▷ 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](http://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