

# REFLECTION 1/04

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

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



**Neue Führung im AFSBw**

**Übungszentrum Trollenhagen**





Fotos vom OPEVAL in Trollehagen (Seite 14-16)

# INHALTSVERZEICHNIS

3	EDITORIAL
4 - 7	AMTSLEITER AFSBW OBERST STORJOHANN IN RUHESTAND VERABSCHIEDET
8 - 9	CRITICAL INCIDENT STRESS MANAGEMENT
10	GLOBAL HAWK ABSOLVIERT TESTFLÜGE ÜBER DEUTSCHLAND
11 - 13, 18	MILITÄRISCHE FLUGSICHERUNG OHNE ZUKUNFT
14 - 16	ÜBUNGSZENTRUM TROLLEHAGEN
19 - 20	IT'S A COLLISION WAITING TO HAPPEN
20	PREISVERGABE PREISRÄTSEL 2/2003
21	DAS IMMELMANN-GESCHWADER
22	RADARTECHNOLOGIE: EIN WENIG GESCHICHTE
23	HPTM FRANZ HÜTTERMANN VERABSCHIEDET
24 - 25	INGMAR WOLF - 60 JAHRE
26	IMPRESSUM / GEBURTSTAGE



Liebe BMFD-Mitglieder,

ein wichtiger Termin für die Militärische Flugsicherung war in der letzten Zeit sicherlich die Übergabe des Amtes für Flugsicherung der Bundeswehr an einen neuen Leiter. Der Stabwechsel fand am 22. April statt, wobei der scheidende Leiter, Oberst Rolf Storjohann, den angereisten BMFD-Vorstandsmitgliedern nochmals für die gute Zusammenarbeit in den letzten Jahren dankte und um Verständnis warb, dass trotz besten Bemühens nicht alle Vorhaben hätten umgesetzt werden können. Der BMFD bedankte sich bei ihm mit einem Buchgeschenk und gab der Hoffnung auf eine vergleichbar gute Zusammenarbeit mit dem neuen Leiter, Oberst Charles Dvořák, Ausdruck.

Während der vielen Ansprachen wurde ein guter Vergleich gebracht: „es hülfe nichts, neben einer Dampfwalze herzulaufen - um die Richtung zu bestimmen, müsse man das Steuer übernehmen“. Wie wahr! Gemünzt war dieser Ausspruch freilich auf das AFSBw und die jeweiligen Leiter. Mangels anderer Möglichkeiten wird der BMFD neben dieser „Dampfwalze“ AFSBw herlaufen und immer dann laut rufen, wenn die Richtung nicht zu stimmen scheint. Eine Dampfwalze ist gut im Straßenbau, im Morast taugt sie für nichts.

So wurde in diesem Heft einige Male „gerufen“, etwa hinsichtlich der Situation in Kabul. Vielleicht etwas zu spät, denn durch Abgabe der Verantwortung über den internationalen Flughafen Kabul an die NATO und den Abzug der Flugsicherungssoldaten haben sich diese Probleme erledigt. Die Fragen sollten aber dennoch aufgearbeitet werden, denn ein nächstes „Kabul“ kommt sicher irgendwann. Carpe diem!

Derartige Aufgaben müssen nicht unbedingt von Soldaten durchgeführt werden, wie die Situation an der nahegelegenen Basis Baghram zeigt. Dort wird Flugsicherung von einer amerikanischen „Fremdenlegionärstruppe“, einer zivilen US-Firma, durchgeführt. Überhaupt sind etwa 25% des Personalanteils der Amerikaner in Afghanistan und im Irak zwischenzeitlich keine Soldaten mehr, sondern Angestellte von Firmen, wie ‚Black Waters‘. So etwas ist gut für die Statistik und den amerikanischen Präsidentschaftswahlkampf.

Um ähnliche Probleme zu vermeiden, versucht der deutsche Verteidigungsminister die Wehrpflicht zu retten. Hier sollte eine schnelle Entscheidung getroffen werden. Die Aussage von Dr. Peter Struck, man müsse dem Verteidigungsminister viel Geld geben, würde man die Wehrpflicht abschaffen, ist mehr als richtig. Sie zeigt deutlich, dass für die derzeitige Bezahlung geeignetes Personal zukünftig wohl nicht mehr gewonnen werden kann.

Minister Struck hat die Industrie zwar um 200 Millionen beim Eurofighter herunterhandeln können, aber was ist das angesichts der etwa 600 Millionen Euro, um die die Minister Eichel und Struck derzeit verhandeln. Man darf gespannt sein, wie viel Geld dem BMVg noch abgenommen wird. Geld spielt natürlich bei der Neuausrichtung der Bundeswehr eine entscheidende Rolle. So soll man Ende des Jahres auch mehr zu den Standortreduzierungen erfahren, und damit wohl letztlich auch etwas mehr zur Zukunft der Militärischen Flugsicherung.

Interessant dürfte auch die Weiterentwicklung der Deutschen Flugsicherung GmbH sein. Schon Anfang der 90er Jahre war Eingeweihten klar, dass eine weitergehende Privatisierung angestrebt wird. Die Zeit war halt nicht danach. Jetzt aber wird, mit vereinten Kräften aller Parteien, eine entsprechende Novelle angestrebt. Es geht um die Frage, was ist noch hoheitliche Aufgabe der Flugsicherung, dies auch vor dem Hintergrund des „Single European Sky (SES)“. Eine gänzliche Privatisierung der DFS wird wohl vom Finanzministerium angestrebt. Warum wohl? Wie hoch war noch gleich der derzeitige Buchwert der DFS? Uns interessiert vor allem das Verhalten des BMVg in dieser Frage. Natürlich wird im „Gemeinsamen Ministeriellen Ausschuss (GeMA)“ auch über die militärische Flugsicherung gesprochen. Denn eine Frage scheint immer mehr in den Mittelpunkt zu rücken: Lohnt sich eine „eigene“ Flugsicherung überhaupt noch? Die Bundeswehr trennt sich von so vielen Bereichen, von Kraftfahrzeugen über Bewachungsaufgaben bis zu Truppenküchen - und die „Privatisierungssorgie“ scheint kein Ende zu finden.

Abschließend möchte ich unserem Bundesvorsitzenden, Harald Hoppe, im Namen des Vorstands und aller Mitglieder weiterhin gute Besserung und baldige vollständige Genesung wünschen.

Yks Michael Voßloh



Michael Voßloh  
Ehrenvorsitzender BMFD

EDITORIAL

Ein wenig „Kaiserwetter“ herrschte als sich der Platz vor dem Amt für Flugsicherung der Bundeswehr zunehmend mit Gästen füllte, die zur Verabschiedung des Amtsleiters Oberst Rolf Storjohann angereist waren. Die Anwesenheit zahlreicher Wegbegleiter, Kommandeure der Bundeswehr, Politiker und Beamte des Landes Hessen und der Stadt Frankfurt sowie Angehöriger und Freunde unterstrich die besondere Wertschätzung, die sich der scheidende Amtsleiter in 42 Dienstjahren nicht nur innerhalb der Bundeswehr erworben hat.

Und so fand am 22. April 2004 im Rahmen eines militärischen Appells am Sitz des AFSBw in Frankfurt-Hausen und der feierlichen Fahnenübergabe durch den Amtschef des Luftwaffenamtes, Generalmajor Wolfgang Döring, an den neuen Amtsleiter, Oberst Dvořák, eine ungewöhnliche Bundeswehrkarriere ihr würdiges Ende.

Auch Generalmajor Döring ließ in seiner Rede noch einmal die Einzigartigkeit der Karriere von Oberst Rolf Storjohann im Bereich der militärischen Flugsicherung Revue passieren und wies besonders darauf hin, dass der scheidende Amtsleiter im Verlauf seiner militärischen Laufbahn vom Flieger bis zum Oberst alle Dienstgradgruppen durchlaufen habe. Er verwies darauf, dass das AFSBw in seiner 33 jährigen Geschichte nunmehr zum achten Mal einen Wechsel in der Führung vollzöge und dies gerade in Zeiten tief greifender Veränderungen im Rahmen der Weiterentwicklung der Bundeswehr.

Im Besonderen ging er auf den Werdegang von Oberst Storjohann ein, der im April 1962 einige Tage vor Vollendung seines 18. Lebensjahres in die Bundeswehr eingetreten sei und mit besonderer



*Amtsleiter Oberst Storjohann bei seiner Abschiedsrede*

Hartnäckigkeit sein selbstgestecktes Ziel, Flugverkehrskontrollleiter zu werden, verfolgt habe. Flugsicherer sei er dann mit Leib und Seele geworden, wobei er zur Recht stolz darauf sein könne, bereits mit 26 Jahren Hauptfeldwebel in einem intakten Unteroffizierscorps geworden zu sein. Ferner sei er lebender Beweis für die Durchlässigkeit der verschiedenen Laufbahnen in der Bundeswehr.

In Verlauf seiner Ansprache skizzierte Generalmajor Döring dann weitere Stationen im Werdegang des scheidenden

Amtsleiters. Nachdem er 1971 als Leutnant seinen Dienst als Kontrolloffizier in Neubiberg geleistet hatte, wurde er in den folgenden Jahren als Flugsicherungskontrolloffizier und Wachleiter auf den Flugplätzen Fürstenfeldbruck - der Wiege der Luftwaffe - sowie in Lechfeld, Sobernheim und Geilenkirchen und zweimal in Decimomanu eingesetzt, wo ihm als jungem Oberleutnant neben seiner eigentlichen Flugsicherungstätigkeit auch die Verantwortung für die praktische Ausbildung des italienischen Flugsicherungsnachwuchses übertragen wurde.

Nach seinem Wechsel in die Laufbahn der Truppenoffiziere übernahm er dann zunächst Stabsoffizierfunktionen beim JaboG 31 „B“ Nörvenich als SATCO und JG 74 „M“ Neuburg als Chef FlgBtrbStff, bevor er seine erste Verwendung als Dezernatsleiter I 2 im AFSBw übernahm und dort die Belange der örtlichen Militärischen Flugsicherung vertrat. Anschließend wurde er wieder eingesetzt als Truppenführer und Kommandeur der III./TSLw 2, dem Ausbildungszentrum der Militärischen Flugsicherung in Kaufbeuren, hier nun verantwortlich für die Ausbildung des eigenen Flugsicherungsnachwuchses der Bundeswehr. Nach der Umgliederung der TSLw 2 erfolgte dann die erneute Versetzung ins Amt für Flugsicherung der Bundeswehr als Dezernatsleiter I 1 verantwortlich für die Grundsatzangelegenheiten und Luftraumfragen der örtlichen und überörtlichen MilFS.

Besondere Beachtung verdiene letztend-



lich seine Versetzung zur Organisation EUROCONTROL in Brüssel und seine dann erfolgte Berufung zum Leiter der neu aufgestellten militärischen Abteilung der Agentur. Hier habe Oberst Storjohann schon bei der Entwicklung der „Revised Convention EUROCONTROL“ die Notwendigkeit, aber auch die Chance erkannt, die zivil/militärische Zusammenarbeit im Luftverkehrsmanagement Europas entscheidend zu verstärken. In seiner Funktion als Abteilungsleiter hat er sich nicht nur um die deutschen Streitkräfte verdient gemacht; sein Einfluss auf internationaler Bühne hat die militärischen Vertreter in Brüssel enger zusammenrücken lassen und ihm ist es besonders zu verdanken, dass militärische Positionen zunehmend abgestimmt wurden, welches die Gewichtung militärischer Interessen bei der Ausgestaltung und Nutzung des Luftraums erheblich gesteigert hat.

Mit diesen auch im internationalen Flugsicherungsumfeld gewonnenen Qualifikationen war Oberst Storjohann geradezu prädestiniert für die Krönung einer Flugsicherungskarriere als Leiter AFSBw zum 01. April 2001.

Generalmajor Döring betonte ferner, dass damit das Fachkommando der Militärischen Flugsicherung von einem Offizier geführt wurde, der in jeder Beziehung das Rüstzeug für eine solche Verwendung erworben habe, ob im operativen Einsatzbereich, hinsichtlich konzeptioneller Vorgaben, im Bereich Ausbildungsfragen oder internationaler Verflechtungen.

Oberst Storjohann sei jederzeit in der Lage gewesen, fundiert und kompetent die Geschicke der Militärischen Flugsicherung zu lenken, Vorgaben zu geben und Visionen zu entwickeln.

Unter den vielen thematischen Schwerpunkten während seiner Zeit als Amtsleiter seien einige im Besonderen hervorzuheben. Hierzu zähle die Fortschreibung bestehender Vereinbarungen, Abkommen und Absprachen der zivil/militärischen Integration in der DFS und ihre Anpassung auf die nach 10 Jahren Integrationsmodell in der Flugsicherung Deutschlands gewandelten Rahmenbedingungen. Operationelle und technische Entwicklungen im europäischen Flugsicherungssystem sowie die Ausweitung von Air Traffic Control zu einem umfassenden Air Traffic Management seien ihm Anlass gewesen, die Gültigkeit und die zeitgemäße Zuordnung von bestehenden Konzepten und Verfahren kritisch zu hinterfragen.

Und so sei es auch zu verstehen, dass in seiner Amtszeit die Fusion des Systemkontrollzentrums für die Militärische Flugsicherung mit dem Sitz des AFSBw in Frankfurt-Hausen endlich realisiert wurde und damit die beiden, parallel nebeneinander agierenden Betriebszentralen zusammengelegt werden konnten. Es entstand die Keimzelle des sich entwickelnden „Aeronautical Information Management der Bundeswehr“, einer logischen Entwicklung, welche den künftigen Notwendigkeiten bei der Flugvor-

bereitung, -beratung und -durchführung militärischer Flüge vor dem Hintergrund sich wandelnder Rahmenbedingungen Rechnung trage.

Der Amtschef Luftwaffenamt betonte in seiner Rede ferner, dass Oberst Storjohann's Dienstzeit in Frankfurt von seinen erfolgreichen Bemühungen, die ihm unterstellten Offiziere und Unteroffiziere in die anspruchsvollen Aufgaben einzubinden, geprägt worden sei und er ferner die wichtigen Aufgaben des Stand-



Neuer Amtsleiter Oberst Dvořák mit Gattin

ortältesten der Stadt Frankfurt am Main mit Bravour bewältigt habe.

General Döring schloss seine Ausführungen mit folgenden Worten:

„Sie und die Soldaten und zivilen Mitarbeiter des AFSBw haben sich Neuem stets mit Engagement, eigenen Initiativen und hohem Sachverstand gestellt. Es ist Ihnen zu verdanken, dass die Militärische Flugsicherung auf zukünftige Veränderungen vorbereitet ist.

Man hat Sie überall als aktiven und

**Amtsleiter Oberst Storjohann verabschiedet**



Stv. Vorsitzender J. Sieberg übermittle die besten Wünsche des BMFD-Vorstandes und der Mitglieder

überaus kompetenten Repräsentanten der Bundeswehr kennen und schätzen gelernt. Sie haben wichtige Beziehungen geknüpft und aufrechterhalten.

Sie waren ein herausragender Botschafter der Bundeswehr und unserer Luftwaffe und können zu Recht stolz auf das Erreichte sein.

Aus etlichen Gesprächen weiß ich, dass nicht nur die Teilstreitkräfte, sondern auch viele der hier anwesenden Gäste Sie ungern gehen lassen, sowohl aus Ihrem derzeitigen Amt als auch aus der Bundeswehr...

Herr Oberst Storjohann, Sie verlassen das AFSBw und die Bundeswehr, aber Sie lassen Freunde zurück, viele Verbindungen werden sicherlich bestehen bleiben. Für Ihren weiteren Lebensweg, künftig vielleicht verstärkt als Reisender und damit auch als Luftraumnutzer, Ihnen und Ihrer Familie nur Gutes. Ein herzliches Dankeschön und Anerkennung Ihrer hervorragenden Leistungen auch im Namen des Inspektors der Luftwaffe.“

## Oberst Rolf Storjohann

geboren am 19. April 1944 in Lüneburg  
verheiratet, drei Kinder

1962

Eintritt in die Bundesluftwaffe, Grundausbildung, Unteroffiziersausbildung, Ausbildung zum Flugsicherungskontrolleiter für die Platz- und Anflugkontrolle

1970

Ausbildung zum Offizier des Militärfachlichen Dienstes

1971

Flugsicherungskontrolloffizier in Neubiberg, Fürstenfeldbruck, Decimomannu, Lechfeld, Sobernheim und Geilenkirchen

1984

Absolvierung des Staboffiziergrundlehrganges

1985

Flugsicherungseinsatzstabsoffizier bei JaboG 31 „Boelcke“ in Nörvenich

1989

Einsatz als Staffelchef der FlgBtrbStff bei JG 74 „Mölders“ in Neuburg / Donau

1992

Dezernatsleiter AFSBw I 2

1993

Kommandeur III./TSLw 2 in Kaufbeuren.

1994

Dezernatsleiter AFSBw I 1

1996

Deutscher militärischer Vertreter bei der Agentur EUROCONTROL in Brüssel

1998

Leiter der EUROCONTROL Military Expert Unit in Brüssel

seit April 2001

Leiter Amt für Flugsicherung der Bundeswehr

Beförderungen

1964 Unteroffizier

1967 Feldwebel

1970 Hauptfeldwebel

1970 Leutnant

1972 Oberleutnant

1977 Hauptmann

1985 Major

1988 Oberstleutnant

1999 Oberst

Auszeichnungen

1988 Ehrenkreuz der Bundeswehr in Gold

## Rede Oberst Storjohann

Sehr geehrte Herr General Döring, Sie haben recht: hier steht ein stolzer

Mann, aber es geht auch ein nachdenklicher und dankbarer Soldat. Ich hatte das Glück, in einen Beruf hineinzuwachsen,

der offensichtlich meinen persönlichen Fähigkeiten und Überzeugungen entspricht. 42 Jahre durfte ich in diesen Streitkräften, in der Luftwaffe dienen, und ich habe mich in dieser Gemeinschaft immer wohl gefühlt. Natürlich erinnere ich mich an die Aufbaujahre der neuen Luftwaffe; wir waren die Jungen, die Wilden, wir wollten es anders machen und wussten selbstverständlich alles besser. Ich erinnere mich an die damals gegebenen politischen Rahmenbedingungen, an die Bereitschaften während der Kuba-Krise und des Aufstandes in der Tschechoslowakei, an die öffentlichen Diskussionen z. B. über den NATO-Doppelbeschluss oder über die Belastung der Bevölkerung durch militärische Tiefflüge. Ich erinnere mich aber auch an die breite Unterstützung der Streitkräfte seitens der Politik.

Heute, bald 15 Jahre nach dem Fall der Mauer - auch als Ergebnis der Einsatzbereitschaft dieser Streitkräfte - scheint mir diese Unterstützung nicht in allen politischen Gremien und Ebenen in dem angemessenen Umfang deutlich zu werden. Dieses führt zu möglicher Gleichgültigkeit der Gesellschaft gegenüber ihren Soldaten. Ich meine, die noch ausstehenden Entscheidungen über z.B. die Wehrform oder auch den Einsatz der Bundeswehr zur Unterstützung im Katastrophenfall bedürften der parteiübergreifenden politischen Diskussion und besonders der Diskussion mit der zu schützenden Bevölkerung. Wir, die Soldaten und Truppenführer haben einen sicheren Berufsinstinkt für Wahrheit und fürsorglichen, ehrlichen Umgang. Klarheit, auch wenn sie schmerzt, erwirkt die Sicherheit im Handeln des Einzelnen und ist notwendig, besonders vor dem Hintergrund des möglicherweise weltweiten Einsatzes der Streitkräfte.

Die Deutsche Luftwaffe betreibt seit ca. 1 ½ Jahren den internationalen Flugplatz Kabul; die Militärische Flugsicherung hat sich hier nach Aussage aller Verantwortlichen ausgezeichnet bewährt und dieses unter Bedingungen, welche wir uns kaum vorstellen können. Das zeichnet unsere Auswahl, Ausbildung und den Einsatz unseres Personals der Militärischen Flugsicherung aus, bedeutet aber auch, die gewonnenen Erfahrungen zu nutzen und eine angemessene Ausrüstung bereitzustellen. Als oberster Flugsicherer der Streitkräfte danke ich allen in diesem Bereich eingesetzten Soldaten und spreche meinen hohen Respekt aus.

May I use this occasion and have a few words to our partnership battalion. Colonel Goad, most of your troops are operating in the Iraq, a country which - as we all know - is at a critical stage at present. I do not intend to introduce myself in political discussions, but I hope that all of your people will return safely to their families in due time. I would ask you to kindly address my best wishes to all of them.

Meine Damen und Herren, Flugsicherung wird heute und erst recht morgen bestimmt auf internationaler, europäischer Ebene. Dieses bedingt die Einbeziehung

der militärischen Anforderungen an Luftraumbedarf und Luftraumnutzung in allen Phasen der Entwicklung einer Regularie. Sie, sehr geehrter Herr Philipp, haben als einer der ersten die notwendige Verstärkung der zivil/militärischen Kooperation erkannt und die notwendigen Grundlagen zum Umbau der Organisation EUROCONTROL erarbeitet, dafür danke ich Ihnen.

Das bedeutet für uns als Militär aber nicht nur Teilhabe, sondern auch Verpflichtung. Ich bin sehr zufrieden, dass Deutschland und hier besonders mein Amt dieser Verpflichtung in Kooperation mit anderen nicht nur nachgeht, sondern in vielen Bereichen die Lead-Funktion übernommen hat.

Auf nationaler Ebene können wir stolz sein auf die zivil/militärische Integration in der DFS, noch immer das Vorzeigemodell im europäischen Luftraum. Ich danke Ihnen persönlich, sehr geehrter Herr Kaden, und dem gesamten Führungspersonal Ihrer Organisation für die gute, sachgerechte Zusammenarbeit und bin mir sicher, dass die Fortschreibung dieser Integration das deutsche Erfolgsmodell weiter festigen wird. Ich bitte, meinen Dank an alle Mitarbeiter der DFS zu übermitteln.

Die zusätzliche Aufgabe als Standortältester von Frankfurt am Main, dieser besonderen europäischen Metropole, habe ich nie als Belastung empfunden, im Gegenteil, meine Frau und ich haben diesen Teil meiner Arbeit ausgesprochen genossen. Wir haben Persönlichkeiten in dieser interessanten, intelligenten Gesellschaft kennen gelernt und Vorträge gehört, welche uns stark beeindruckt haben. Ich meine aber auch, es ist mir gelungen, das Wissen um die Streitkräfte in dieser Gesellschaft ein wenig zu verbreitern und damit unsere militärischen Anliegen bekannter zu machen.

Ich danke in diesem Zusammenhang ganz besonders Frau Oberbürgermeisterin Petra Roth und Ihnen, sehr geehrter Herr Bührmann, als erstem Bürger dieser Stadt für die offene Aufnahme.

Ich danke weiterhin allen Dienststellen, Behörden und Organisationen, welche mich so hervorragend unterstützt haben.

Meine lieben Kameraden und zivilen Mitarbeiter des Amtes, ich weiß, ich habe Sie mit meinen fachlichen und organisatorischen Initiativen stark gefordert, für manchen vielleicht bis an die Grenze des Machbaren. Aber wir haben gemeinsam auch viel erreicht oder weitere Entwicklungen vorgezeichnet, notwendige Veränderungen bis zu einem umfassenden Air Traffic Management. Ich bedanke mich herzlich für die gezeigte Leistungsbereitschaft und für das Vertrauen, welches Sie mir in allen Belangen entgegengebracht haben. Bleiben Sie auch in der Zukunft nicht nur ein Vorbild als fachliche Kompetenz, sondern auch in der Bereitschaft zur Unterstützung aller, ganz besonders der fliegenden Verbände.

Zum Abschluss bedanke ich mich bei Ihnen, sehr geehrter Herr General, und den Angehörigen Ihres Stabes - allen voran Herrn Oberst Weymann - für die exzellente Zusammenarbeit.

Meinem Nachfolger, Herrn Oberst Dvořák, übergebe ich ein Amt, welches auf die neuen Herausforderungen, so meine ich, gut vorbereitet ist.

Sehr geehrter Herr General Döring, verehrte Gäste, Angehörige des AFSBw, mein lieber Rolf!

Der junge Oberleutnant, der heute vor exakt 30 Jahren bei einem Personalgespräch in Bonn

sitzend erfahren musste, dass sein Begehren, Berufssoldat zu werden,

nur über die Flugsicherung zu realisieren sei, fühlte sich ziemlich mies und nur meine spätere eigene Tätigkeit als Personalreferent gebietet mir jetzt, die damalige Maßnahme selbstverständlich als nichts anderes als den weisen und weitsichtigen Ratschluss der Abteilung P im BMVg anzusehen.

Tatsache ist, dass dieser junge Oberleutnant, soeben mit dem Abschied aus dem allgemeinen Luftwaffendienst konfrontiert, nie und nimmer ermessen konnte, wohin das alles führen sollte.

Es führte wirklich durch alle Stationen und Positionen, die ein Flugsicherer zu erreichen vermag und mit der soeben erfolgten Übertragung der Leitung des Amtes ist denn auch der ultimative Gipfel erklommen.

Ich danke meinen Vorgesetzten für das in mich gesetzte Vertrauen und hoffe mich dessen würdig zu erweisen.

4 Jahre als Abteilungsleiter waren sicherlich eine gute Vorbereitung - ein bisschen Sorge bleibt dennoch, denn in das Amt des höchsten militärischen Flugsicherers in Deutschland berufen zu werden, ist ja sicherlich keine alltägliche Sache. Daher bitte ich die Angehörigen des Amtes, aber auch alle Freunde und Gönner der militärischen Flugsicherung, um ihre weitere Unterstützung und Loyalität.

Die Zeiten in der Flugsicherung Europas sind spannend; sie erfordern unsere volle Aufmerksamkeit, aber auch weiterhin unsere Einflussnahme, soll die Erfüllung berechtigter militärischer Notwendigkeiten auch morgen noch gelingen.

Konstruktive Mitarbeit an den neuen Herausforderungen und Kreativität in ihrer Umsetzung zum Wohle aller Luftraumnutzer sind angezeigt. Denn es wird die Challenge der nächsten Jahre sein, bei wieder steigenden Flugverkehrszahlen auch kleiner werdende Luftstreitkräfte in der Erfüllung der hoheitlichen Aufgabe unterstützen zu können.

Ich bin vom Integrationsmodell im Flugsicherungssystem Deutschlands überzeugt.

Andere Staaten Europas werden uns in diesem Beispiel folgen; es ist an uns, das Modell an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen und damit zukunftsfähig zu machen.

Ich freue mich auf die vor uns liegenden Herausforderungen und insbesondere die Zusammenarbeit mit Ihnen!

Dem scheidenden Leiter wünsche ich einen erfüllten 3.Lebensabschnitt und all' die Muße, jetzt die Dinge anzugehen, die in 42 Dienstjahren hinten anstehen mussten.

**Rede  
Oberst Dvořák**

## Oberst Charles René Dvořák

geboren am 08. Juli 1947 in Schweinfurt  
verheiratet, ein Sohn

1967

Eintritt in die Bundeswehr als Grundwehrdienstleistender

1968

Nachverpflichtung als SaZ 4, Ausbildung zum Unteroffizier

1970

Ausbildung zum Offizier

1971

Ausscheiden aus der Bundeswehr, 3 Wehrübungen

1972

Wiedereintritt in die Bundeswehr

1975 – 1977

Ausbildung zum Flugsicherungsoffizier einschließlich Lizenzerwerb beim LTG 61 und JaboG 34

1978

Ausbildungsbereichsleiter bei III./TSLw 2

1979

FS-Offz DtLwAusbKdo Decimomannu

1982

FS-Einsatzstabsoffizier FlGHGrp Erding

1987

Chef Flugbetriebsstaffel JaboG 33, Büchel

1990

Lehrstabsoffizier Führungsdienste Offizierschule der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck

1993

Referent in der Abteilung Personal des BMVg, Bonn

1996

Kommandeur II./TSLw 1 Kaufbeuren

2000

Sonderbeauftragter LwA für die Neukonzipierung der Flugsicherungsausbildung

2000

Abteilungsleiter Militärische Flugsicherung im AFSBw

ab Mai 2004

Leiter AFSBw

Beförderungen

1968 Unteroffizier

1971 Leutnant

1974 Oberleutnant

1977 Hauptmann

1983 Major

1990 Oberstleutnant

2001 Oberst

Auszeichnungen

1995 Ehrenkreuz der Bundeswehr in Gold



# Critical Incident Stress Management

## ..... wer braucht so was denn ???

---

Solche oder ähnliche Äußerungen hört man immer wieder in Diskussionen, die sich mit dem Thema befassen. Schenkt man den dort getätigten Aussagen Glauben, kann es sich bei CISM nur um etwas für „Weicheier“ oder „Softies“ handeln.

### Die Realität sieht anders aus!!

Aber was bedeutet der Begriff CISM eigentlich, wer kann es wann in Anspruch nehmen und wozu dient es? Solche und ähnliche Fragen will dieser Artikel aufgreifen und ein wenig Licht in das Dunkel bringen.

CISM (Critical Incident Stress Management) steht für professionelle Betreuung des Einzelnen nach einem kritischen Ereignis mit dem Ziel, dessen Leistungsfähigkeit dauerhaft zu erhalten. Gerade im operativen Dienst werden hohe physische und psychische Leistungsanforderungen gestellt und die damit einhergehenden Belastungen sind nicht zuletzt deshalb so hoch, da jeder Fehler katastrophale Folgen haben kann. Aber trotz professioneller Ausbildung und oft guter technischer Ausstattung können kritische Ereignisse in der Luftfahrt nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die Bandbreite eines Critical Incident (CI) ist hierbei jedoch relativ weit zu fassen, unter anderem auch bedingt durch die Tatsache, dass jeder Mensch emotional anders empfindet. Für den einen ist eine erlebte Situation sicherlich unangenehm, aber sie berührt ihn nicht weiter. Ein anderer hat dieselbe Situation im Gegensatz immer wieder vor Augen, er kann sie also nicht richtig verarbeiten und stürzt eventuell in tiefste Verzweiflung. Bedeutsam ist außerdem auch, dass nicht der objektive Schweregrad eines

kritischen Ereignisses für das Ausmaß der Belastung maßgeblich ist, sondern vielmehr das subjektive „Erleben“ des Betroffenen in Abhängigkeit von dessen jeweiliger Tagesform. Kurz und gut ist ein Critical Incident jede Situation, die bei einer Person unübliche körperliche und psychische Reaktionen auslöst.

Wichtig ist hierbei jedoch:

Es handelt sich um eine

**normale Reaktion**

einer

**normalen Person**

auf ein

**unnormales Ereignis!**

Diese normalen, jedoch unüblichen (Critical Incident Stress) Reaktionen können sich im kognitiven-, emotionalen-, und physischen Bereich zeigen bzw. sich in Verhaltensänderungen ausdrücken.

Hierbei zählen z.B.:

- Kognitiv:*
- *Konfusion*
  - *mangelnde Entscheidungsfindung*
  - *Alpträume*
  - *Konzentrationsschwächen*



- Emotional:*
- *Unsicherheit*
  - *Schuldgefühle*
  - *Aggression*
  - *Hilflosigkeit*
- Physisch:*
- *Schlafstörungen*
  - *erhöhter Puls / Blutdruck*
  - *Schwächeanfälle*
  - *Kopfschmerzen*
- Verhalten:*
- *Zurückgezogenheit*
  - *Überempfindlichkeit*
  - *Erhöhter Konsum von Alkohol, Medikamenten, Genussmitteln*
  - *Veränderungen im Sprachbild*

um nur einige Beispiele aufzuzeigen.

Nicht jedes kritische Ereignis im Kontrolldienst führt allerdings zwangsläufig zu solchen Reaktionen, da jeder Mensch - wie bereits gesagt - seine eigene Art hat, mit Belastungen umzugehen. Häufig führen jedoch kritische Situationen, die vom Betroffenen professionell und sicher abgewickelt wurden, noch im Nachhinein zu erheblichen Belastungen. Als Faustregel gilt:

**Je weniger Zeit zwischen den ersten Stressreaktionen und dem ersten Kontakt mit dem kollegialen Berater (Peer) liegt, desto besser!!!**

Beobachtet man so z.B. einen sonst sehr aufgeweckten Kameraden, dass er auffallend ruhig oder introvertiert wirkt, kann dies ein Indiz für CIS (Critical Incident Stress) sein. Hier sollte man den kollegialen Berater (Peer) auf die gemachte Beobachtung hinweisen, dieser kann am

besten abwägen, ob und welche weiteren Maßnahmen zu ergreifen sind. In vielen Fällen ist bereits das sog. „CISM-Gespräch“ mit dem Peer (kollegialer Berater) eine entlastend genug wirkende Maßnahme. Selbstverständlich sind solche Gespräche im Rahmen von CISM vertraulich, da die kollegialen Berater (Peers) der Schweigepflicht unterliegen. Wichtig ist, dass eine solche CISM-Maßnahme freiwilligen Charakter hat. Niemand kann und darf gegen seinen Willen zu einem Gespräch gezwungen werden.

Erhalten Betroffene, bei denen CIS-Reaktionen festzustellen sind, keine professionelle Betreuung, besteht die Gefahr einer dauerhaften psychischen Belastungsstörung (sog. posttraumatische Belastungsstörung), die ein sicheres und effizientes Arbeiten im Kontrolldienst unmöglich macht und im schlimmsten Fall zur Berufsunfähigkeit führt. CISM soll daher dem Betroffenen helfen, Erlebtes schnell zu verarbeiten, um seine Einsatzfähigkeit zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Untersuchungen verschiedener Flugsicherungsorganisationen haben ergeben, dass professionell betreutes Personal nach einem kritischen Ereignis weit weniger häufig frühzeitig aus dem Dienst ausscheidet als unbetreutes Personal.

Somit bleibt als Fazit festzustellen, dass CISM nichts ist, was immer nur die anderen angeht. Jeder von uns kann sehr schnell in Situationen geraten, welche unter Umständen posttraumatische Belastungsstörungen auslösen. Begriffe wie Schwäche oder Uneigenständigkeit sind hier sicherlich fehl am Platz. Vielmehr sollte es für uns alle selbstverständlich sein, CISM als das zu sehen, was es ist; nämlich professionelle Hilfe bei normalen Reaktionen auf unnormale Ereignisse.

Thomas Güntert-Drummer

Die Bundeswehr bietet in ihrem Lehrgangskatalog PEER-Lehrgänge bzw. Seminare am „Zentrum Innere Führung“ in Koblenz an. Der Schatzmeister des BMFD wird Anfang Mai an solch einem Lehrgang teilnehmen und in der nächsten Ausgabe darüber berichten.

Die Redaktion



# GLOBAL HAWK

FAA autorisiert Global Hawk Flüge

## Global Hawk absolviert Testflüge über Deutschland

Die Federal Aviation Administration hat dem unbemannten Fluggerät der U.S. Luftwaffe ‚Global Hawk‘ ein sogenanntes nationales ‚Certificate of Authorization‘ erteilt.

Dies ist ein weiterer Schritt in Richtung einer Teilnahme am Routineluftverkehr im amerikanischen Luftraum für den Höhenlangstreckenaufklärer. Die Antragsdauer für einzelne Flüge wird dadurch von jetzt 60 Tagen auf fünf Tage gesenkt. Ein weiterer Vorteil ist die Möglichkeit, mit einer einzigen Genehmigung die Grenzen mehrerer FAA-Regionen überfliegen zu dürfen, etwa bei Trainingsflügen oder militärischen Übungen.

Für den Direktor des Global Hawk Programms, Colonel Scott Coale, ist dies allerdings nur ein Zwischenschritt. Dieses Zertifikat enthält nämlich noch Vorgaben und Beschränkungen, um die Sicherheit des Luftverkehrs und die Unverletzlichkeit des amerikanischen Luftraums zu gewähr-

leisten. Als Nächstes will man aber erreichen, dass Global Hawk in allen Kategorien von Luftraum operieren kann. Letztlich möchten wir Global Hawk wie ein bemanntes Flugzeug fliegen lassen. Colonel Coale: „*We just file a flight plan and off we go.*“

Bevor dies aber so weit ist, muss Global Hawk einen Sicherheitsstandard nachweisen, der dem von bemannten Flugzeugen entspricht. Dieser Prozess dürfte noch einige Jahre Entwicklungsarbeit erfordern. Zunächst will man den richtigen Technologieansatz für ‚see and avoid‘ definieren, der dann konsequent weiterentwickelt werden soll, um den zu vereinbarenden Sicherheitsstandard garantieren zu können. Derzeit wird Global Hawk vorrangig als ‚Pfadfinder‘ eingesetzt und erstellt Kartenmaterial unbekannter Gebiete für den eigenen zukünftigen Einsatz und für andere bestehende oder zu schaffende ‚Unmanned Aerial Vehicle (UAV)‘.

Seit dem Erstflug im Februar 1998 hat Global Hawk zwischenzeitlich mehr als 3.000 Flugstunden absolviert, mehr als die Hälfte davon im Zusammenhang mit den Operationen ‚Enduring Freedom‘ und ‚Iraqi Freedom‘.

Eine Erprobung fand auch vom 15. Oktober bis zum 6. November in Deutschland statt. Das ‚Unmanned Aerial Vehicle (UAV)‘ landete sehr früh am Morgen, nämlich um 4:05 Uhr, auf der Marinebasis in Nordholz. In der dreiwöchigen Erprobungszeit wurden insgesamt sechs Flüge mit einer Gesamtdauer von 29 Stunden für ein, zwischen der U.S. Airforce und dem Verteidigungsministerium abgesprochenes, Testprogramm durchgeführt. Dabei sollte vor allem die Interoperabilität mit einem deutschen Aufklärungssensor flugerprobt werden. Global Hawk flog vorprogrammierte autarke Missionen in einem extra eingerichteten Sperrgebiet

über dem deut-



Global Hawk landet in Nordholz  
Foto: AFNS

schen Teil der Nordsee.

Die Basis Nordholz ist aber nicht nur günstig an der Nordsee gelegen. Für Marineflieger und andere aufmerksame Beobachter wurde vielleicht auch ein Zeichen gesetzt, wohin die Seeaufklärung gehen könnte. Die Lebenserwartung der Breguet Atlantique ist nicht mehr so hoch und einige Flugzeuge dürften „den Hauch des Todes“ wohl schon gespürt haben. Die mögliche Übernahme einiger niederländischer ORION P3 dürfte wohl auch nur eine Notlösung sein, denn diese Flugzeuge haben ebenfalls schon einige Jahre „auf dem Buckel“.

Diese transatlantische Demonstration ist der Höhepunkt einer zwei Jahre dauernden Anstrengung zwischen dem deutschen Verteidigungsministerium

und der amerikanischen Luftwaffe, um die Interoperabilität zwischen U.S. und deutschen UAV-Systemen nachzuweisen. Colonel Scott Coale macht aus seinen „Verkaufsabsichten“ dann auch kein Hehl: „*This demonstration will show how the ... high-altitude, long-endurance UAV could be used effectively to conduct German ... operations, now handled by conventional, manned platforms.*“ **Alles klar??** Anderer O-Ton: „*Program officials said they will assess how well Global Hawk might serve German requirements in the future.*“ **Aber jetzt ist alles klar, oder??**

Aufgabe des Sensors war es, elektromagnetische Signale verschiedener Quellen zu finden, zu identifizieren und sie an die deutsche Bodenstation zu übermitteln.

Von amerikanischer Seite wurde das Projekt als ausgesprochen erfolgreich gewertet. „*The deployment met or exceeded all U.S. and German objectives, and paved the way for future Global Hawk activity in Europe by demonstrating safe transition through European airspace and routine operations from a German base. It also will help U.S. Air Force and German Ministry of Defence officials determine Global Hawk's possible future military utility in Germany.*“

**Nun muss aber wirklich alles klar sein!!**

Nach einem Transatlantikflug von fast 22 Stunden landete das unbemannte Fluggerät am 7. November wieder sicher auf Edwards Air Force Base.

vh

**Alles wird zusammengestrichen**

~~militärische Flugsicherung~~

## Militärische Flugsicherung ohne Zukunft ??

Hätten Sie gerne ein Jagdflugzeug als Zierde für Ihren Vorgarten? Vielleicht wird Ihr Traum in absehbarer Zeit ja wahr, denn nur selten waren die Zeiten so günstig, für ein paar Euro ein derart dekoratives Stück zu erwerben.



Einen ganzen Euro kosten beispielsweise die gebrauchten MiG 29 der Bundeswehr. Bis zum Sommer werden die Jagdflugzeuge für diesen symboli-

schen Preis an Polen abgegeben. Das Teuerste bei dieser Transaktion, mal abgesehen von den Folgekosten, sind wahrscheinlich die Bankgebühren für das Umwechseln der Zloty in diesen einen Euro.

Aber nicht verzagen! Wenn Sie dieses Mal den Zuschlag nicht erhalten konnten, klappt es vielleicht in der nächsten Zeit. Im Zuge der Umstrukturierung der Bundeswehr wird die Luftwaffe in den nächsten elf Jahren noch rund 160 Kampfflugzeuge abschaffen, da

müsste noch das ein oder andere Schnäppchen dabei sein. Schauen Sie doch mal bei ebay vorbei, da gibt es so allerhand zu ersteigern. Jedenfalls soll bis 2015 die Zahl der derzeit 426 Maschinen auf rund 265 reduziert werden. Diese Planzahl wird zumindest derzeit offiziell gehandelt: 265 Kampffjets, 180 Eurofighter und 85 Tornados. An die Größenordnung von 180 Typhoon (Investitionsvolumen etwa 18.000.000.000 Euro) glaubt aber niemand mehr so richtig. Nach Medi-

enberichten erwägt Verteidigungsminister Dr. Peter Struck angeblich auch beim Eurofighter-Programm Abstriche. So soll bei den europäischen Vertragspartnern sondiert worden sein, ob man die für den Zeitraum 2010 bis 2014 geplante dritte Tranche vielleicht reduzieren könne. Dies könnte im Maximum die Streichung von bis zu 68 Eurofighter-Maschinen bedeuten. Vertraglich dürfte das aber heikel sein, weil es zu hohen Strafzahlungen kommen könnte, d.h. viel Geld für nichts! Anzustreben wäre daher eher eine ‚Umwidmung‘ auf andere Projekte. Als eine geeignete Kompensation würde sich beispielsweise die Entwicklung unbemannter Flugzeuge anbieten. Es muss ja nicht unbedingt ein amerikanisches Produkt sein. (Siehe Artikel: „Global Hawk absolviert Testflüge in Deutschland“)

Bis lang scheiterten solche Überlegungen aber bereits im Vorfeld, weil die anderen Abnehmerländer auf den vereinbarten Stückzahlen beharrten (man erinnere sich an die ‚Theaterdarbietung‘ in dieser Frage von Ex-Minister Rudolf Scharping). Aber Fachleute im Bundestag registrieren offenbar immer mehr Hinweise, dass auch Großbritannien seine Bestellung kürzen möchte, und den Deutschen damit einen Anlass für Abstriche geben könnte. Wohl wegen der hohen Kosten des Irak-Krieges möchte der britische Verteidigungsminister Geoffrey Hoon zumindest das Produktionstempo drosseln. Nach seiner Auffassung soll auch die Ausrüstung des Typhoons mit Präzisionswaffen vorgezogen werden. Damit könnte die uneingeschränkte Einsatzfähigkeit möglichst bald sichergestellt werden. Eigentlich war diese Bewaffnung erst für spätere Jahre vorgesehen. Einem Bericht im „Spiegel“ zufolge soll es auch bei den Unions-Parteien entsprechende Sondierungen in diese Richtung

gegeben haben. Dies könnte als weiteres Indiz dafür dienen, dass die Briten nicht alle bestellten 232 Eurofighter abnehmen wollen. Protest gegen eine mögliche Reduzierung soll es von deutscher Seite nicht gegeben haben. 180 Eurofighter halten sowohl einige Experten der Union wie auch etliche Abgeordnete von SPD und Grünen für zu viel. Der „Spiegel“ äußerte weiter, Minister Struck müsse wohl kaum Kritik fürchten, wenn er nur etwa 140 Stück kaufen würde. In einem Brief an Hoon



DO-228

hat sich der deutsche Verteidigungsminister bereit erklärt, Londons Wunsch nach einer „Programmänderung“ zu prüfen.

Die Problematik muss man von deutscher Seite natürlich auch unter weiteren Aspekten sehen, nämlich denen der Truppenreduzierung um ca. 35.000 Soldaten/innen, der Schließung von etwa 100 Standorten und einer verstärkten europäischen Zusammenarbeit in verschiedenen Bereichen, etwa den Lufttransport- und Luftbetankungskapazitäten, vielleicht auch der Seeraufklärung. Ein bekanntes Ministerwort besagt „Nicht jeder muss alles können.“

Böte sich jetzt nicht ein kleines Gedankenspiel an, wie sich dies alles auf die Zukunft der militärischen Flugsicherung auswirken könnte? Zugegeben, keiner hat die Gabe der Vorhersehung – nicht einmal Nostradamus hatte

sie. Aber die Voraussagen des BMFD waren zurückblickend schon ziemlich zutreffend. Der Verfasser erinnert sich noch gerne an Zeiten, zu denen die militärische Flugsicherungsführung eine Integration der damaligen überörtlichen militärischen Flugsicherung in die zivile Flugsicherung für unmöglich hielt. So lange bis die Politiker sie eines besseren belehrten. Dann aber standen viele in der ersten Reihe, um, noch lange vor der ‚arbeitenden Bevölkerung‘, einen guten Platz in der

DFS zu ergattern. Viele erinnern sich in diesem Zusammenhang vielleicht noch an den von mir propagierten „540°-turn“, soll heißen, einige vollzogen die 180°-Wende mit so großer Geschwindigkeit, dass sie überschossen und noch den Rest des nächsten Vollkreises zugeben mussten. Sehr schön war beispielsweise auch die Diskussion mit einem Marinevertreter, der - zumindest offiziell - noch ein Überleben der Marine-Tornados verteidigte, als der „Todesengel“ in Eggebek schon zur Landung ansetzte. Nicht einmal das vom Verfasser in der Diskussion angedachte Jahr 2006 wird das Marinefliegergeschwader 2 erreichen. Spätestens am 31.12.2005 wird Kapitän zur See Pichl dort die Lichter ausmachen. Immer getreu der Devise, dass der Kapitän als Letzter von Bord geht – und der Letzte macht halt das Licht aus. Nicht das uns dieser

Gang der Dinge gefiele, es war aber seit einiger Zeit vorhersehbar! Und so hat der BMFD in diesem Zusammenhang bereits frühzeitig die Forderung erhoben, dass das militärische Flugsicherungspersonal zumindest in der Flugsicherungsverwendung verbleiben soll (wenn der einzelne denn will und gegebenenfalls einen Umzug an einen weiter entfernt liegenden Flugplatz in Kauf nimmt).

Da wir gerade bei der Marine sind, fangen wir doch dort mit der Prognose an. Nach der Auflösung des Tornadoverbandes (ca. 50 Stück) verbleiben noch 16 Marineaufklärer vom Typ Breguet Atlantic beim Marinefliegergeschwader 3 „Graf Zeppelin“ in Nordholz, dazu vier Öüberwachungs- und Verbindungsflugzeuge DO 228, 22 Bordhubschrauber vom Typ ‚Sea Lynx Mk 88A‘ und 21 SAR-Helikopter ‚Sea King Mk 41‘ beim MFG 5 in Kiel. Das alles ist nicht so richtig viel Fluggerät! Wie lange die Breguet Atlantic noch fliegt, sei einmal dahingestellt. Sie ist überaltert und dementsprechend teuer in der Wartung. Ein neuer Seefernaufklärer ist - soweit man auch schaut - aber nicht in Sicht. Die Zwischenlösung mit der P 3 Orion klappt wohl auch nicht, wahrscheinlich gehen die niederländischen Flugzeuge nun doch alle nach Portugal. Letztlich wären es aber auch bestenfalls nur acht Flugzeuge. Angesichts der finanziellen Lage der Bundeswehr sollte man an die P 3 Orion erst glauben, wenn die letzte Maschine in Nordholz gelandet und umgespritzt ist. Das Ende der traditionsreichen Marinefliegerei in Deutschland ist also in Sicht, zumindest was Flugzeuge mit Flügeln angeht. Und man wird das Gefühl nicht los, dass Seeaufklärung zukünftig entweder satellitengestützt oder wahrscheinlicher mit ‚Unmanned Aerial Vehicle (UAV)‘ erfolgen wird. Den ersten Vor-

geschmack hat man mit dem Besuch eines ‚Global Hawk‘ in Nordholz ja schon bekommen.

Mit einem einzigen Flugplatz macht es nur wenig Sinn, zukünftig einen eigenen Strang „Militärische Flugsicherung“ aufrechtzuerhalten. Früher hätte man gesagt: „Lasst doch die Flugsicherung von der Luftwaffe durchführen, die sowieso die fachliche Aufsicht hat.“ Aber Teilstreitkräfte soll es in Zukunft ja auch nicht mehr geben. So gesehen bekommen wir jetzt etwas, was der BMFD lange gefordert hat, eine teilstreitkraftübergreifende Flugsicherung - allerdings etwas anders, als wir es uns vorgestellt haben, es gibt halt keine Teilstreitkräfte mehr und somit kann auch nichts mehr irgendwo übergreifen. Interessant wird sicher, ob es dann eine einheitliche Uniform für die gesamte Bundeswehr geben wird (würde die Kosten erneut senken) oder ob man doch Unterschiede, zumindest bei der Ausgehuniform beibehalten wird. Vielleicht hat auch die Schirmmütze dann ausgedient und man kann die ehemaligen TSK dann am Barett erkennen. Etwas anderes Gutes könnte es haben, bei Aufgabe der TSK haben vielleicht auch Kameraden, die derzeit zur Marine und zum Heer gehören, die Möglichkeit zur DFS zu wechseln. Aber es wäre nicht die gute alte Bundeswehr, wenn die Verantwortlichen nicht einen Weg finden würden, dies dennoch zu verhindern.

Nun aber zur Luftwaffe. 1990 hatte die Bundeswehr noch mehr als 700 Kampfflugzeuge, ein Großteil davon bei eben dieser Luftwaffe. Heute zählt die Bundeswehr 426 Flugzeuge, es wurden also etwa 300 Flugzeuge abgebaut, was die Schließung einer Reihe von Fliegerhorsten zur Folge hatte. Angefangen von Leck im hohen Norden über Husum, Oldenburg, Pferdsfeld bis Memmingen im Süden,

Bremgarten im Südwesten sowie etliche Plätze im Osten. Andere Flugplätze bereiten sich auf die Auflösung vor, wie Hopsten und Jever, und über wieder anderen, wie beispielsweise Nörvenich, hängt das Damoklesschwert.

Geht man nun einmal vom GAU aus - und das muss man in der heutigen Zeit wohl - so wird also die Flugzeuggesamtzahl auf etwa 225 (140 Typhoon und 85 Tornados) gesenkt. Dies bedeutet zwangsläufig die Aufgabe weiterer Fliegerhorste. Also rechnen wir einmal: 85 Tornados entsprechen im ungünstigen Fall zwei, im günstigen Fall drei Fliegerhorsten. Gefühlsmäßig denkt man bei der Option mit zwei Fliegerhorsten an Schleswig (wegen der Aufgaben über See) und an Lechfeld (ECR-Tornados). Sollten tatsächlich drei Fliegerhorste mit Tornados bestehen bleiben, hätte Büchel wohl eine bessere Chance als Nörvenich, wo das Damoklesschwert niedersausen würde. Bei den Jagdgeschwadern hätten wir dann Neuburg, Laage und Wittmund. Das wäre es dann wohl, bis auf die drei Transportgeschwader und den AWACS-Verband in Geilenkirchen.

Kommt zum Schluss das Deutsche Heer, berechnen wir es, Roth hin - Roth her, einmal mit acht Flugplätzen. Der Hubschrauber „Tiger“ wird wohl noch auf sich warten lassen, erst dürften einmal die geschützten Transportfahrzeuge an der Reihe sein. Dies hat alles mit Geld zu tun, denn kaum noch einer hält es für möglich, dass der Verteidigungsminister der „Globalen Minderausgabe“ für 2005 entkommt. Welches Ministerium könnte diesen Anteil übernehmen? Keines! Man kann sicher froh sein, wenn es bei nur 250 Millionen bliebe. Sieht man das Fehl in der Sozialversicherung, die Mindereinnahmen beim zu hoch gewählten

*Fortsetzung Seite 18*

- Anzeige -

# JET BLUE



Vom 16. bis 18. Februar fand zum zweiten Mal nach Juni 2003 ein OPEVAL auf dem Fliegerhorst Trollenhagen statt, bei dem die FlgHStff und die zivilen Teilbereiche als „Host-Nation“ fungierten. An diesem OPEVAL waren 2 Jagdverbände, das Jagdgeschwader 71 „Richthofen“ aus Wittmund, das Jagdgeschwader 74 „Mölders“ aus Neuburg sowie als ECR-Verband das

Jagdbombengeschwader 32 aus Lechfeld beteiligt. Dieser gemischte Einsatzverband bestand aus etwa 1700 Soldaten und 16 Kampfflugzeugen, davon 10 vom Typ F-4F Phantom II und 6 Tornado in der ECR-Version. Sie bildeten zusammen das Einsatzgeschwader 4 Luftwaffe (EG 4). Ziel dieser Überprüfung durch die NATO war eine Zertifizierung für den Einsatz

als Krisenreaktionskräfte. Es galt wie auch schon beim OPEVAL 2003 zu beweisen, dass man in der Lage ist, auf fremdes Territorium zu verlegen und von dort seinen Auftrag auszuführen. Dieses wurde durch den Fliegerhorst Trollenhagen dargestellt, der durch seine zwar relativ komplette, aber bei weitem nicht optimalen Anordnung der Infrastruktur dafür geeignet ist.

# ÜBUNGSZENTRUM TROLLENHAGEN



Pressekonferenz in der OHG/UHG-Trolenhagen



Tornado-Zelt mit Kampfflugzeug MRC auf der Ostplatte in ETNU

Die Führung über das Einsatzgeschwader 4 hatte der Kommodore JG 74 „M“. Als Befehlshaber im Einsatzland für das Einsatzkontingent Luftwaffe, dem dieses EG 4 unterstellt war, fungierte der stv. Kommandeur 1. Luftwaffendivision, Brigadegeneral Jörg Sohst. Die Vorbereitungen für dieses OPEVAL 2004 begannen bereits wenige Tage nach dem OPEVAL 2003

mit einem „Site-Survey“, an dem mehr als 100 Soldaten teilnahmen. Einiges von der 1. Übung konnte übernommen, aber vieles musste, da diesmal ein komplett anders zusammengesetzter Verband in einer anderen Rolle verlegte und die Überprüfung im Winter stattfand, anders gemacht werden. Auf dem Fliegerhorst wurde ab September begonnen eine winter-

festen feldmäßige Unterkunft für ca. 300 Soldaten zu errichten. Die übrigen Soldaten sollten in den umliegenden Kasernen untergebracht werden. Da diese große Anzahl an Personal nicht durch die Küche im Fliegerhorst verpflegt werden konnte, errichtete man eine Feldküche, um diese große Anzahl Soldaten rund um die Uhr verpflegen zu können. Hierzu nutzte

man ein Schleppdach im Kfz-Bereich. Dieses wurde von einer niederländischen Firma mit Leichtbauwänden zu einer Küche umgebaut, die den strengen veterinärmedizinischen Anforderungen entsprechen musste. Für den Ankauf der Lebensmittel wurden größtenteils Verträge mit Firmen aus der Region geschlossen. Das schon bei der 1. Überprüfung errichtete Feldtanklager wurde, da es sich bewährt hat, ebenfalls wieder genutzt. Diesmal wurde es um eine Entladestation für Kesselwagen erweitert und voll in die Übung eingebunden. Der Umschlag von einigen hundert Containern ab Oktober stellte eine weitere Herausforderung dar, hierbei war schon wie beim ersten OPEVAL der bestehende Gleisanschluss sehr hilfreich. Die relative Enge des Flugplatzes und keine komplett geschlossene Rollweganbindung der nutzbaren Abstellflächen machte es für den Bereich Technik schwierig, die Flugzeuge auf dem Platz möglichst optimal zu verteilen. Da der Flugplatz Neubrandenburg über keine geeigneten Shelter verfügt, wurden für die im Winter zu erwartenden Wettereinschränkungen auf der Abstellfläche Ost 4 Tornadozelte errichtet, um dort 4 ECR-Tornados abzustellen. NATO-Forderungen machten den Bau eines Splitterschutzes für mindestens 1 Lfz im Nordbereich notwendig. Der zu erwartende Flugbetrieb stellte für das FVK-Personal des Platzes eine interessante Abwechslung dar, da der Flugplatz ETNU bekanntlich über keinen eigenen Fliegenden Verband verfügt, sondern ein reiner Übungs- und Ausweichflugplatz ist. Da wieder einmal

2 FVKOffz der FlgHStff Trollehagen als verantwortliche Projektoffiziere der „Host Nation“ eingesetzt waren (wer sollte es auch sonst machen) und dieses ein „Fulltime Job“ ist, hatte die FlgHStff nicht mehr genügend FVK-Personal, um die geplanten Flugzeiten gemäß ZDv 57/1 und BesAn-MilFS 5/100 abzudecken. So wurden kurzerhand 2 FVKOffz aus Lechfeld und 1 FVKOffz aus Diepholz zukommandiert, um eine PAR- bzw. TWR B-Zulassung zu machen, was sich im Nachhinein als sehr hilfreich erwies und auch für die beteiligten FVKOffz eine besondere Erfahrung darstellte. Durch vorherige Absprachen mit der fliegerischen Seite wurde versucht, die unterschiedlichen Einsatzprofile von F4 und Tornado zu koordinieren und möglichst einheitliche Abläufe entwickelt. Da das örtliche FVK-Personal als „Host-Nation“ fungierte und nicht zum EG 4 gehörte, wurden vom EG 4 noch 2 ATC-LiasonOffz eingesetzt, um die Schnittstelle zum Gefechtsstand EG 4 zu bilden. Durch den erheblichen Koordinationsaufwand und die speziellen Verfahren im Zusammenspiel mit dem Gefechtsstand EG 4 stellte sich auch diese Entscheidung als richtig und notwendig heraus, da vieles nur in Einsatzverbänden bekannt ist. In mehreren Pressekonferenzen wurde die Bevölkerung auf die zu erwartende erhöhte Lärmentwicklung durch den gesteigerten Flugbetrieb während Vorübung und OPEVAL vorbereitet. In den letzten Tagen vor dem OPEVAL wurde ATC durch die Gastmaschinen auf den Übungsflugbetrieb eingestimmt und konnte sich „warm

laufen“. Da der Wettergott während der Überprüfung nicht immer ein Einsehen hatte, wurden die „Recoveries“ mit Radar durchgeführt. Um alle Lfz nach ihrem Einsatzflug möglichst schnell wieder „an Bord“ zu haben, wurden 2 PAR-Positionen besetzt. Ein eigentlich für andere Aufgaben - auf Anregung aus Lechfeld - entworfenes „Vertical Dispersal Cap“ im Luftraum der überörtlichen Flugsicherung hat sich als sehr nützlich erwiesen, sodass trotz der nicht mehr zeitgemäßen militärischen Flugsicherungsradar Ausstattung der Flugbetrieb zur Zufriedenheit aller Beteiligten abgewickelt werden konnte. Während des OPEVAL 2004 wurden etwa 150 Sorties geflogen und dafür mehr als 1.000.000 Liter Flugkraftstoff F34 verbraucht. Insgesamt floss für dieses OPEVAL und die Vorübung ein Finanzvolumen von etwa 1.500.000,- EUR in die örtliche Wirtschaft. Dass die Überprüfung durch die NATO von Erfolg gekrönt war, ist vor allem dem persönlichen Engagement aller Beteiligten zu verdanken. Der Fliegerhorst Trollehagen könnte sich so zu etwas wie einem Übungs- und Verlegezentrum der Luftwaffe oder sogar der NATO entwickeln, entsprechende Überlegungen werden in der Luftwaffenführung bereits diskutiert. Im Sommerhalbjahr wird - zum dritten Mal nach 1996 und 2002 - ein belgischer F16-Verband zu zwei Vorübungen und einem OPEVAL auf diesen Platz verlegt.

Dieses wäre ein weiterer Schritt zu einem Übungs- und Verlegezentrum Fliegerhorst Trollehagen.





**Werbung DBwV**

**Film vorhanden**

Ansatz bei der Bundesbank und die noch immer hohe Zahl der Arbeitslosen, muss man doch zumindest einige Zweifel anmelden.

Flugzeugzahlen sind natürlich direkt mit Flugsicherung in Verbindung zu bringen. Haben wir alles zusammen also zwanzig Flugplätze, die wir großzügig (weil wir ja auch noch Kabul aus dem eigenen Fleisch schneiden müssen) mit 20 Controllern rechnen. Also brauchen wir alles zusammen 400 Fluglotsen. Rechnet man für jeden Fluglotsen eine durchschnittliche Dienstzeit von 25 Jahren, haben wir einen Regenerationsbedarf - und das kann man sogar ohne Taschenrechner ausrechnen - von 16 Fluglotsen pro Jahr plus die, die wir zur DFS schicken wollen, wobei sich deren Zahl beinahe im Stundentakt ändert. Sollte es irgendwann gelingen, eine gesunde Altersstruktur zu erreichen, dann werden mehr als zwei Lehrgänge pro Jahr in Kaufbeuren nicht benötigt. So kann es leicht sein, dass der auch so teure Flugsicherungssimulator zukünftig nicht mehr voll ausgelastet ist. Ein Vorschlag zur Güte: Afghanen ausbilden - für Kabul und andere Flugplätze dort.

Beträchtlich problematischer wird aber die Situation am Platz. Wie will man bei so wenigen Flugzeugen eigentlich den Nachwuchs ausbilden? Den für die Militärische Flugsicherung und für die DFS? Wie sollen denn zusätzlich die Controller eigentlich die Ratings aufrechterhalten - für Tower

und Approach? Schafft man ja schon heute nicht oder allenfalls nur gerade so. Und es steht zu befürchten, dass die Zahl der Übungsanflüge zukünftig nicht steigen wird.

Ein weiterer Vorschlag des BMFD, das „Centralized Approach“, ist gleichfalls vom Tisch. Wir haben schon heute keine Fliegerhorste mehr in einer räumlichen Nähe, die Überlegungen in diese Richtung rechtfertigen würden. Wäre in diesem Zusammenhang noch ein Wort zum PAR zu verlieren. Hat sich jemand schon mal die Mühe gemacht ins Eurofighter-Cockpit zu schauen und auf einem der wunderbaren Plasmabildschirme den Navigationsmodus einzustellen? Schon heute fliegen die Jets ganz passable Airborne Radar Approaches (ARA's). Für den Typhoon eine Leichtigkeit. Es mangelt nicht an Informationen aller Art, es gibt eher zu viele, so dass man sich geeignete Filter überlegen muss. Der Pilot eines Eurofighters kann Ziele in einiger Entfernung zum Einsatz seiner Waffen sogar nach Anzahl der Feind-



flugzeuge auflösen. Zu glauben, er sei nicht über die Situation im Pattern ebenso gut informiert wie der Search-Controller, würde an der Wirklichkeit vorbeigehen. Sein Forward Looking Infra-Red (FLIR) ist bestimmt ebenso gut wie das Bordradar. Der Final-Controller wird sich wundern, wie genau der Pilot auf dem Glidepath sein wird. Den Talkdown wird der Pilot eher als störendes Hintergrundgeräusch einordnen, zumindest dann, wenn auf dem Fliegerhorst zusätzlich ein kleiner Apparat, nennen wir ihn mal Leitsender, installiert ist. Ob dafür aber bei einem so hohen Systempreis noch Geld vorhanden sein wird, dürfte fraglich sein. Dennoch bezweifelt der Verfasser sehr stark, ob es für das PAR jemals ein Nachfolgemuster wie etwa das Precision Approach Landing System (PALS) geben wird.

Alles in allem keine guten Aussichten für die Militärische Flugsicherung. Aber ein paar Anmerkungen zum Nachdenken. Da wird es neue Lösungen geben müssen. Nachdem nunmehr ordentlich auf den Busch geklopft wurde, bleibt abzuwarten, ob ein paar quiekende Wildschweine herausbrechen. Dies ist aber derzeit nicht wahrscheinlich, denn es dürfte nicht ausreichen zu sagen was falsch an unseren Prognosen ist, es müsste auch gesagt werden, was das Personal zukünftig zu erwarten hat. Und da sich der Minister erst Ende des Jahres, wenn er dann noch nicht Finanzminister sein sollte, äußern will, wird niemand vorher seinen Mund aufmachen.

vh

Die **REFLECTION** im Internet

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

# „It's a collision waiting to happen.“

Dies ist zumindest die Auffassung des amerikanischen Majors Susan Washington, und sie beschreibt damit nicht mehr und nicht weniger als eine denkbare Situation am internationalen Flughafen von Kabul.

„Stellen Sie sich beispielsweise den Dialog zwischen einem afghanischen Piloten und einem deutschen Fluglotsen während einer Luftnotlage vor.“ Und Major Washington fügt an, eine Sprachbarriere könne gelegentlich mehr als lediglich unangenehme Folgen haben. Eine Situation kann gefährlich werden.

Sie kommt dann zu der erstaunlichen Erkenntnis, niemand im Kabul Tower würde Dari - die am weitesten verbreitete Sprache Afghanistans - sprechen, und niemand in den Cockpits der Flugzeuge der Afghan Air Force (Helikopter des russischen Typs MI-8 und AN-26 Transportmaschinen) sei der englischen Sprache mächtig. Es ist schon toll, dass eine Amerikanerin zu dieser Erkenntnis kommt, sieht man doch in letzter Zeit immer wieder Fernsehbilder aus dem Irak, wo amerikanische Soldaten den Einheimischen Anweisungen in englischer Sprache geben und sich dann offenbar wundern, dass sie nicht verstanden werden. Dieses Problem versuchen sie durch martialisches Gehabe und größere Lautstärke zu lösen. Sollte es wirklich Menschen auf dieser Welt geben, die der englischen Sprache nicht mächtig sind??

Major Susan Washington geht glücklicherweise einen anderen Weg. Sie ist Team-Chief im Bereich des „Office of Military Cooperation-Afghanistan“ und mit der Planung der zukünftigen Struktur der Afghanischen Luftwaffe und der Fliegenden Abteilung des

Heeres beauftragt. Bei Aufgabenübernahme befragte sie den afghanischen Kommandeur der Luftstreitkräfte, Generalleutnant Duran, nach den Dingen, die er am dringenden benötige. Englischkurse - war einer seiner Hauptwünsche, und Major Washington war nicht überrascht.

Nach nur sechs Wochen Vorbereitungszeit hatte sie, teilweise mit Unterlagen aus dem Internet, den Kursinhalt erarbeitet und entsprechende Räumlichkeiten organisiert. Jetzt gibt sie einen Grundkurs Englisch für zehn erfahrene afghanische Luftwaffenpiloten, die die Schulbank kräftig drücken und ihre Hausaufgaben ordentlich machen. Neben dem täglichen Unterricht arbeiten alle im Kabul Tower, wo sie den Dolmetschern, die keinen „Aviation Background“ haben, helfen, das zu verstehen, was sie an die deutschen Fluglotsen übersetzen sollen. Sollte diese Situation auch nur ansatzweise zutreffen, wird dort „ein ganz heißer Reifen gefahren“, Flugsicherungskontrolle nach Übersetzung durch eine zweite unter möglicher Korrektur durch eine dritte Person. Wer übernimmt für ein solches Verfahren die Verantwortung? Das „Amt für Flugsicherung der Bundeswehr“ oder die NATO?

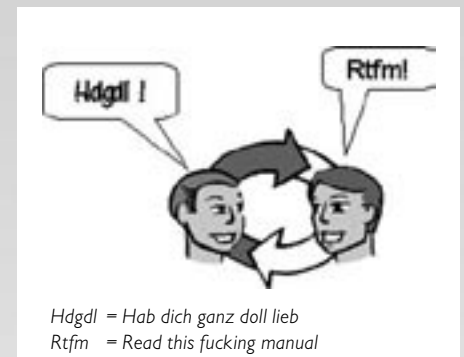
Die schwersten Flugunfälle der Geschichte sind durch Kommunika-



tionsprobleme entstanden, sowohl auf Teneriffa (583 Tote) vor vielen

Jahren, aber auch bei der Midair-Collision bei Neudelhi (349 Tote) vor einigen Jahren. Bei der Midair-Collision führte übrigens der Bordingenieur den Funksprechverkehr durch, und es wurde von Flügen kleiner russischer Gesellschaften berichtet, bei denen die Stewardess dem Piloten die Kontrollanweisungen übersetzt hat.

Wer sich aber nur ein wenig mit den Grundlagen der Kommunikation



beschäftigt hat, weiß, dass Kommunikation nur dann fehlerfrei funktioniert, wenn man sich eines einheitlichen Codes bedient. In diesem Fall dürfte die englische Sprache dieser gemeinsame Code sein.

Dies hat Major Washington, die selbst als Pilotin bei der 32nd Air Refueling Squadron (McGuire Air Force Base) Dienst tut, richtig erkannt und stellt auch zutreffenderweise fest: „Kritische Situationen erfordern meistens eine kontinuierliche Kommunikation, oft im besonderen Fliegerenglisch und spezieller Terminologie. Es ist oft schwierig Pilotenenglisch direkt zu übersetzen.“ Ihr Ziel sei es, den „Schülern“ soviel „operational-aircraft English“ beizubringen, dass diese mit dem Tower kommunizieren könnten. Derlei Grundkenntnisse würden zwar nicht die Dolmetscher ersetzen, aber wenigsten den Druck absenken und möglicherweise Unfälle wegen der

offenbar bestehenden Sprachbarriere verhindern. Sie tut aber immerhin etwas. In ihren - sicherlich begrenzten - Möglichkeiten und unter schwierigen Bedingungen.

So weit, so gut. Verwunderlich ist eigentlich nur, dass sich Amerikaner dieses Problems annehmen. Wären nicht vielmehr die verantwortlichen deutschen Stellen gefordert? Immerhin ist die Deutsche Luftwaffe mit der Durchführung der Flugsicherungsdienste beauftragt. Und das nicht erst seit gestern, sondern schon eine ganze Weile. Und sie macht den Job – wie es zu erwarten war – ausgesprochen gut. Immerhin hat sie die Aufgabe nicht wie die anderen betroffenen Länder nach jeweils einem halben Jahr abgegeben, sondern sie 15 Monate durchgeführt.

Es ist also keine Frage, ob die Deutsche Luftwaffe einen zivilen internationalen Flughafen betreiben kann, die Frage ist vielmehr, ob sie es darf! Immerhin hält es zumindest der ein oder andere im AFSBw für sinnvoll, zumindest einmal über diese Fragestellung nachzudenken.

Bleiben abschließend zunächst nur die Fragen, ob das Sprachproblem von den amerikanischen Medien übertrieben dargestellt wurde, ob es heute wirklich kein Problem (mehr) ist oder ob es nur nicht bekannt war? Aller spätestens mit diesem Artikel ist das Problem aber bekannt gemacht – nur für den Fall der Fälle! Denn eines darf nicht geschehen, dass nämlich bei einem Flugunfall aus diesen Gründen ein deutscher Militärfluglotse zur

Rechenschaft gezogen wird. Für die Mitglieder des BMFD sei da die im Beitrag enthaltene Berufsstrafrechtsschutzversicherung erwähnt, für alle anderen die Öffentlichkeit, denn die Presse wird sich zu gegebener Zeit an diesen Artikel erinnern.

Nach Redaktionsschluss hat die Bundeswehr Anfang Juni den Flugplatz Kabul an die NATO übergeben; die dort eingesetzten Kameraden sind glücklicherweise wohlbehalten zurückgekehrt. Es ist mal wieder nichts passiert, kein Flugunfall - kein Gerichtsverfahren. Bleibt also bis zum nächsten Einsatz genug Zeit, sich einmal mit Lizenz- und Staatshaftungsfragen sowie ähnlichem zu befassen.

vh

---

Bereits in unserer Ausgabe 2/2003 konnten wir HFw Joachim Weigel als den Gewinner des Bilderrätsels aus REFLECTION 1/2003 vorstellen. Ende Januar war es soweit: Der ausgelobte Preis, eine Bananacard im Wert von 25 €, konnte vom Stellvertretenden Vorsitzenden des BMFD, Hptm Wolfgang Albert, persönlich übergeben werden. Wir gratulieren Herrn Weigel und hoffen, dass er viele für ihn angenehme Gespräche führen kann.



Unser Bild zeigt die Preisübergabe durch Wolfgang Albert an Joachim Weigel



## Das „Immelmann-Geschwader“

„Die Ähnlichkeit ist durchaus erkennbar“, stelle ich fest. Wir sitzen im Dienstzimmer von Oberst Helmar Storm, Kommodore des AG 51. Von der Wand blickt Oberleutnant Max Immelmann in der für die damalige Zeit typischen Weise auf uns herab.

„Hoffentlich hält sie sich in Grenzen“, kontert sein Großneffe, „zumindest was die Ohren anlangt.“ Stimmt. Derart abgeklappte Lauscher - vom völligen Verzicht auf Koteletten noch betont - würde er seinen Nachfahren nur ungern weitervererben.

Es ist der erste Familienkontakt zwischen Familie und Traditionsgeschwader, seit das AG 51 vor rund zehn Jahren in Jagel bei Schleswig die Aufgaben, die Tradition und damit auch den Namen Immelmann übernahm. Dabei steht man sich ja nicht nur freundlich und wohlgesonnen gegenüber, sondern ist sozusagen in der gleichen Branche. Dr. Thomas Immelmann, der „Direktor Corporate Communications“ des Flughafens Hamburg, und die Immelmänner. Da passt es hervorragend, dass gerade die Hamburg Classics anstehen und an hundert Jahre Motorflug erinnern. Zwar will man die Geschichte der Zivilluftfahrt in den Vordergrund stellen, aber die militärischen Impulse sind einfach nicht auszublenden. Gerade die Klassiker sind meist militärisch-zivile Konvertiten.

Wer würde das besser verkörpern als einer der ersten Militärflyer überhaupt, nachdem knapp neun Jahre nach den Gebrüdern Wright bereits die ersten fliegenden Kisten schon vor dem ersten Weltkrieg 1913 am Kaiserlichen Herbstmanöver teilnahmen und sein Großneffe, der jetzt in der zivilen Luftfahrt arbeitet.

Heute hat das AG 51 bereits seine eigene Tradition und dokumentiert stolz die Einsätze der letzten zehn Jahre, die meisten davon im Inland im Rahmen von Amtshilfe. Unmittelbare Auswirkung des von uns organisierten Treffens: Ein Tornado mit Sonderbemalung nahm an den Hamburg Classics teil.



# Ein wenig Geschichte

Das Einsatzspektrum der Bundeswehr und seiner luftbeweglichen Kräfte macht es erforderlich, den Markt nach neuen, verlegbaren Endanflug-Radargeräten zu sichten. Betrachtet man die zurückliegende Zeit, so erkennt man, dass die Entwicklung der ersten dieser Geräte gerade mal etwa 60 Jahre zurückliegt. Wie der nachfolgende Ausschnitt aus der Zeitschrift „Funktechnik“ zeigt, beschäftigte man sich bereits kurz nach dem Zweiten Weltkrieg mit der friedlichen Nutzung dieser Radartechnologie.



Heft 22 / Nr.16 / 1947 Seite 11f

## Zeitschrift für das gesamte Elektro-, Radio- und Musikwarengeschäft

Erschien mit Erlaubnis der französischen Militärregierung im  
Wedding-Verlag G.m.b.H.

Berlin N 65

Müllerstraße 1a

zum Preis von RM 2,- pro Heft

## Verkehrssicherung durch Funktastsinn

Die während des vergangenen Krieges zu hoher Vollendung entwickelten Funktast- und Funkspürgeräte (Radargeräte) beginnen nunmehr auch für Friedenszwecke praktische Anwendung zu finden. (...) Als Hilfsmittel für die Blindlandung dient in den USA in steigendem Umfang das „ground approach radar“. Dieses dient der Führung von Flugzeugen im Flughafenbereich, um sie auf dem richtigen Landeweg zu halten (Abb. 3). Das Verfahren besteht darin, daß ein bei unsichtigem Wetter landendes Flugzeug vom Flughafen aus angemessen wird.

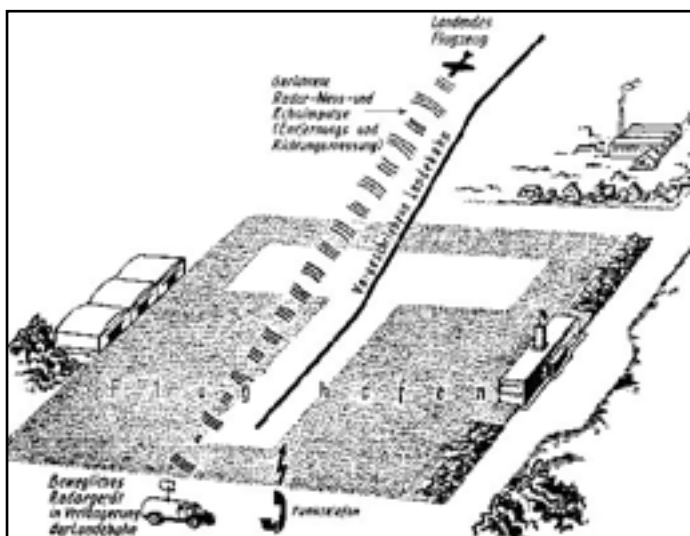


Abb. 3. Radarführung eines landenden Flugzeuges bei schlechter Sicht. In der Darstellung ist das Flugzeug nach der Radarmessung höher, als es der vorgeschriebenen Landebahn entspricht. Es erhält daher funktelefonisch die Anweisung „Sinkgeschwindigkeit vergrößern“

Aus Entfernung und Höhenwinkel der Radaranzeige bestimmt sich laufend der Flugzeugstandort im Raum. Die zur genauen Einhaltung des Landeweges notwendigen Kurs- und Höhenänderungen werden dem Flugzeugführer funktelefonisch mitgeteilt. Ist das Flugzeug bis dicht über der Landebahn herangeführt, so muß die letzte Stufe des Landeanfluges, das Abfangen des Flugzeuges mit Sicht durchgeführt werden. Deshalb ist diese Art der Radarführung kein vollkommenes Blindlandeverfahren. Es dient auch nur bis zum Vorliegen einwandfreier und erprobter Blindlandegeräte als brauchbare Aushilfe und hat schon viele sonst unvermeidliche Unglücksfälle verhindern helfen. Sein Vorteil ist der, daß die Flugzeuge, auf die es angewendet wird, außer Funktelefonie keine Sonderausrüstung zu haben brauchen.

Dieses System der mobilen Endanflug-Radargeräte wurde von den Amerikanern weiter vorangetrieben und bereits im Koreakrieg fand das vielen noch bekannte FPN -36 seine Verwendung. Auch bei der Bundeswehr fand dieses Gerät sowohl als stationäres Flugsicherungsradar auf Flugplätzen als auch bei mobilen Einheiten seine Verwendung.

Die relativ robuste Technik ermöglichte den schnellen Auf- und Abbau und seine technischen Daten lieferten über lange Jahre brauchbare Flugvermessungsergebnisse. Mit dem Fortschreiten der Elektrotechnik wurde dieses, wegen seiner Antennenbewegungen „Adenauer/Ollenhauer“ genannte Gerät, immer wieder technischen Veränderungen unterzogen und bildete im Wesentlichen den Grundstock für das in den 80er Jahren bei der Bundeswehr eingerüstete Präzisions-Anflug-Radargerät 80 (PAR 80).



„Jede Zeit hat ihre Typen. Und du Franz bist so eine Type. Eigentlich muss man sagen, ein Urgestein verlässt die Flugsicherung.“ Diese Worte richtete Oberstleutnant Frank Müller in seiner Eigenschaft als Chef der Flugbetriebsstaffel an den FS-Technischen Offizier des Lufttransportgeschwaders 61. Denn nach genau 33 Dienstjahren wurde unser langjähriges BMFD-Mitglied Hauptmann Franz

*Motorradfahren, a' bisserl am Haus herumrenovieren oder ganz einfach das Leben genießen*

Hüttermann (im Foto rechts) zum 31. März 2004 in den Ruhestand verabschiedet. Seit 1994 diente Hptm Hüttermann auf dem Fliegerhorst Penzing. Seine „Technische Reife“ erhielt er auf seinem nicht gerade typischen Werdegang eines Offiziers im militärfachlichen Dienst. Sicherlich hatte es sich „der Franz“ bei seiner Einberufung am 1. April 1971 nicht träumen lassen, dass der Weg nach Penzing über so zahlreiche Stationen führen wird: Funk-Meister in Goch und Auslandsverwendung in Beja, nach der Ausbildung zum Offizier Verwendung als Werkstattleiter Bodenfunk beim damaligen JaBoG 49 in Fürstfeldbruck, eine Lehrverwendung an der Technischen Schule der Luftwaffe, Sachgebietsleiter beim Materialamt der Bundeswehr, die Depotinsantsetzung von Flugsicherungsgeräten bei der Luftwaffenwerft 31 und nicht zuletzt „Geburtshelfer“ beim Aufklärungsgeschwader 51 (neu) in Jagel - alles Stationen, um sich den Erfahrungsschatz in Sachen Flugsicherung anzueignen, der ihn letztlich so auszeichnete. Durch diesen Erfahrungsschatz, aber auch durch seine kritischen Beobachtungen der Entwicklungen im Bereich der militärischen Flugsicherung Deutschlands, war seine Meinung nicht nur im nahen Umfeld von Interesse. Sowohl das Amt für Flugsicherung der Bundeswehr als auch das Luftwaffenführungskommando bzw. das Luftwaffenmaterialkommando legten Wert auf seine „freie Mitarbeit“ und beriefen ihn mehrfach als Teilnehmer in Arbeitsgruppen oder zu Workshops.



### Hptm Hüttermann in den Ruhestand verabschiedet

Wie der gebürtige Westfale in seiner Abschiedsrede selbstkritisch feststellte, machte er es sich und seinem militärischen Umfeld nicht immer einfach. Doch sowohl auf seine fachliche als auch soziale Kompetenz konnte man bauen. Geradlinig vertrat er seine Meinung. Manchmal ein bisserl stur, doch nie illoyal, setzte er sich für die Belange der militärischen Flugsicherung, und dort natürlich besonders für die des technischen Personals, ein. Seine Kameraden und langjährigen Weggefährten werden seine brummige, aber auch humorvolle und stets hilfsbereite Art sicher vermissen. Vorgetragene Gedichte und die überreichten Abschiedsgeschenke machten diese Verbundenheit mehr als deutlich. Einige ließen es sich deshalb auch nicht nehmen, als Mönche und Nonnen verkleidet, in teilweise gesungenen

Fürbitten humorvoll um himmlischen Beistand für den nächsten Lebensabschnitt zu flehen.

Dieser neue Lebensabschnitt lässt ihn hoffentlich sesshaft werden und gibt ihm jetzt Zeit für seine Hobbies. „Motorradfahren, a' bisserl am Haus herumrenovieren oder ganz einfach das Leben genießen“, so hört man, sollen seine neuen Schwerpunkte sein.

OTL Müller nutzte die Gelegenheit und stellte Hptm Thomas Tauscher (im Foto links) den versammelten Gästen als Nachfolger von Hptm Hüttermann vor. Bereits in jungen Jahren schnupperte Thomas Tauscher beim LTG 61 als Bodenfunkfeldwebel die Penzinger Luft. Durch seine letzten Verwendungen beim Luftwaffenführungskommando und im Amt für Flugsicherung der Bundeswehr ist er der militärischen Flugsicherung kein Unbekannter. Auch ihm wünscht der BMFD in seiner neuen Verwendung alles Gute.

*Mach's gut Franz und viel, viel Glück für die Zukunft.  
Der BMFD*





ASR festzulegen, Koordinaten ermitteln, mittels Theodolit Hindernisfreiheiten zu vermessen, VFR/IFR An- und Abflugverfahren erstellen, Luftraumstruktur, ZB, Aufbau ASR/PAR, Zulassungsflugvermessung zu beantragen, etc. Gegen mancherlei Widrigkeiten haben wir es geschafft. Hilfreich war dabei weitestgehend Entscheidungs- und Handlungsfreiheit und unser gutes Team. Drei Jahre, die ich nicht missen möchte.

Als einer der letzten Glücklichen wurde ich im vergleichsweise zarten Alter von 52 Jahren in den Ruhestand versetzt. Seitdem sind nun knapp acht Jahre „vergangen“. Für mich war das der Beginn einer eher unruhigen Zeit.

Meine Leidenschaft ist die Segelei. Ihr wollte ich frönen, möglichst auf Salzwasser und möglichst in warmen Gefilden. Kostengünstig sollte es natürlich auch sein.

So reifte der Gedanke, dies alles mit dem Betreiben einer Segelschule zu verknüpfen.

Erfahrung in der Ausbildung von Segelschülern hatte ich bereits bei meinem „Marine-Regatta-Verein“ Starnberg gesammelt. Seemeilen als Blauwasser-Segler konnte ich reichlich nachweisen.

Zusammen mit einem Partner begannen wir mit dem

Aufbau der Segelschule. Seit 1997 läuft der Schulbetrieb. Theoretische Ausbildung wird in Neuburg durchgeführt. Die praktische Ausbildung sowie die Prüfungsfahrten erfolgen in der nördlichen Adria. Zusätzlich bieten wir Urlaubstörns und Skippertraining im Fahrtgebiet gesamte Adria, Mittelmeer von Sardinien über Sizilien und Malta bis zur griechischen und türkischen Küste an. Unsere Planung für die kommende Segelsaison: Venedig, Dubrovnik und weiter nach Griechenland. Interessierte finden mehr darüber unter: [www.navimare.de](http://www.navimare.de)

Gut, was ist sonst noch geschehen? Einen langgehegten Wunsch konnten wir uns mit dem Bau unseres Hauses erfüllen, ein weiterer Wunsch wurde mir erfüllt, indem man mich zweimal zum Opa gemacht hat. Letzteres war eigentlich problemlos. Der Segelnachwuchs ist also sichergestellt.

Sicher ist aber auch, dass ich all dies nur mit Hilfe, Einverständnis und Toleranz meiner Frau erreichen konnte. Sie lässt mich an der „langen Leine“ laufen und das seit nunmehr 37 Jahren. Heutzutage auch nicht mehr so selbstverständlich. Oder?

*Ingmar Wolf*

**Werbung Zepter**

## Impressum

### Herausgeber:

Betreuungsgesellschaft der  
Militärischen Flugsicherung  
Deutschlands e.V. (BDMFD)  
Postfach 62 02 60  
10792 Berlin  
Internet: www.bdmfd.de

### REFLECTION online:

www.bmf-d-reflection.de

### Redaktion/Satz/Layout:

Norbert Gaßner  
Ginsterweg 8  
48499 Salzbergen  
fon: 059 76 / 9 43 01  
eMail: reflection@bmf-d.de

### Pressesprecher:

Johann Stempfle  
Schlossweg 7  
25582 Drage  
fon: 04893 / 434  
eMail: presssprecher@bmf-d.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 62 02 60  
10792 Berlin  
Internet: www.bmf-d.de  
fon: 030 / 52004 4272

### Anzeigenannahme:

Wolfgang Albert  
Im Löhle 1  
D-97990 Weikersheim  
fon: 079 34 / 1470  
eMail: werbung@bmf-d.de

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

# zum 50. Lebensjahr

gratulieren wir unseren Mitgliedern:

Schilling, Norbert	04.01.1954	ETNG
Glander, Henning	12.01.1954	ETHN
Heyer, Harald	13.01.1954	ETNL
Neffgen, Walter	13.01.1954	LIED
Scharnhorst, Bernd	21.01.1954	ETHT
Otten, Heinz	22.01.1954	ETNG
Messenkopf, Klaus	31.01.1954	ETME
Wolf, Lothar	19.02.1954	ETSH
Kuchenbecker, Frank	22.03.1954	ETNW
Bodlien, Georg	28.03.1954	ETNW
Amend, Hartmut	18.04.1954	ETNW
Ströbel, Hans-W.	18.04.1954	ETNG
Breidenbach, Lothar	15.06.1954	ETNW
Nowak, Ralf Michael	17.06.1954	ETNJ

# zum 60. Lebensjahr

gratulieren wir unseren Mitgliedern:

Burow, Wolfgang	15.02.1944	Winterberg
Wolf, Ingmar	18.02.1944	Neuburg a.d. Donau
Wurm, Henner	28.02.1944	Schleswig
Hildebrandt, Hartmut	14.03.1944	Erding



# ▷ druckerei heggen

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

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





