

INHALTSVERZEICHNIS

4 - 5	EDITORIALE
6 - 7	REDE DES BUNDESVORSITZENDEN
8 - 9	BERICHT VON DER MITGLIEDERVERSAMMLUNG
10 - 14	WENN AUS LOTSSEN LEHRER WERDEN
15	MÄNNERBASTION GEFALLEN
16	BERICHT HAUPTVERSAMMLUNG DBwV
17	AUS DER RUBRIK: EHEMALIGE FLUGPLÄTZE
18	KUNSTFLUGSTAFFEL THUNDERBIRDS
19	STELL DIR VOR ...
20	HAMBURG HULDIGT DER FLYING QUEEN
21	AUS GEGEBENEM ANLASS
22 - 25	PROTOKOLL MITGLIEDERVERSAMMLUNG
27	R. SIXT - 60 JAHRE
28	K.-D. LANGE - 60 JAHRE
29	D. BAHR - 60 JAHRE
30	IMPRESSUM / GEBURTSTAGE



**M
I
T
G
L**

KÖNIGSWINTER

2005



**E
D
E
R
V
E
R
S
A
M
M
L
U
N
G**





Harald Hoppe
ehemaliger
Bundesvorsitzender BMFD

Lieber Leser,

es geht aufwärts mit der Militärischen Flugsicherung. Genauer gesagt: Es geht in die Höhe! Der Neubau des Tower-Gebäudes in Neubrandenburg nimmt Gestalt an und das Richtfest wurde abgehalten. Ein imposanter und notwendiger Neubau für einen Luftwaffenflugplatz im Nordosten unserer Republik.

Aber ein solches Gebäude zu erstellen, das ist leicht!

Viel schwieriger ist es da schon, nun endlich auch ein Rufzeichen für eben jene Flugsicherungsstelle freizugeben, die dort einmal beheimatet sein wird und bei dessen Nennung der angloamerikanische Pilot einer F-16, der italienische Commandante eines Transportflugzeuges oder der dänische Hubschrauberpilot nicht auf halben Wege der Lautbildung verzweifelt. „Neubrandenburg“ – „Trollenhagen“ ! Nicht auszudenken, wie dies dann klingt.

Gut gemeinte und nachvollziehbare Rufzeichen gäbe es reichlich: „Trolli“ oder vielleicht auch „Newcastle“! Das erstere erinnert vielleicht an bizarre norwegische Gnome, das zweite suggeriert durchaus die offenen Landschaften Südenglands einer Rosamunde Pilcher.

Viel einfacher wäre natürlich: BRANDY!

Aber, oh Schreck, käme dies nicht einer Verherrlichung des Alkoholkonsums gleich. Gut, fast jeder könnte es zweifelsfrei perfekt aussprechen. Aber warum? Vielleicht nur, weil auch die Teilnehmer am Luftverkehr befreundeter Nationen ein Alkoholproblem haben?

Der Volksmund sagt zu recht: „Haben denn die keine anderen Probleme?“

Jedenfalls ist es den vermeintlichen Entscheidungsträgern beim Amt für Flugsicherung dieser Bundeswehr bis heute nicht gelungen kurz und bündig zu erklären: BRANDY, that´s it !

Den geneigten Leser dieses Editorials weise ich freundlichst auf die nun folgenden Seiten dieser „REFLECTION“ hin. Wie lange man Probleme und deren zufriedenstellende Lösung aussitzen kann, belegt das dort abgedruckte Gutachten zur Flugsicherung.

Wenn hier schon keine Abhilfe in Sicht ist, vielleicht schlägt der für die Flugsicherung der Bundeswehr zuständige Minister nach Kenntnisaufnahme einfach mit der Faust auf den Tisch und sagt: BRANDY, that´s it !

Mit weihnachtlichen Grüßen und unermesslichen Hoffnungen für das Neue Jahr

Her
Harald Hoppe

Neue Besen kehren gut...

...mag manch einer Angesichts des Wechsels an der Verbandsspitze des BMFD denken. Aber wer in den vergangenen Wochen die Verlautbarungen der Regierungskoalition aufmerksam verfolgt hat, erkennt sehr schnell, dass angesichts leerer Kassen und einer desolaten Haushaltslage die Borsten des Besens sehr schnell kürzer werden. Es kann in der heutigen Zeit nicht mehr darum gehen das Füllhorn auszuschütten, um Geschenke zu verteilen, sondern beinahe ausschließlich darum Besitzstände zu wahren und die größten Belastungen abzuwehren. Dies darf allerdings nicht heißen, dass wir unsere Ziele der vergangenen Jahre aus den Augen verlieren werden. Die mehr als unbefriedigende Situation der Kameraden im „Beförderungsstau“, um hier nur eines unserer Problemfelder exemplarisch zu nennen, bedarf einer umgehenden Lösung. Es kann und darf in diesem Zusammenhang übrigens nicht sein, dass auf Grund des fehlenden Nachwuchses erneut darüber nachgedacht wird, lebensältere - kurz vor der Pension stehende - Kameraden für weitere zwei oder drei Jahre im Dienst zu halten. Wenn dies jedoch auf Grund bestehender Sachzwänge unumgänglich ist, so müssen von Seiten der Personalführung flexible Lösungen geschaffen werden, um die bereits existierenden Probleme nicht noch weiter zu verschärfen.

Die berechtigten Forderungen unserer Mitglieder werden wir weiter verfolgen. Ich bin allerdings der Meinung, dass uns vieles nur gelingen kann, wenn wir die Kräfte aller, die im Bereich der militärischen Flugsicherung Verantwortung tragen, bündeln. Dies bedingt aber auch, dass alle Seiten mit großer Offenheit unvoreingenommen auf einander zugehen. Ich persönlich bin dazu bereit.

Ich habe allerdings auch eine Bitte an Sie: Der Vorstand des BMFD benötigt für seine Arbeit Ihre Unterstützung. Bringen Sie sich mit Ihren Talenten und Erfahrungen ein, sprechen Sie mit uns, wenn Sie ein Problem erkennen, Fragen auftauchen, die vielleicht sogar von Führungsseite unbeantwortet bleiben und informieren Sie den Vorstand unverzüglich über neue positive Fortschritte aber auch über hemmende Fehlentwicklungen.

Letztendlich bitte ich Sie, diejenigen zu überzeugen die noch nicht unserem Verband angehören, Mitglied im BMFD zu werden, denn nichts stützt die Aussagen einer Interessengemeinschaft mehr als fachliche Kompetenz und ein hoher Organisationsgrad.

Erlauben Sie mir an dieser Stelle noch einige Worte an meinen Vorgänger im Amt zu richten, der - und dies freut mich ganz besonders - auch weiterhin in verantwortlicher Position zur Verfügung stehen wird. Harald Hoppe ist seit Gründung des Verbandes im Jahr 1989 im Vorstand des BMFD in den verschiedensten Funktionen tätig gewesen. Im Rahmen der Mitgliederversammlung 1993 in Bernau/Bogensee wurde er erstmalig zum Bundesvorsitzenden gewählt. Dies bedeutet insgesamt mehr als 16 Jahre Vorstandsarbeit, davon alleine 12 in leitender Funktion. Ich möchte Ihm an dieser Stelle im Namen der Mitglieder und des Vorstandes herzlich danken für die lange Zeit, die er sich in den Dienst des BMFD gestellt hat. Er hat in all diesen Jahren die Belange der Mitglieder in herausragender Weise vertreten und mit aller Kraft die Ziele des Verbandes vorangebracht. Dass hierbei - in ehrenamtlicher Funktion - auch sehr viel Freizeit aufgewandt wurde, ist selbstredend. Daher will ich in meinen Dank ausdrücklich auch seine Familie mit einbeziehen, die manche Stunde ohne den Ehemann und Vater auskommen musste, weil dieser sich einmal mehr auf der Autobahn, auf dem Weg zu einem der vielen Gesprächstermine in Bonn, Berlin oder sonst wo in der Republik befand.

Lassen Sie mich zum Schluss die Gelegenheit nutzen Ihnen und Ihren Familien einen schönen Jahreswechsel sowie ein gutes und erfolgreiches Neues Jahr zu wünschen.

Herr Jürgen Sieberg



Jürgen Sieberg
Bundesvorsitzender BMFD

EDITORIAL



Harald Hoppe

... meine letzte Rede in der Funktion des Bundesvorsitzenden dieses Verbandes

Sehr geehrte Delegierte, Mitglieder und Gäste

– ich habe nicht vor Sie am frühen Morgen mit einer weitschweifigen Rede über den Zustand der militärischen Flugsicherung zu quälen – der Zustand an sich ist schon quälend genug.

Da dies aber meine letzte Rede in der Funktion des Vorsitzenden dieses Verbandes ist, gestatten Sie mir dennoch einige Bemerkungen.

Im Antragskatalog des Deutschen Bundeswehr-Verbandes zur diesjährigen 17. Hauptversammlung in Berlin findet sich u.a. für den Bereich der militärischen Flugsicherung folgende Feststellung und gleichzeitige Forderung:

– „Für die örtliche militärische Flugsicherung sind unverzüglich neue Strukturen zu schaffen, die einen weiteren Qualitätsverlust verhindern –...“.

Dies gibt in einem Satz genau das wieder, was seit Gründung des Verbandes durch seine Mitglieder und während der jeweiligen Mitgliederversammlungen durch die Delegierten, in erster Linie jedoch durch die jeweiligen Vorstände, immer wieder gefordert wurde. Und dies seit nunmehr über fünfzehn Jahren!

Auch wenn ich mir sehr wohl bewusst bin, dass wir nicht alleine auf dieser Welt leben und wir umgeben sind von Forderungen aller Art, so muss es doch erschrecken, dass - für einen solchen sicherheitsrelevanten Bereich – weder die jeweiligen politischen Entscheidungsträger noch die militärische Führung seit 1989 entscheidend hat Einfluss nehmen können oder gar wollen, um diesen Besorgnis erregenden Zustand nachhaltig zu verbessern.

Ich finde es jedenfalls erschreckend, dass sich bis heute - wenige Jahre bevor dieser Verband seine „Volljährigkeit“ erlangt – nur wenig und wenn,

dann nur in Teilbereichen, zum Besseren und Sicherem entwickelt hat.

Ich erlaube mir, dass ich hierauf im Einzelnen eingehe, dabei ist die gewählte Reihenfolge willkürlich. Prioritäten mag jeder für sich selber bestimmen.

Die personelle Situation wird in erster Linie durch folgende Faktoren beeinflusst:

Seit Integration eines Großteils des Personals der militärischen Flugsicherung in die DFS besteht der „rechtliche Zwang“ zur stetigen Personalregeneration für diesen Bereich. Diese rechtliche Notwendigkeit hat auch fatale Auswirkungen auf die Gesamtregeneration des militärischen Flugsicherungspersonals. Zum einen verliert die Flugsicherung an den militärischen Flugplätzen der Bundeswehr stetig gut ausgebildetes und engagiertes Personal an den zivilen Flugsicherungsbetreiber nach dem Motto: Die Besten zur DFS! Zum anderen melden sich aber auch immer wieder jene, die diesen Schritt nicht bis zum Ende gehen konnten, als teilweise unmotiviertes und frustriertes Personal von der DFS zurück in die Truppe.

Man hat uns zwar versprochen dass dieser Umstand nie eintreten wird, aber auch hier – weil Männer aus der Praxis – waren wir mit unseren Einschätzungen sehr viel näher an der Realität und dem sich daraus ergebenden Dilemma, als manch ein selbsternannter Fachmann. Und dies gilt für die Entwicklungen in vielen anderen Problemreichen ebenso. Bei vielen, die uns führen wollen oder sollen, hat man den Eindruck, dass hier Optimismus nur mangelnde Sachkenntnis ersetzt.

Darüber hinaus erinnere ich mich noch recht gut, dass wir vor weniger als zehn Jahren noch eine angebliche „Controllerschwemme“ hatten – ich persönlich habe diese über 100 Mann im Überhang immer in einem Bergstollen im Sauerland vermutet – , da detaillierte Zahlen so richtig nie zur Verfügung standen. Es bleibt zu befürchten, dass der Stolleneingang zwischenzeitlich verschlossen wurde, denn nunmehr ist – für manchen scheinbar über Nacht – der personelle Notstand ausgebrochen. Wir verzeichnen für unseren Bereich zwischenzeitlich nicht nur eine „Mangel-AVR“, sondern der Dienstherr musste sogar zum Mittel der Androhung einer „flächendeckenden“ Verlängerung der Dienstzeit greifen. Besonders schlimme Auswüchse konnte der BMFD dabei zwar verhindern, aber

wir wissen zur Zeit nicht, was die Zukunft hier für die „neuen“ Betroffenen noch vorgesehen hat. Wichtig bleibt jedoch ein Datum und das ist der 31.12.2007. Verlängerungen über diesen Zeitpunkt hinaus wären – ohne Neubetrachtung der Fristen für die Ruhegehaltsfähigkeit unserer Zulagen – unverantwortlich und könnten letztendlich nur als „Strafmaßnahmen“ verstanden werden. An dieser Stelle sei einmal die Frage erlaubt: Welches personelle Fiasko hätten wir eigentlich erlebt, wenn wir keine Wiedervereinigung hätten miterleben dürfen, der Warschauer Pakt sich nicht aufgelöst hätte und wir heute eine ganz andere stetige Bedrohungslage annehmen müssten? Im Rahmen dieser Entwicklung wurden unzählige Standorte geschlossen – zum Leidwesen manch örtlich Betroffenen – an denen auch Flugsicherungspersonal eingebunden war. Zum anderen konnte in die Truppe auch teilweise vorgebildetes ehemaliges NVA – Personal willig in den Regenerationsprozess integriert werden und damit ein sich abzeichnendes Fehl zumindest über einige Jahre gemildert werden.

Der weitere Zwang zum Sparen – heute morgen hörten wir schon von vorgesehenen Streichungen im Einzelplan 14 in Höhe von 2.5 Milliarden für das nächste Jahr – wird vielleicht auch zu weiteren Schließungen von Flugplätzen der Bundeswehr führen. Und vielleicht haben unsere „Altvorderen“ dann wieder einmal das Glück, durch Aussitzen des Problems zu dessen Lösung beigetragen zu haben. Ich höre sie jedenfalls heute schon, wie so oft, frohlocken: „Haben wir alles gewusst, war unsere Planung.“

Insgesamt muss es mit der Regeneration qualifizierten Personals schlecht bestellt sein, wenn schon das Amt für Flugsicherung der Bundeswehr auf seinen Internetseiten in großen roten Lettern mit der Feststellung: „Fluglotsen gesucht“ um eben jene Auszubildenden werben muss. Alleine schon für die Verwendung des Ausdrucks „Fluglotsen“ in Verbindung mit den damaligen militärischen Flugsicherungskontrollleitern ist der BMFD in der Vergangenheit durch das AFSBw immer wieder gescholten worden. Aber wem mag man heute schon raten, militärischer Fluglotse zu werden? Und diese Aussage trifft ebenso für die Fachbereiche FS-Technik und den Flugberatungsdienst im gleichen Maße zu. Im Bereich der auch vom BMFD geforderten Aufwertung dieser AVR's sind wir durch die Lizenzierung in Teilbereichen ein wenig vorangekommen. Nun gilt es noch einige Unzulänglichkeiten auszumerzen und eine Neubewertung – auch der Dienstpostengestaltung – einzuleiten. Dann wären wir hier

ansatzweise auf einem guten Weg.

Die uns in unserem täglichen Controllerleben begleitende Flugsicherungstechnik hingegen ist durch einen sich von Jahr zu Jahr verschlechternden Zustand geprägt. Der BMFD hat auch hier schon im Jahre 1989 einem gangbaren und effizienteren Weg aufgezeigt. Das gewohnte Aussitzen des Problems hat hier indessen zu Gebieten eklatant unterschiedlicher Flugsicherungsqualität geführt. Der Ausspruch manches militärischen Fluglotsen beim Blick eines plötzlichen erscheinenden Zieles auf seinem Radar - „Lieber Gott lass es ein Windrad sein!“ - mag zwar für den Außenstehenden recht amüsant klingen, gibt aber in Wahrheit den Fatalismus wieder, mit dem wir teilweise unseren Dienst versehen müssen. Auch wenn wir zurzeit gute Nachrichten von der neuen Radaranlage vernehmen können, so bleibt die Feststellung, wenn sie dann flächendeckend kommt, kommt sie um Jahre, wenn nicht um mehr als ein Jahrzehnt zu spät. Über die letzten Ergebnisse der Testanlage in Büchel haben wir ja schon gestern ausführliche Informationen erhalten. Für alle anderen Bereiche der technischen Ausstattung sehe ich nicht einmal angedachte Lösungen der Erneuerung oder des Ersatzes am Horizont. Die diese Entwicklungen begleitenden „Zeitschienen“ waren nicht umsonst in der Vergangenheit und bis heute geprägt durch Feststellung wie: „Wir sehen Licht am Ende des Tunnels – Der Tunnel wird länger“ und zu guter Letzt mit der Beurteilung: „Wer auf einem toten Pferd sitzt, sollte absteigen!“

Die Ausbildung des militärischen Flugsicherungspersonals - auch darüber haben wir ja gestern ausgiebig gesprochen – scheint indessen auf einem erfreulichen Weg. Dabei gilt für den Verband weiterhin unsere seit Jahren vorgebrachte Forderung: „Die Besten zur Schule!“ Dies scheint ja nun auch Meinung der Führung zu sein, dann muss man aber auch konsequent den zweiten Schritt wagen und hierfür Anreize schaffen, um eben jene „Besten“ für diese Aufgabe zu gewinnen. Dass dies bei der uns umgebenden Besoldungsstruktur schwierig ist, muss mir keiner sagen, aber diese Probleme sind ja geschaffen worden, in dem man eine Gesamtintegration der militärischen Flugsicherung in die DFS ausgeschlossen hat. Diese damalige offenkundig falsche Entscheidung wirkt bis heute in allen Bereiche der militärischen Flugsicherung nach. Die an der Schule in Kaufbeuren aufgetretenen Fragestellungen bezüglich des persönlichen EBG-Erhalts scheinen zumindest für Teilbereiche gelöst, wenngleich der Lösungsansatz selbst nicht den Vorstellungen

des Verbandes und seines Vorstands entspricht. Insgesamt ist aber auch an der Schule noch viel zu tun, wenn man allein bedenkt, wie viele Lehrgänge im Bereich Wachleiter, Ausbilder und Prüfer bis heute nicht umgesetzt werden konnten. Dabei wird die Zukunft sicherlich auch noch zusätzlich die Inanspruchnahme der Schule für sogenannte „Refresher-Lehrgänge“ mit sich bringen.

Nach meiner festen Überzeugung bietet sich die Schule in Kaufbeuren im besonderen und begründeten Maße für den Einstieg in die A13g-Besoldung für den Bereich der örtlichen militärischen Flugsicherungsdienste an. Hier setze ich auch auf die Unterstützung des Deutschen Bundeswehrverbandes. Über die Ausbildung vor Ort wird sicherlich noch zu sprechen sein. Hier läuft meines Erachtens vieles nicht so, wie sich das alle Beteiligten erhofften. Dies ist jedoch nicht verwunderlich, wenn man bedenkt, mit welcher Flut – ich will es einmal „Neuvorschriften“ nennen – wir für unseren Bereich in den letzten Jahren überschwemmt wurden. An der Neufassung der ZDv 57/1 war der BMFD im Zusammenwirken mit dem DBwV nicht unmaßgeblich beteiligt. Dabei konnten wir einiges Schlimme verhindern, leider hat jedoch seit 2002 auch keine „Weiterentwicklung“ der Vorschrift inhaltlich stattgefunden. Vieles blieb und bleibt hier Auslegungssache. Und so zeigt sich auch hier: „There are no advantages without disadvantages!“ In diesem Zusammenhang vielleicht noch der Hinweis – auch darüber werden wir noch eingehender zu sprechen haben –, dass durch eine Eingabe an den Wehrbeauftragten insbesondere die zeitliche Anrechnung von Bereitschaftsdiensten diskutiert wird. Dass dabei bisher festgestellt wurde, das Bereitschaft keinen Dienst darstellt, verwundert nicht. Mehr erstaunt die Frage: „Kann denn kein Dienst befohlen werden?“

Wie wir alle wissen besteht Diplomatie ja vielleicht auch darin, einen Hund so lange zu streicheln, bis der Maulkorb fertig ist. Aber wie wir auch wissen, gehören dazu immer Zwei. Dieser Verband ist von unserer „Führern“ nie gewollt worden und man hofft bis zum heutigen Tage, dass sich dieses Problem von alleine löst. Wir sollten daher alle bemüht sein, diesem Verband – gerade durch die Mitgliedschaft – jenes Gewicht zu geben, welches notwendig ist, um Schaden vom Personal und der militärischen Flugsicherung im Ganzen abzuwenden. Meine Bemühungen in über einem Jahrzehnt Vorsitz für diesen Verband waren immer auf diese Überzeugung hin ausgerichtet. Leider ist dies von vielen - insbesondere den Führungsebenen der militärischen Flugsiche-

rung - nie richtig verstanden worden und die sich dadurch ergebenden Möglichkeiten des gemeinsamen Wirkens für die gleiche Sache blieben ungenutzt. Ich habe mich in den vergangenen Jahren immer wieder bemüht, Verbindungen in den Bereich der Führung aufzubauen. Dies ist in manchen Fällen und zu manchen Zeiten gelungen. Nutznießer davon waren sehr häufig „Einzelfälle“, bei denen Lösungen im Sinne der Betroffenen gefunden werden konnten.

Wir, der BMFD, werden uns in Zukunft neuen Herausforderungen stellen müssen, wie es zum Beispiel die bevorstehende Kapitalprivatisierung der DFS mit sich bringen wird. Dies alles gilt es durch den Vorstand des Verbandes im Sinne seiner Mitglieder positiv zu begleiten. An dieser Stelle möchte ich den Vorsitzenden Luftwaffe des Deutschen Bundeswehrverbandes, Hartmut Schönmeier, bitten einen erneuten Anlauf zu wagen, um die Ruhegehaltsfähigkeit unserer Zulagen über den 31.12.2007 hinaus zu gewährleisten. Zumindest aber diejenigen die Zulage ruhegehaltsfähig zu belassen, die sie zu diesem Zeitpunkt seit zehn Jahren erhalten haben. Gleichzeitig danke ich Hartmut Schönmeier für seine freundschaftliche Unterstützung in den vergangenen Jahren. Dieser Dank gilt ebenso Norbert Tebrügge für seinen Beistand und seine Hilfe gerade in den Anfängen dieses Verbandes, aber auch während der Zeiten der Umstrukturierung und Integration in die DFS. Ich bedanke mich bei allen Vorstandsmitgliedern in den vergangenen Jahren, insbesondere beim Ehrenvorsitzenden des Verbandes, Michael Voßloh.

Dies war meine letzte Rede vor Ihnen als Vorsitzender dieses Verbandes. Ich habe in den Jahren seit Gründung des BMFD in unterschiedlichen Wirkungsfeldern viele neue Menschen kennen gelernt, neue Freunde gewonnen und - was in der heutigen Zeit nicht alltäglich ist - auch bis heute behalten. Vielleicht haben wir alle ein wenig Flugsicherungsgeschichte geschrieben – vielleicht auch ich. Ich bedanke mich bei allen, die mich auf diesem Weg begleitet haben, und meinem Nachfolger – hierzu werde ich heute im weiteren Verlauf der Tagung Jürgen Sieberg vorschlagen – wünsche ich alles Gute. Dies verbinde ich mit dem Hinweis, vielleicht neue Ansätze zu wagen, um unbelastet persönlicher Einschätzungen das Gespräch mit den Führungsebenen und deren Vertreter zu suchen. Alles in allem sichere ich ihm meine volle Unterstützung zu und so verabschiede ich mich von Ihnen mit den Worten Kants:

„Ich kann, weil ich will, was ich muss !“

Die 8. Ordentliche Mitgliederversammlung des Bundesverbandes der Militärischen Flugsicherung Deutschlands (BMFD) ...

... fand in diesem Jahr in den Räumen des Arbeitnehmer-Zentrums der Stiftung Christlich-Soziale Politik in Königswinter statt.

Eingeladen waren vor allem die an ihren Standorten bestimmten bzw. gewählten Delegierten des BMFD. Darüber hinaus nahmen auch einzelne Mitglieder an dieser Tagung teil.

Als Ehrengäste waren eingeladen der Vorsitzende Luftwaffe des Deutschen Bundeswehrverbandes (DBwV e.V.), Hartmut Schönmeier, sowie der Vorsitzende des Verbandes der Besatzungen Strahltriebener Kampfflugzeuge (VBSK), Thomas Wassmann. Beide hielten eine kurze Grußadresse, die man im hinteren Teil dieser Ausgabe der Reflection auf Seite 22 nachlesen kann.

Neben den anstehenden Neuwahlen des Vorstands beherrschten unter anderem folgende Themenbereiche die Diskussionen des ersten Veranstaltungstages:

- Für den Bereich des Flugberatungsdienstes wurde über aufgetretene Probleme bei der

Umsetzung der BesAnMilFS 5-100 berichtet. Besondere Schwierigkeiten entstehen scheinbar bei der Notwendigkeit nunmehr auch für den Flugberatungsdienst eine Verwendungsfähigkeit nachzuweisen. Besonders ärgerlich ist hierbei auch, dass die Umsetzung der neuen Vorschrift anscheinend in den Teilstreitkräften unterschiedlich gehandhabt wird. So werden z.B. die Soldaten des Heeres zum Flugmedizinischen Institut der Luftwaffe nach Fürstfeldbruck geschickt, um dort eine vereinfachte Wehrfliegerverwendungsfähigkeit nachzuweisen. Dies sei so aber nie vorgesehen gewesen. Des Weiteren wird ausgeführt, dass das Erstuntersuchungsalter ebenfalls nicht gemäß Vorschrift einheitlich angewandt wird.

Ebenso problematisch stellt sich die Umsetzung der 5-100 im Punkt „Einsatz als Wachleiter“ dar. Die Vorgabe, dass nunmehr ein Flugberater zwei Jahre aktiven Flugberatungsdienst nachweisen muss, um als Wachleiter eingesetzt werden zu können, wird vor

allem bei den fliegenden Verbänden infolge hoher Personalfuktuation Probleme mit sich bringen. Diese Vorgabe geht scheinbar vollkommen an der Realität vorbei, zumal nicht eine Möglichkeit einer Ausnahmeregelung vorgesehen ist. Hier besteht nach Ansicht der Delegierten hoher Klärungsbedarf.

Einen besonderen Schwerpunkt in der Diskussion nahm darüber hinaus die neue Laufbahnstruktur der Unteroffiziere und deren Auswirkung auf den täglichen aktiven Dienst ein. Da vorgesehen ist, eine sogenannte „Zivile Aus- und Weiterbildung (ZAW)“ zu Beginn der Dienstzeit durchzuführen, stelle sich oft das Problem, dass hier wenig einsatzorientiert für den späteren Dienst in den Flugberatungsstellen ausgebildet wird. Man bildet quasi am Bedarf vorbei aus.

Der Ehrenvorsitzende des BMFD, Michael Voßloh, regte in diesem Zusammenhang an, dass sich der Verband auch über diese Tagung hinaus dieses Problembereiches noch gesondert annehmen sollte. Da bei der

Bundeswehr nur 10 - 20% der Flugberater zum Berufssoldaten übernommen werden und der Rest somit nach 8 bzw. 12 Jahren die Bundeswehr ohne arbeitsmarktgerechte Ausbildung wieder verlässt, bestehe hier Handlungsbedarf. Erschwerend komme noch hinzu, dass die ZAW aus einer Ausbildung zum Bürokaufmann, Verwaltungsfachangestellten oder IT-Fachmann besteht und somit keinen dienstlichen Vorteil für die Dienststelle bringt.

Der Bundesvorsitzende empfiehlt, da diese Problematik ebenso für die Kameraden der Flugsicherungstechnik gilt, die zuständigen militärischen Stellen hier zu bitten, die ZAW-Maßnahme bedarfsgerechter zu gestalten und ggf. ans Ende der Dienstzeit als Zeitsoldaten zu setzen.

Der Stellvertretende Vorsitzende, Wolfgang Albert, ergänzte, dass sicherlich auch im Bereich FS-Technik die Umsetzung der geänderten Soldatenlaufbahnstruktur für den Fachunteroffizier Probleme bereitet. Hier allerdings sind Änderungen schon auf den Weg gebracht und werden vom Verband aufmerksam verfolgt. Sollte das Ergebnis, so wie sich die Sachlage derzeit abzeichnet, am Ende vorliegen, hat der Verband ein lang verfolgtes Ziel erreicht.

- Einen großen Raum der Diskussion nahm der Bericht zum Sachstand der neuen ASR-S Radaranlage ein. Seit Jahren versprochen scheint nunmehr zumindest der erste Schritt getan, indem die Truppenversuchsanlage nun ihrem Namen gerecht wird und der Truppenversuch gestartet wurde. Vorangegangen waren immer neue Zeitverschiebungen, da eine zufriedenstellende Flugvermessung in Folge fehlerhafter Parameter nicht zu Stande kam. Dabei lagen die bisherigen Probleme hauptsächlich im Bereich einer mangelhaften Darstellung der vorhandenen Radarziele, die sich aus dem ungenügenden Zusammenspiel Hardware – Software ergaben. Durch einen „internen Neustart“ der Firma EADS scheint dieses Problem nunmehr gelöst zu sein. Zwar gibt es wohl noch Probleme mit dem Sensor, welche jedoch für den Truppenversuch als unkritisch eingestuft wurden. Bestehen bleiben aber noch die Unzulänglichkeiten im Bereich IFF-Abfrage und Mode S-Tauglichkeit. Für die Versorgung mit der neuen Anlage stehen nunmehr Aussagen im Raum, dass die ersten Serienanlagen 2007 in die Verbände gehen sollen. Ein Teil des

Zeitverzugs – die Anlage firmierte ja schon einmal unter dem Projektnamen „ASR 2000 – soll durch eine „Output-Erhöpfung“ wieder wett gemacht werden, so dass eine Komplettausrüstung der Verbände ca.2010 erreicht werden könnte. Die Teilnehmer der Mitgliederversammlung nahmen dies mit großer Skepsis auf.

- Ein weiterer Schwerpunkt der Debatte war die Situation an der Flugsicherungsschule in Kaufbeuren. Hierbei wurde bemerkt, dass die Simulationstechnik zurzeit sehr stabil läuft und inzwischen ein zweiter Satz Beamer und Rechner turnusgemäß eingebaut wurde. Dies ergebe zwischenzeitlich eine Bereitstellungszuverlässigkeit von mehr als 95 Prozent.

Zu der allgemeinen Lehrgangssituation könne festgestellt werden, dass nunmehr die Vergleichbarkeit mit der zivilen Ausbildung gegeben ist und im Rahmen „common core content“ bei weit über 95% liegt und somit die Ausbildung gemäß ESARR 5-Richtlinien durchgeführt werden kann. Die Ablösequote liege immer noch bei relativ hohen 30%, habe sich aber im Jahr 2005 gegenüber den Vorjahren leicht verbessert. So konnten im vergangenen Sommer zwei Lehrgänge mit jeweils 11 Lehrgangsteilnehmern erfolgreich in die Verbände geschleust werden. Für Dezember und Januar ist der Beginn nachfolgender Lehrgänge terminiert. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass sich der Einsatz von einer hohen Zahl von Gastlehrern als schwierig erweise, aber aufgrund der Personalsituation und der geforderten Lehrgangsdichte unbedingt erforderlich sei. Für den EBG-Erhalt des Lehrpersonals habe man inzwischen immerhin eine Lösung durch die „Patengestellung“ gefunden, dies sei aber wohl nicht der Weisheit letzter Schluss. Der Bundesvorsitzende merkt hierzu an, dass es schon sehr traurig sei, dass man sich inzwischen persönlich in ganz Deutschland Ersatzpersonal zusammensuchen müsse, um Forderungen der Vorschrift zu erfüllen.

Im weiteren Ausblick scheinen für 2006 mehrere Lehrgänge geplant, deren Durchführung wohl teilweise in Frage gestellt werden muss. Dazu gehören Wachleiter-, Prüfer-, ELG- und PANSOPS-Lehrgänge. Michael Voßloh bemerkt hierzu, dass der Lehrgang ELG hoffentlich nicht – wie von den Amerikanern schon durchgeführt – zu einem Multi-Tasking-Flugverkehrskontrollleiter führen wird. Erklärend wurde ausgeführt, dass „ELG“

Einsatzzeitgruppe bedeute und für Personal in Fallschirmspringertätigkeit geplant ist, welches einen Einblick in die Flugsicherung bekommen soll, um im Einsatzfall vorbereitende Maßnahmen zur Einrichtung eines Behelfsflugplatzes treffen zu können. Dabei soll die so genannte „AAP“ in Altenstadt durchgeführt werden.

Insgesamt wurde festgestellt, dass sich die Ausbildung in Kaufbeuren vor niemandem „verstecken muss“. Die Lehrgangsteilnehmer, die Kaufbeuren erfolgreich beendet haben, sind gut ausgebildet, jedoch sollte man ihnen auch Zeit geben, sich in ihrem neuen Umfeld zurecht zu finden. Hierbei sei mehr Geduld mit den ehemaligen Lehrgangsteilnehmern gefordert.

Große Irritation habe an der Schule geherrscht als im Rahmen einer Eingabe an den Wehrbeauftragten hinsichtlich des EBG-Erhalts für das Schulpersonal, in einer Stellungnahmen der Einsatz durch das betroffene Personal an den jeweiligen Flugsicherungsdienststellen als Sicherheitsgefährdung dargestellt wird. Hier sei der Verband gefordert aufklärende Maßnahmen durch zu führen, damit sich diese unhaltbare Feststellung nicht auch noch in den Köpfen irgendwelcher Entscheidungsträger festsetzt.

Von mehreren Teilnehmern wurde über diese Problematik hinaus darauf hingewiesen, dass es „vor Ort“ immer öfter zu Problemen mit den zivilen Lotsen der DFS komme. Dabei sei es Besorgnis erregend, dass teilweise wohl Unkenntnis über spezifische militärische Verfahren, wie z.B. für das Anflugverfahren (TACAN) und die Übermittlung von PIREP. So scheine durch die Umstrukturierung der Sektoren im Bereich Süddeutschlands dort die vorhandene Expertise verloren gegangen zu sein, da jetzt nicht mehr die DFS-Lotsen in München sondern Frankfurt zuständig seien. An dieser Stelle können die Diskussion natürlich nur ansatzweise wiedergegeben werden. In der nächsten Ausgabe der REFLECTION wird hierüber, aber auch über andere Themenbereiche noch ausführlicher zu berichten sein.

Der Verbandsabend des BMFD schloss den ersten Tag der Versammlung ab. Hierzu konnte - neben anderen - auch das Ehrenmitglied des Verbandes, Norbert Tebrügge nebst Gattin, begrüßt werden.

Ein wenig mulmig zumute war mir schon, als ich zum Chef gerufen wurde und erfuhr, dass ich als Nächster von uns einen SLOT in Kaufbeuren als Lehrer verbringen sollte. Meine Aufgabe sollte sein, die immer noch große Personalnot – es sind an der Schule nur 31 von 42 Dienstposten besetzt - zu lindern. Zur Info wurde mir noch mit auf den Weg gegeben, dass ich damit das „Schicksal“ mit mindestens fünf weiteren Fluglotsen aus den verschiedensten fliegenden Verbänden der Bundeswehr teilen sollte.

Als der Tag des Beginns der Kommandierung gekommen war, packte ich also meine Siebensachen, sagte meinen Lieben „Auf Wiedersehen“ und fuhr zu meiner ersten Lehrverwendung nach Kaufbeuren. Meine Gedanken kreisten dabei immer um die Fragen: Wie soll das funktionieren? Was erwartet mich dort? - Es soll sich ja, seit der Zeit meiner eigenen lehrgangsgebundenen Ausbildung mit GCA- und TWR-Lehrgang, viel verändert haben. Auch die Frage: Bin ich eigentlich richtig ausgebildet oder läuft die Aktion wieder nach dem Motto „ein deutscher Offizier kann alles“? schwebte vor meinem geistigen Auge. Meine Bedenken drehten sich gar nicht so sehr um die nicht ganz freiwillige Kommandierung oder um den finanziellen Verlust, den ich durch den Entzug der Erschwerniszulage erleide, denn der Einsatz in KF läuft nicht unter der Rubrik Weiterbildung, was bedeuten würde, dass meine Zulage erhalten bleiben würde. Es wird einfach festgestellt, dass die Voraussetzungen für die Gewährung der Zulage entfallen sind. Dazu etwas später noch einige Bemerkungen.

Da ich schon lange nicht mehr in Kaufbeuren war, erfuhr ich gleich, was es heißt, in der aktuellen Welt der Technischen Schule der Luftwaffe 1 mit all

wenn aus Lotsen Lehrer

Erlebnisse eines Gastlehrers während seiner ersten Woche an der TSLw 1

Nacherzählung von Friedel Wegner.

Die Geschichte beruht auf Erzählungen von Gastlehrern in Kaufbeuren.

Die Namen wurden verändert.





Werden...

ihren Neuerungen angekommen zu sein. Kein Zivilist oder gar Soldat an der Schranke, der mir den Weg zeigen kann, sondern die Errungenschaften des Betreibermodells, d.h. Wagen zurücksetzen, zur Passstelle eilen und eine Chipkarte zum Öffnen der automatischen Schranke, die schon für mich hinterlegt war, empfangen. Welch ein Start für meinen Aufenthalt in der „Fremde“. Wenigstens die Gebäude kommen mir noch bekannt vor. Auch wenn es bei den angebotenen Weiterbildungen mittels RASIF/RASIM irgendwie nie gepasst hat und so meine letzte Fahrt durch die Wache des Fliegerhorstes von Kaufbeuren schon fast 10 Jahre zurückliegt, finde ich den Weg zum Unterkunftsgebäude.

Hier empfängt mich der „Spieß“ freundlich, händigt mir meinen Zimmerschlüssel aus – puhh Glück gehabt, Zimmer im OHG-Bereich erhalten, denn die Erinnerungen kommen langsam zurück. Beim letzten Mal missfiel mir die extreme Hellhörigkeit im Unterkunftsblock 22A. Man schickt mich gleich zur Meldung nach „116“ (das Ausbildungszentrum), weil sich dort der Chef gerade aufhält. Jetzt wächst doch meine Neugier. Die Gerüchte zu der neuen Anlage lassen mich erwartungsfroh das Gebäude betreten.

Sieht ja alles ziemlich neu aus, aber wohin jetzt? Kein Mensch den ich fragen kann. Als erstes fällt mir im Eingangsbereich ein riesiges Gemälde ins Auge, ich entdecke dort einige Eindrücke aus meiner Erinnerung an den guten alten „RASIF“. Ahh, links ein Schild „Sozialräume“, klingt gut – obwohl - geradeaus lockt der Schriftzug Ausbildungszentrum Militärische Flugsicherung. Aber ich widerstehe, denn sozial klingt nach Kaffee und darauf habe ich jetzt Lust.

Nun bin ich erst mal baff, als ich die,

wie heißt das, „Flusibar“ betrete? Ein toll ausgestatteter Aufenthaltsraum mit angenehmem Ambiente. Hier treffe ich auch die ersten Kollegen und Kolleginnen. Ich werde mit einem „Hallo“ begrüßt und nehme die angebotene Tasse Kaffee gerne an. Die Begrüßung durch den Chef lässt nicht lange auf sich warten.

Anschließend werde ich einem Stammlehrer zugeteilt, der mich in der ersten Woche begleiten und in den Simulator einweisen soll. Die Einweisung beinhaltet erst einmal eine Führung durchs „Zentrum“ - wie hier alle in Kurzform sagen. Ich bin einigermaßen beeindruckt, als ich gegen 16:00 Uhr von „meinem“ Stammlehrer verabschiedet werde. Ein außergewöhnlich ausgestattetes Dienstgebäude und überwältigende Technik vor allem im TOWER werden mir kurz erklärt. Der LOP-Beauftragte drückt mir noch einen Ordner zu Daten des Simulationsflugplatzes als Abendlektüre in die Hand und damit ist der erste Tag geschafft. Für die Einweisungswoche ist Früh- schicht vorgesehen. Das heißt für mich 05:30 Uhr aufstehen und um 06:00 Uhr wieder im „Zentrum“ zum Dienst erscheinen.

Mein Stammlehrer, nennen wir ihn einfach „Helmut“, ist auch schon da. Helmut erläutert mir, dass ich während der folgenden Woche als „Wingman“ mit ihm mitlaufen soll, um so die verschiedenen Positionen, auf denen ich zum Einsatz kommen werde, kennen zu lernen. Wir werfen einen Blick auf den Lehrereinsatzplan, der jeden Morgen bei Schichtbeginn durch den Hörsalleiter oder seinen Stellvertreter anhand des Schichtplans erstellt wird. Er zeigt den Durchlauf für jeden einzelnen Lehrer und damit das Tagesprogramm bis – und soviel habe ich schon gehört - 15:30 Uhr !!. Nun ist es kurz vor halb sieben und da wir sofort

dran sind, folge ich Helmut zur Übungssteuerung Tower.

Die Flugpläne werden durch einen Kollegen von Helmut durchgegeben und dann, nach dem die „Pilotinnen“ - unsere Mädels sagt Helmut - da sind, geht's auch schon los. Wir sind in Übung 7, d.h. die Lehrgangsteilnehmer sind noch nicht lange in der Ausbildung und haben heute die zweite „Jet-Übung“ vor sich. Helmut zeigt mir, was ich auf dieser Position zu tun habe: mit den „Mädels“ den Übungsablauf absprechen, die Fahrzeuge ggf. in Absprache mit dem „Dispatcher“ nebenan absprechen und bewegen und FuG 8 Sprechverkehr simulieren, sowie den Ablauf der Übung überwachen. Scheint alles logisch und sinnvoll, aber doch ziemlich komplex. Nach ca. 30 Minuten tausche ich dann mit Helmut den Platz und unter seiner Aufsicht gebe ich zum ersten Mal die Kommandos für die Roll- und Kfz-Routen ein. Es ist nicht ganz einfach, sich alle Kommandos und Möglichkeiten zu merken, aber wie im Flug vergeht die erste Übung.

Nicht nur die Lehrgangsteilnehmer haben in der vergangenen Stunde viel gelernt. Unser nächster Einsatz nach 10 Minuten Pause „ASR“. Helmut ist Coach einer jungen Dame vom Heer. Auch daran muss ich mich erst gewöhnen, denn Frauen in Uniform habe ich an meinem Heimatstandort nur in der SAN-Staffel kennen gelernt.

Ich werde weiter zuhören, aber dies hier kommt mir doch vertraut vor. Als Ausbilder im RADAR mache ich ja nichts anderes; ich sollte mich doch etwas täuschen.

Helmut legt für die junge Dame, die sehr nervös wirkt, erst einmal das Ziel und die Schwerpunkte der heutigen Übung dar und versucht, sie etwas zu beruhigen. Und schon läuft die Uhr – wie bei Apollo 13 schießt mir durch

den Kopf. Die Übung läuft nicht ganz reibungslos, immer wieder unterlaufen der Auszubildenden Fehler. Helmut lässt das meiste geschehen und macht sich nur einige Notizen zu Zeitpunkt und Inhalt des Geschehens. Hieran bemerke ich den ersten gravierenden Unterschied zum Coaching im Verband, so wie ich es kenne. Im „richtigen“ Leben hätte ich schon lange eingegriffen und die Kontrolle übernommen. Helmut bleibt ganz ruhig, denn er weiß, dass er im Debriefing hinterher genug Zeit hat, die Fehler mit der Lehrgangsteilnehmerin zu besprechen. Trotzdem gibt er immer wieder kleine Hinweise und Tipps, so dass die Übung nicht vollends aus dem Ruder läuft. Ein Punkt, den ich mir merken muss.

Die 65 Minuten vergehen wie im Flug und wir haben wieder 10 Minuten Pause. Nun spielt das System die abgelaufene Übung mit allen Daten, auch CO und PAR, in die Debriefing-Station.

Die Lehrgangsteilnehmerin wartet auf uns in der Debriefing-Station, Helmut startet die Übung und zeigt nun auf, wie Lösungen für die aufgetretenen Probleme, seien es Luftraumverletzungen oder Staffelungsunterschreitungen, aussehen könnten. Die Anlage bietet die Möglichkeit in Echtzeit hier den vorigen Übungsverlauf zu verändern, dem Lehrgangsteilnehmer visualisierte Lösungen aufzuzeigen und somit den Lerneffekt zu verstärken. Ich höre aufmerksam zu, wie das in der Umsetzung vorhandene Wissen der Lehrgangsteilnehmerin genutzt wird und auch Lücken aufgezeigt werden. Im Anschluss daran füllt Helmut noch das auch bei uns bekannte „Debriefing-Sheet“ aus. Nach kurzer Zeit erscheint die junge Dame wieder, Helmut bespricht mit ihr seine Eintragungen, gibt noch einige „Hausaufga-

ben“ mit auf den Weg und lässt sie das Papier unterschreiben.

Im Zwiegespräch weist er mich darauf hin, dass nur vernünftig ausgefüllte Berichte dem Hörsaalleiter etwas nützen. Dieser muss mehrere Berichte zu Stufen- und Phasenbeurteilungen zusammenfassen und braucht deswegen fundierte und aussagekräftige Eintragungen in den Debriefing-Sheets.

Inzwischen ist es 10:15 Uhr und wir finden uns wieder in der Übungssteuerung ein. Helmut ist Dispatcher RADAR und simuliert nun alle Flugsicherungsdienststellen rund um ILLER-RADAR. ILLER ist der Simulationsflugplatz hier im Ausbildungszentrum. Wir halten uns so genau wie möglich an das vorgesehene Übungsszenario, wobei der wichtigste Punkt die Verkehrsbelastung des Schülers bei ILLER-RADAR darstellt. Zu diesem Ausbildungszeitpunkt sollen die angehenden Flugverkehrskontrollleiter nicht mehr als 3 Luftfahrzeuge gleichzeitig zu führen haben. Diese Übung läuft etwas besser als die eben Gesehene, trotzdem vergeht die Zeit wieder rasend schnell.

Nun ist Mittagspause, 45 Minuten Zeit etwas auszuspannen. Um 12:05 sind wir schon wieder an der Reihe, diesmal RADAR-CO. Ich erhalte auch ein Paar Kopfhörer, so dass ich alles mithören kann, was über die Telefonanlage gesprochen wird. Die Kopfhörer erscheinen mir ziemlich unbequem und drücken schon nach kurzer Zeit. „Da müssen wir durch, bessere gibt es zur Zeit nicht“, sagt Helmut.

Auch während dieser Übung macht sich Helmut wieder Notizen zu Zeitpunkt und Geschehen, denn im Anschluss ist wieder die gleiche Zeit für das Debriefing vorgesehen.

Dieses verläuft wieder sehr harmonisch, der Schüler hat viele Fragen und Helmut versucht auch hier die Fehler und Missgeschicke objektiv darzustellen.

len und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Nach dem Erarbeiten des Debriefing-Sheets ist für uns Schluss. Es ist 14:30 Uhr, d.h. die letzte Übung der Frühschicht ist zu Ende und nach dem Debriefing dieser Übung können sich dann auch die letzten Lehrer und Lehrgangsteilnehmer gegen 15:30 Uhr auf den Feierabend vorbereiten. Bei einer Tasse Kaffee in der Schwemme - kaum einer sagt Flusibar zum Aufent-



haltsraum - besprechen Helmut und ich noch meine Eindrücke des ersten Tages. Ich bin von der Organisation und von der Vielfältigkeit der Tätigkeit ziemlich beeindruckt und freue mich auf den nächsten Tag. Morgen steht, so der Ablaufplan für Helmut nicht verändert wird, nach einer PAR-Übung unsere TOWER-Übung als Coach für die Platzkontrolle auf dem Plan.

Am dritten Tag, wieder 06:00 Uhr in der Schwemme, Helmut ist auch schon da. Ein Blick auf den Einsatzplan zeigt, dass unser Einsatz, wie gestern geplant, weiterläuft. Nach dem üblichen Morgenkaffee sitzen wir um 06:25 Uhr wieder im RADAR-Raum und coachen besagte PAR-Übung. Helmut und ich vereinbaren, dass ich auch ein Debriefing-Sheet führe und wir im Debriefing später unsere Notizen und Beurteilungen vergleichen. Die Übung ist schnell vorbei, das Debriefing läuft, wie eigentlich immer, in ruhiger Atmosphäre ab. Unser Vergleich der Aufzeichnungen zeigt, dass es nur in wenigen Punkten Unterschiede zur Einschätzung der gezeigten Leistung des Studenten gibt.

Einmal kurz durchschnaufen und dann geht's die Stufen nach oben zur Kanzel des TWR-Simulators. Die Lehrgangsteilnehmer sind schon da, Flugpläne werden entgegen genommen, Absprachen zur späteren Koordination getroffen und dann startet die Übung. Schnell entwickelt sich ein Szenario, bei dem die Lehrgangsteilnehmerin (die zweite in diesem Kurs) das in Übung 6 gelernte Steuern der Anflugreihenfolge umsetzen muss. Hier und da gibt Helmut nur kleinere Hinweise auf zu beachtende Aufmerksamkeitsschwerpunkte und

Tipps, wie das Sequenzieren von Erfolg gekrönt ist. Dabei hat er immer auch das Führen der Kontrollstreifen – das ist doch ganz anders als zu Hause - im Auge. Da dies alles im blauen Buch steht, komme ich zu dem Schluss, dass ich mir wohl eine 2-100 ausleihen muss und einige Dinge nachlesen muss. Na ja, ich habe ja abends Zeit. Helmut meint dazu nur trocken: „Willkommen an der Schule!“

Die Übung endet mit einem Low Approach eines TORNADOS, das Bild wird eingefroren und die Daten zur Debriefing-Station überspielt. Helmut entlässt die Schülerin nach einer kurzen „Manöverkritik“ in eine kurze Pause. Wir besprechen kurz unter vier Augen das Gesehene und ich komme zu dem Schluss, dass doch ein gravierender Unterschied zur Ausbildung am Platz besteht. Hier muss viel mehr Wert auf das Erarbeiten und Vertiefen der Grundfertigkeiten gelegt werden. Dinge, wie das Visualisieren von Verkehrssituationen – einfach mal raus schauen - die wir in der täglichen Arbeit als selbstverständlich empfinden, stehen hier fest im Mittelpunkt der ersten Übungen. Außerdem ist die mentale Belastung unter ganz anderen Gesichtspunkten zu sehen als bei uns am Platz. Hier müssen sich die Lehrgangsteilnehmer zum großen Teil erst einmal selbst im Job zurechtfinden. Dies bedeutet, da ein Gastlehrer keine Erfahrung im Umgang mit jungen Menschen in der Erstausbildung ihres Lebens hat, dass er viel sensibler auf die Auszubildenden eingehen muss. Die Schüler, die an den Platz kommen, wissen schon was sie wollen und sind somit eher nur unterstützend zu führen. Bildlich gesprochen muss hier in Kaufbeuren dem Lehrgangsteilnehmer erst einmal die Hand geführt werden und das ist für uns Gastlehrer eine große Umstellung und Herausfor-

derung.

Nach dem Debriefing ist noch etwas Zeit und ich kann mich mit meinen „Leidensgenossen“ Gastlehrern unterhalten. Die Erlebnisse der anderen decken sich mit meinen und wir müssen feststellen, dass die Tätigkeit nicht einfacher als auf dem Platz ist. Im Gegenteil, hier wird hervorragende, sehr fordernde Arbeit geleistet und es ist zum Teil unverständlich, dass die finanzielle Entschädigung geringer ist, als auf dem Platz draußen. Dies wird noch durch die zeitliche Belastung verstärkt: Wer von uns muss 4 Tage die Woche 9,5 Stunden angespannt arbeiten? Das Lehrpersonal muss dies täglich leisten. Sicher unsere Belastungen haben sich in den letzten Jahren auch erhöht, aber das, was hier an hochwertiger Arbeit geleistet wird, findet eigentlich zu wenig Anerkennung; sei es finanziell oder auch vom Ansehen der Personen. Helmut meint dazu nur, dass sich das Bild auf den Plätzen auch durch den Einsatz der Gastlehrer in letzter Zeit stark zum Positiven verändert hat.

Nach kurzer Pause geht's weiter, Dispatch TOWER ist an der Reihe. Ich darf zum ersten Mal selbst ran. Helmut sitzt neben mir und unterstützt noch bei Bedarf. Die LOP ist doch sehr umfangreich und alles habe ich noch nicht im Kopf. Aber es macht trotzdem riesig Spaß. So vergeht auch der dritte Tag in Windeseile und ich freue mich langsam aufs Wochenende. Don-

nerstag sind wir wieder im RADAR angekommen und ich lerne nun selbst, zu fliegen – das Lehrpersonal steuert die Maschinen mit VHF-Ausstattung - und die Funkarbeit zu leisten. Helmut lässt mich immer mehr alleine machen und am Ende des Tages bin ich es, der das Debriefing der CO-Position übernimmt. Für den Schüler ist das scheinbar kein Problem, er verhält sich genau so, als ob Helmut das Debriefing durchführen würde.

Am Freitag ruht der Ausbildungsbetrieb, denn die Anlage wird nach vier-tägigem Einsatz von 06:00 – 23:00 Uhr gewartet. Das Lehrpersonal geht nun anderen Beschäftigungen nach: überprüfen der Theorieunterrichte – von denen wir als Gastlehrer Gott sei Dank befreit sind -, Sport, AMA etc. oder Abbau von Überstunden. Für uns Gastlehrer bleibt das Gespräch zum Erfahrungsaustausch und ebenfalls die Möglichkeit, mal die müden Knochen zu bewegen. Um 12:00 Uhr ist dann Schluss, endlich Wochenende. Jetzt die 600 km nach Hause, um am Sonntag Abend wieder hier zu sein.

Zum Glück ist mein Einsatz hier nur für 3 Monate geplant. Ich muss aber auch feststellen, dass der Wunsch, die Zeit hier so kurz wie möglich zu halten, nichts mit der Tätigkeit an sich oder mit den Kameraden hier am Standort zu tun hat – nein, die Aufnahme hier im Kreis der Lehrer ist sensationell, sondern einfach mit der Entfernung zu meiner Familie. Auf der Fahrt nach

Hause habe ich viel Zeit zum Reflektieren der vergangenen Woche. Dabei muss ich feststellen, dass ich froh bin, die Erfahrungen im Einsatz als Lehrer machen zu können und dass ich mich auf Montag freue, denn dann darf ich alleinverantwortlich arbeiten. Für mich heißt das Coaching, Debriefing und Übungssteuerung ohne Begleitung eines Stammllehrers. Mal sehen, wie das klappt. Ich denke, ich werde noch viele Fragen an Helmut haben.

Für mich steht aber schon nach einer Woche fest, dass ich bestimmt vieles mitnehmen kann und meinen Dienst, wieder daheim im fliegenden Verband, mit anderen Augen sehen werde. Vielleicht werde ich auch mal wieder die Vorschrift in die Hand nehmen. Außerdem freue ich mich auf unseren nächsten Studenten, denn vielleicht werde ich der Ausbilder sein, zutrauen würde ich es mir.

Eins noch: Der Einsatz ist definitiv eine fachliche Weiterbildungsmaßnahme, die auch zulageberechtigt sein müsste, hier sollte vielleicht meine Interessenvertretung - der BMFD - aktiv werden.

Zum Schluss noch einmal vielen Dank an alle an der Schule in Kaufbeuren für die tolle Aufnahme in eurem Team. Hier stimmt die Atmosphäre und der Zusammenhalt und das bei fast sechzig Personen Stammpersonal. Ihr könnt auf das was ihr leistet stolz sein.

Euer Gastlehrer

die REFLECTION im Internet

www.bmfd-reflection.de

Männerbastion Militärische Flugsicherung gefallen



Mit der Überreichung des Erlaubnisscheins Nr. 100 für den militärischen Platz- sowie Anflugkontrolldienst an Fähnrich Yvonne Dittkuhn ging am 16.11.2005 eine Ära zu Ende – die Ära der „Männerbastion Militärische Flugsicherung“. Als erste Frau ist Fähnrich Dittkuhn nun berechtigt, eigenverantwortlich Flugsicherungskontrolldienst am Heeresflugplatz Niederstetten auszuüben.

Hierzu gratuliert der BMFD besonders herzlich, denn damit erfüllt sich auch eine Forderung, die der Verband seit seiner Gründung diskutiert und später als Erster aufgestellt hatte. Gegen den damaligen Widerstand der militärischen Flugsicherungsführung warb der BMFD im politischen Raum bereits seit 1990 für die Öffnung der Laufbahn für weibliche Bewerber. In der zivilen Flugsicherung sind Frauen im Kontrolldienst seit langem eine Selbstverständlichkeit, im Bereich der militärischen Flugsicherung sorgte die erste vernehmbare weibliche Stimme auf den Funkfrequenzen für kein geringes Aufsehen. Altgediente Hubschrauberpiloten, deren Verhältnis zur militärischen Flugsicherung bislang eher der Kategorie „rau, aber herzlich“ (Betonung auf ersterem) zuzuordnen war, befeißigten sich plötzlich eines äußerst zuvorkommenden Tones und nahmen, anders als früher, Warteschleifen und staffelungsbedingte Verzögerungen beim Abflug mit einer fast schon verdächtig wirkenden heiteren Gelassenheit entgegen („no problem, Ma’am“), kurzum, mit Fähnrich Dittkuhn hielt ein neuer Umgangston im Bereich Luftfahrzeugführer und Flugsicherung Einzug.

Ein Blick in ihre Biographie zeigt sofort, dass Yvonne Dittkuhn keineswegs zufällig den Weg in diese Laufbahn gefunden hat. Bereits der Geburtsort Rheine mit gleich zwei Militärflugplätzen sorgte für die erste frühkindliche Prägung. Ihr Vater Leif Dittkuhn war bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand Flugverkehrskontrollleiter, zuletzt am Heeresflugplatz Niederstetten, und hat ihr seine Befähigung und Begeisterung für diese Tätigkeit vererbt.

Ein paar Eckdaten sollen den zügigen Werdegang verdeutlichen.

Als Zwanzigjährige am 01.03.2001 in die Bundeswehr eingetreten beendete Yvonne Dittkuhn die Ausbildung an der Technischen Schule der Luftwaffe in Kaufbeuren erfolgreich im Dezember 2004 und trat im Januar 2005 ihren Dienst als OJT am Heeresflugplatz Niederstetten an. Da ihr Vater am selben Flugplatz zum 31.12.2004 in den Ruhestand versetzt worden war, konnten seine „initials“ DN gleich an seine Tochter weitergegeben werden. Ob dieser Umstand sie besonders motivierte muss Spekulation bleiben, aber der Ausbildungsoffizier konnte bereits Ende September 2005 den „ready report“ ans AFSBw schicken. Die am 25.10.2005 anberaumte Prüfung absolvierte sie dann souverän und mit einer professionellen Attitüde, die man sonst nur bei „gestandenen“ Controllern zu finden gewohnt ist.

Ihr Beispiel hat übrigens schon Schule gemacht, denn die beiden nächsten weiblichen „Schülerlotsen“ haben Mitte Oktober 2005 - ebenfalls in Niederstetten - mit der Ausbildung zum Erwerb des begehrten gelben Erlaubnisscheins begonnen.

Bleibt zu hoffen, dass nun auch endlich die sich dafür zuständig fühlende Führung den Weg für diese Lotsinnen in die DFS freigibt und nicht weiter daran festhält, dass dies nur Flugsicherungskontrollleitern der Luftwaffe vorbehalten bleibt. Bis heute ein Ärgernis, das - wie so vieles - keine logische Erklärung erfährt.

Zu guter letzt noch ein Hinweis: Fähnrich Dittkuhn ist in festen Händen, Heiratsanträge zwecklos.

17. Hauptversammlung des Deutschen Bundeswehrverbandes in Berlin



Zur Hauptversammlung des DBwV reisten über 450 Delegierte und Teilnehmer aus allen Teilen Deutschlands nach Berlin. War bisher Bad Neuenahr der Austragungsort dieser Großveranstaltung der mit 220.000 Mitgliedern größten Interessenvertretung aktiver und ehemaliger Soldaten der Bundeswehr, so lud der Bundesvorstand in diesem Jahr in die Bundeshauptstadt ein. Gleichzeitig war dies auch ein „Testlauf“ für ähnliche Großveranstaltungen im nagelneuen Maritim-Kongresshotel unweit der Dependence des Verteidigungsministeriums in Berlin.

Neben dem neuen Bundesvorsitzenden des BMFD, Jürgen Sieberg, nahm auch der Geschäftsführer des Verbandes, Jürgen Vanselow, als Vertreter der ältesten Interessengemeinschaft im DBwV an der fünftägigen Veranstaltung teil.

Die durch den Bundesvorstand des Bundeswehrverbandes eingebrachten Forderungen hinsichtlich der Neugestaltung der Militärischen Flugsicherung wurden - dank der Aufmerksamkeit eines Delegierten - an den Bundesvorstand zur Entscheidungsumsetzung zurückverwiesen und erhalten somit eine noch größere Gewichtung.

Mit einer schlankeren Struktur und verjüngt geht die neue Verbandsspitze des DBwV die politischen Aufgaben der kommenden Jahre an. Sämtliche Vorstandsmitglieder erhielten von den Delegierten ein überzeugendes Votum. Mit großer Mehrheit wurde Oberst Bernhard Gertz für weitere vier Jahre zum Bundesvorsitzenden gewählt. Oberst Gertz steht seit

1993 an der Spitze des Verbandes; ferner ist er Stellvertretender Präsident der Europäischen Vereinigung der Militärverbände (EUROMIL).

Während der Tagung forderte der DBwV eine Verdoppelung der Übergangsbefehle für Zeitsoldaten. Der Bundeswehrverband übte scharfe Kritik an den Kabinettsplänen, die Übergangsbefehle für Zeitsoldaten steuerpflichtig zu machen. „Wenn diese Vorhaben umgesetzt werden, fordern wir eine Verdoppelung der Übergangsgelder“, sagte der Bundesvorsitzende Oberst Gertz am Rande der Verbandsveranstaltung. Er verwies ferner darauf, dass es wieder vorwiegend die Soldaten treffe, die in den Auslandseinsätzen den Kopf hinhalten müssen. Darüber hinaus gehörten sie zu den Beziehern geringer Einkommen: Von rund 130.000 Zeitsoldaten fallen etwa 110.000 in die Besoldungsgruppen bis A 8.

Der neue Verteidigungsminister Franz Josef Jung hielt am 1. Dezember seine Festrede auf der 17. Hauptversammlung. Jung versprach Unterstützung bei der vom Verband geforderten Verbesserung von sozialen Rahmenbedingungen für die Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr. „Sie müssen mit dem Transformationsprozess Schritt halten.“ Bei allen Sparzwängen der Regierung dürfe es Sonderopfer für Soldaten nicht geben.

„Auf die Angehörigen der Bundeswehr kommen ständig neue Belastungen und Anforderungen zu.“ Es bestehe für die Verantwortlichen in der Politik aber auch die Verpflichtung, die sozialen Leistungen

anzupassen bzw. zu verbessern, sagte Jung. Es gelte, Kontinuität zu gewährleisten und fortzuentwickeln. Am Stationierungskonzept werde nicht gerüttelt, die Soldaten hätten Anspruch auf Verlässlichkeit. „Die Wehrpflicht wollen wir erhalten, weil sie mit zu den positiven Grundlagen der Bundeswehr gehört.“ Er beobachte allerdings mit Sorge, dass die Zahl der eingezogenen Grundwehrdienstleistenden immer geringer werde, da könne von Wehrgerechtigkeit kaum noch die Rede sein.

Minister Jung unterstützt die Forderung des Verbandes nach einer spezifischen Besoldungsordnung für Soldaten. Der Dienst der Soldaten unterscheide sich eklatant von anderen Bereichen des öffentlichen Dienstes. „Wir wollen eine Lösung, die der sozialen und beruflichen Situation konkret entspricht.“ Verantwortung müsse die Politik auch gegenüber Soldaten zeigen, die im Einsatz verletzt würden. Er werde ebenso prüfen lassen, ob für verwehrte Soldaten eine Weiterbeschäftigung in den Streitkräften gewährleistet werden könne. Die Bundeswehr, das habe bereits sein Vorgänger Peter Struck festgestellt, habe für diese Soldaten eine besondere Fürsorgepflicht. Für eine gesetzliche Regelung hatte sich am Tag zuvor in seiner Rede vor den Delegierten des DBwV auch der Generalinspekteur, General Wolfgang Schneiderhan, stark gemacht.

Oberst Gertz lobte den Minister und betonte: „Minister Jung hat eine Vielzahl von Themen angesprochen, die auch uns bewegen.“

Neuhausen ob Eck

Neuhausen ob Eck war einer der ersten vom Bund geschlossenen Flugplätze. Tristesse nach einem langen Kampf um den Erhalt wich typisch schwäbischem Schaffeschaße. Man gründete einen Gewerbepark „take-off“, änderte die Nutzung in „Sonderlandeplatz“ und innerhalb weniger Jahre startete die Wirtschaft durch. Heute haben sich dort rund 40 Firmen mit 600 Arbeitsplätzen angesiedelt. „Wir sind scho a bissele stolz druff“, betont Bernd Schauer, Leiter des Hauptamtes und typischer Vertreter einer Region, die laut bundesweiter Eigenwerbung alles kann außer Hochdeutsch.

„Wir sind in der glücklichen Lage, unseren Trägern nie einen Euro gekostet zu haben“, bestätigt auch Herbert Bauer, in einer Person Geschäftsführer von Zweckverband und Flughafen GmbH. Einmal im Jahr wird der Platz für ein Rockkonzert geschlossen, die Automobilindustrie mietet sich für Testfahrten und ähnliche Veranstaltungen ein, das übrige Geld verdienen acht Mitarbeiter, darunter ein Flugleiter, zwei Hausmeister für die Hallen und anderes technisches Personal mit Dienstleistungen für die Firmen und übrigen Nutzer.

Außer einem Hersteller von Ultra-Light-Fluggerät hat sich bisher kein Luftfahrttechnischer Betrieb angesiedelt. Auch kein Luftsportverein.



Itzehoe/Hungriger Wolf

Wer über den Platz geht, hat den Einruck, der Bund hat ihn nicht geräumt, sondern fluchtartig verlassen. Noch immer hängen die Warnschilder „Militärischer Sicherheitsbereich“ am Zaun, künden Eingangsbeschriftungen von früheren Nutzern, an der Hauptwache fallen einzelne Buchstaben vom ehemaligen Heeresfliegerregiment 6 ab. Eine dicke, blaue Hochsprungmatte gammelte jahrelang auf dem Sportgelände vor sich hin. Erst als die inzwischen eingezogenen zivilen Fallschirmspringer sie auf dezenten Hinweis hin (kein Diebstahl, sondern nur Ortsveränderung von Bundeseigentum) auf glatte Fläche zogen und sinnvoll verwendeten, meldete sich ein aufgebrachter Restimmobilienverwalter und tobte. Dessen minderjähriger Sohn prescht inzwischen jenseits aller Verkehrsgesetze mit einem Quad über die Pisten und spielt ebenso illegal den Flughafensheriff.

Der Kreis Steinburg hat es bislang versäumt, sich um die regionalpolitisch extrem wichtige Fläche zu kümmern. Der Itzehoer Luftsportverein hat rund 30 ha Gelände gekauft und gepachtet, darunter die beiden Landebahnen und verpachtet sie inzwischen zur landwirtschaftlichen Nutzung weiter. Drei Hallen hat eine Feuerwerksfirma gekauft, die chinesische Produkte dort lagert, konfektioniert und rechtzeitig zu Silvester über Baumärkte und andere Händlerwege vertreibt. Historisch Interessierte amüsieren sich. Der Namensgeber der Kaserne, Graf Waldersee, befahl vor ziemlich genau hundert Jahren (1904) eine deutsche Expeditionsflotte, die in China den Boxeraufstand derart nachhaltig niederschlagen sollte, dass, so der O-Ton des Kaisers Wilhelm II, „kein Chinese soll es je wieder wagen, einen Deutschen scheel anzusehen“. Heute kommt mehr Sprengstoff aus China zum inzwischen zivilen Hungrigen Wolf als dort je zu militärischen Zwecken gelagert wurde. Kein Chinese erinnert sich an Kaiser Wilhelm, dafür alle an Karl Marx. Der Rest des Hungrigen Wolfes wird, wenn der Kreis sich nicht schleunigst einer anderen Politik besinnt, weiter veramscht.



Eine der letzten „Männerbastionen“ fällt

Die Idee, dass Frauen mindestens so gut sind wie Männer, hat sich allmählich herumgesprochen. Voraussetzung ist natürlich eine gewisse Eignung, aber dies trifft auf Männer wie Frauen gleichermaßen zu. Etwa 5 Prozent der Männer haben genetisch bedingt eine Farbschwäche, während dies bei Frauen nur im Zehntelprozentbereich vorkommt. Anders verhält es sich mit dem Rechts-Links-Problem, hier führen die Frauen – was man bei einigen auch beim Einparken merken kann. Gehört aber eine Frau zu der Gruppe, die genetisch nicht vorbelastet ist, kann sie mit Sicherheit eine ausgezeichnete Fluglotsin werden. Die Erfahrungen bei Eurocontrol und bei der DFS sprechen da eine ganz eindeutige Sprache.

Vergleichbares trifft natürlich auch auf die Bundeswehr zu. Was war das für ein Eiertanz in der Vergangenheit: erst nur im Sanitätsdienst, dann auch in Sonderlaufbahnen und letztlich, mit Hilfe des Deutschen Bundeswehrverbandes vor dem Europäischen Gerichtshof erstritten, auch in den anderen Laufbahnen. Unser Verband hat schon sehr frühzeitig die Flugsicherungslaufbahn als für weibliche Soldaten sehr geeignet identifiziert. Bereits vor geraumer Zeit haben wir die BMFD-Satzung auf geschlechtsneutrale Form umgestellt und warten auf die ersten weiblichen Mitglieder.

Für die freiwillige Dienstleistung von Frauen in den Streitkräften gibt es gute Gründe; andere Armeen können und wollen sich so eine Trennung aber nicht leisten. Man kann ja mal nachschlagen, wie es beispielsweise der Staat Israel mit der Wehrpflicht für Frauen hält oder welche Aufgaben Frauen in den amerikanischen Streitkräften wahrnehmen.

Natürlich haben die Frauen auch in der Fliegerei seit jeher ‚ihren Mann‘ gestanden. 1911 erhielt Harriet Quimby als erste Amerikanerin die Pilotenlizenz. Die Geschichte erzählt uns, dass Frauen fliegen durften, lange bevor sie das Wahlrecht erhielten.

Mit Leni Riefenstahl gab es schon vor mehr als 70 Jahren eine Testpilotin und auch die Amerikanerin Ann Baumgartner flog wohl jeden Flugzeugtyp, der im Zweiten Weltkrieg hergestellt wurde.

Frauen sind über den Nordpol geflogen, sind um die Welt geflogen und haben auch die Schallmauer durchbrochen. Es sollte aber noch bis 1974 dauern, bevor die US-Navy und die US-Army weibliche Piloten zuließen; die US-Air Force folgte 1976, wobei zunächst ein Kampfeinsatz nicht zugelassen war. Auch diese Vorschrift hatte sich 1993 erledigt. So hört man also selbst in Kampffjets heute gelegentlich eine weibliche Stimme – im Anfang vielleicht etwas gewöhnungsbedürftig, inzwischen aber durchaus Normalität.

Frauen sind im Weltall herumgefliegen und sitzen heute selbst in Lufthansa-Cockpits, auch wenn diese Gesellschaft ihre Cockpits lange frauenfrei gehalten hat. Heute werden Verkehrsflugzeuge selbstverständlich von weiblichen Besatzungen geflogen.

Eine kleine Männernische gab es noch, die amerikanische Kunstflugstaffel „Thunderbirds“. Nun ist aber auch die letzte Männerdomäne geknackt.

Der Leser rieb sich verwundert die Augen, als das 2006-Team der Kunstflugstaffel in Nellis AFB bekannt gegeben wurde. Erstmals in ihrer 52-jährigen Geschichte wird im Demonstrationsteam eine Frau mitfliegen, Captain Nicole Malachowski. Sie wird neben Formationsführer Lt .Col. Kevin Robbins und Thundenvogel No.2, Maj. Steve Horton (left wing), als No. 3 als rechter „wingman“ fliegen.

Bedauerlicherweise werden die „Thunderbirds“ wohl auch 2006 nicht in Europa zu sehen sein.

(vh)



Stell dir vor, es gibt eine Vorschrift... ...aber kaum einer kennt sie!

Im Februar 2004 wurde der BesAnGenArztLw 707/5096 das Kapitel 11 hinzugefügt. Das „hinzugefügt“ besagt deutlich, dass nichts Bestehendes leicht oder gravierend oder überhaupt verändert wurde. Nein: völlig neue Befehle wurden durch die Vorschrift an unterstellte Bereiche gegeben. Das Kapitel 11 regelt die medizinische Betreuung und Überwachung von FS-technischem Personal und Flugberatungspersonal sowohl vor Einstellung in die Bundeswehr als auch während ihrer Tätigkeit in den Flugsicherungsstellen. Der BMFD konnte sich bei der Textformulierung einbringen und hatte daher recht früh Kenntnis vom Inkrafttreten der Änderung. Da es seit langer Zeit ein Anliegen des BMFD war, diese Neuerungen einzuführen, waren wir neugierig und wollten wissen, wie die eigentlich recht einfachen Regularien in der Truppe umgesetzt werden würden. Leider fiel es in diesem Fall sehr schwer, die Umsetzung bei den Verbänden zu erfragen. Fliegerarztbereiche, ja selbst leitende Fliegerärzte, mussten auf die Änderung bzw. auf das neue Kapitel dieser (ihrer) Vorschrift erst aufmerksam gemacht werden. Aber auch in den Flugsicherungsstellen selbst waren die neuen Vorgaben nicht bekannt. Teilweise durch betroffene Mitglieder des BMFD aufgeschreckt, wurden nun in den einzelnen Bereichen die unterschiedlichsten Vorgehensweisen eingeführt. Frei nach dem Motto: Ach, macht doch was ihr denkt und denkt was ihr wollt!!

Erstuntersuchung jetzt und für alle beim Flugmedizinischen Institut. Oder? Nein, nur für Einsteiger! Folgeuntersuchung beim Fliegerarzt für alle, egal welches Alter! Oder?? Nicht doch! Erst im relevanten Lebensjahr! Oder doch ganz anders und alle mit erkannten „Fehlerziffern“ gemäß Aktenlage nach Fürstfeldbruck?? Gar nicht so schlecht. Oder??? Die nächste Frage, die sich stellte: Sollte das betroffene Personal nun grundsätzlich vom Fliegerarzt betreut werden? Steht nicht im Kapitel 11. Steht aber auch nicht im Kapitel 5 für Flugverkehrskontrollpersonal. Wird dort aber seit Jahren sinnvoller Weise so gehandhabt. (Sicher auch sinnvoll im Zusammenhang mit fliegerärztlichen Entscheidungen gemäß ZDv 57/1!!) Zur nahezu babylonischen Verwirrung trug bei, dass durch das AFSBw im Rahmen der Inkraftsetzung des Kapitels 3 der BesAnMilFS 5-100 sowohl für die betroffenen Flugberater als auch (im Vorgriff auf das Kapitel 4) für das FS-Technische Personal Ausnahmeregelungen zugelassen wurden. Diese sinnvollen Regelungen wurden anscheinend ignoriert oder von anderer Stelle übersteuert. Irritierend war auch, dass selbst im Flugmedizinischen Institut in Fürstfeldbruck wenig darüber bekannt schien, welche Klientel hier jetzt und zukünftig mit betreut werden muss. Da erschien es den betroffenen FS-Technikern nicht mehr lustig, wenn sie im August 2005 von Ärzten am

Flugmedizinischen Institut gefragt wurden: „Warum sind Sie denn hier?“ und das Untersuchungsergebnis plötzlich per Formblatt 90/5 (Fernschreiben voraus) eine Genehmigung zum Flugsicherungskontrolldienst ergab. Wenn es sein musste mit Ausnahmegenehmigung und Auflagen. Zur Erinnerung: Die Vorschrift wurde im Februar 2004 ergänzt! Noch im Sommer 2005 konnte durch eine Kurzumfrage bei 12 Einsatzverbänden keine einheitliche oder annähernd gleichlautende Vorgehensweise festgestellt werden. Es gab immer noch Einheiten ganz ohne Kenntnis. Es gab Einheiten die sinnvoller Weise nach einem Schreiben aus dem AFSBw verfahren. Es gab aber auch Verbände, die „die Füße still hielten“, um die weitere Entwicklung abzuwarten. Es bleibt zu hoffen, dass die Intension, eine Verbesserung bei der Gesundheitsüberwachung der Betroffenen, nicht zum „Schuss in den Ofen“ wird. Eine besonders sensible Handhabung von notwendigen Ausnahmeanträgen von älteren - seit langen Jahren in der Verwendung stehenden - Kameraden wäre wünschenswert. Denn nur so kann den Einsatzverbänden und Personalbearbeitenden Stellen die eine oder andere Schwierigkeit erspart bleiben. Da wünschen wir doch allen Beteiligten „Eine gute Besserung“ und sind auch schon mal gespannt, wie das Kapitel 11 sich auf die Neuverpflichtungen im Bereich FS-Technik und Flugberatung auswirken wird.

Zehntausende sind heute unterwegs, gleich zwei Queens geben Hamburg die Ehre. Die eine, die Queen Mary II, schwimmt majestätisch die Elbe runter, um sich bei Blohm und Voss eindocken zu lassen, die andere schwebt aus Toulouse ein, die A-380, die „Flying Queen“.

Das Airbus-Gelände kennt Heinz Rumkowski wie seine Westentasche. Er, der Harburger Junge, hat hier den Beruf des Metallflugzeugbauers erlernt und wurde prompt von



der Bundeswehr berufsnah eingesetzt, als 1ter Wart auf der Transall beim LTG 63. Die Maschinen flogen nach Deci, nach Beja, nach Kreta, usw. - die ganze damalige Luftwaffentour eben.

Nach seinem Luftwaffen-Intermezzo arbeitete er wieder bei Airbus, studierte Maschinenbau, machte sich 1995 selbstständig und heute gehört seine Firma AMAS zu den etablierten Airbuslieferanten für Fertigungsmittel. Sie liefert Bausätze für die Hallen auf dem Mühlenberger Gelände und die Transportgestelle für jene „Sektionen“ des A-380, die in Hamburg und Saint Nazaire vorgefertigt werden, um dann per Schiff und Lkw nach Toulouse zur Endmontage transportiert zu werden. Üblicherweise fährt er mit seinem Airbusausweis aufs Gelände, wo auch heute seine Mitarbeiter tätig sind, aber diesmal nahm er die Einladung von Airbus an und kam mit dem Pessetross und anderen Gästen, für die Airbus extra eine Fähre gechartert hatte, um die Gäste und Journalisten von den Landungsbrücken aus vorbei an allen Verkehrsproblemen direkt zum Airbus-Anleger zu schippern. „Hier, da stehen sie“, erläutert er seine Transportgestelle, an denen die von der Medienzunft besetzten Busse ziemlich unbeachtet vorbeigleiten. AMAS (steht groß drauf) und max. 35 Tonnen. Auf ihnen wurden auch die Rumpfteile jener MSN 2 verfrachtet, die heute hier einschweben wird. Flugzeuge sind nichts anderes als mehrere hunderttausend in Formation fliegende Ersatzteile, behaupten Zyniker. Fakt ist:

Flugzeuge sind zunächst ein technologisches, wirtschaftliches und finanzielles Projekt. Fluggesellschaften kennen ihre Märkte und analysieren mögliche zukünftigen Entwicklungen.

die aufgehen oder scheitern können. Das ist Luftverkehr, das ist die A-380. Airbus Hamburg verdient sein Geld derzeit mit den kleineren Maschinen, die weltweit geordert

Hamburg huldigt der „Flying Queen“

Gigantische Erfolge und Fehleinschätzungen bleiben da nicht aus. Hamburg, heute das drittgrößte Zentrum der Luftfahrtindustrie, hat eine Reihe von Flops hinter sich. Beispielsweise riesige Wasserflugzeuge, deren Produktion kurz nach dem Produktionsstart eingestellt wurde, weil das Reichs-Luftfahrtministerium im 2. Weltkrieg das Aluminium für Jäger und Bomber brauchte! Später sollte der Hanse-Jet die Marktvorstellungen der noch jungen Lufthansa abdecken. Aber die damalige Bundesregierung scheute die damals gigantischen, heute lächerlichen Entwicklungskosten von rund 70 Mio. DM. Die Entwicklungskosten der A-380 lagen deutlich höher als 10 Mrd. €. Die Lufthansa bat damals händeringend die zweifelnden Boeing-Werke, ein solches Flugzeug zu entwickeln. Erst nach einer Bestellung der ersten 100 Exemplare startete man in Seattle das Projekt 737, der Cash-cow bis heute nicht nur von Boeing, sondern der gesamten Weltluftfahrt. „Das Seitenleitwerk der 380 ist etwa so groß wie die Fläche der 737“, rückt Heinz Rumkowski Dimensionen zurecht. Inzwischen sind wir in der Nähe der Landebahn angekommen. Hamburg strahlt im herrlichen Novembersonnenschein, der Wind ist schwach, die Sichten gut, die A-380 muss VFR fliegen. Erst hier wird ihr Innenausbau inklusive der Cockpittechnologie vollendet. Die Airbus-Society, die Politprominenz und die Mitarbeiter versammeln sich auf Deichen und großzügigen Freiflächen. Den Medien stehen Pressetribünen zur Verfügung. Junge Damen kredenzen Getränke und Salzgebäck. Zwanzig Minuten Verspätung raunen Insider. Als ob das eine Rolle spielen würde. Hubschrauber kreisen, und plötzlich kommt Bewegung in die Menge. Die A-380 ist schon im Anflug, fast auf die Minute genau. Mit der Sonne im Rücken schwebt sie ein. Gewaltig? Natürlich! Das „Aaahhh“ und „Oohh“ erfasst mich nicht wirklich. Mehr die Leistung, die dahinter steckt. Die Entwickler, Zulieferer, die Logistik, die Gesamtplanung, die Arbeitsplätze, die daran hängen, Visionen,

werden. Die A-318-319-320. Sie werden hier parallel zu Toulouse komplett gefertigt und abgeliefert.

Und trotzdem: Die A-380 imponiert, grade weil sie jetzt so unspektakulär ist. In 100 Fuß Höhe startet sie durch. Überraschend leise. Dann, nach einer langen Platzrunde setzt sie auf, rollt aus, dreht um und rollt vor die Presse- und Menschenmenge. Airbus-Chef Gerhard Puttfarcken erinnert daran, dass vor ziemlich genau einem Jahr hier eine ähnliche Menschenmenge noch für Airbus demonstriert hatte, um dem juristische Hickhack der Airbus-Gegner einen Gegenpol zu bieten. Auf der anderen Elbseite liegen die Villen der Reichen. Unter ihnen die einiger Pressezairen, die sich durch den Anblick von Luftfahrtindustrie von ihrer Terrasse aus gestört fühlen. Man lebt von ererbten Geld und hohen Einkommen, nicht von seiner Hände Arbeit. Das wäre proletarisch.

Hamburgs erster Bürgermeister Ole von Beust spricht. Warum drehen sie die Lautsprecherboxen an die Grenze des Erträglichen? Die A-380 bietet nicht nur den Anlass, sie überragt alle. Überraschend gelassen, und - eben - unspektakulär. Ein hochrangiger Journalist erinnert an seinen Erstflug mit der Boing 747, dem bisher größten Maßstab für die zivile Luftfahrt. Damals gab es, so erzählt man, zwei Eingänge, je nach gewünschtem



Film im Bordkino. Die Amerikaner hatten ihm sofort einen Namen verpasst: Jumbo. Die A-380 hat noch eine würdige Bezeichnung: „Flying Queen“, geht mir durch den

Kopf. Der Name wäre passend. Gerade im republikanischen Hamburg. Hier hat man keine Queens, hier empfängt man sie. Die Queen Mary II, die in wenigen Stunden ins Trockendock gelegt wird, und die „Flying Queen“, die gelassen ihre Innenausstattung und Lackierung erhält. Knapp zehn Tage residieren beide in ziemlicher Nachbarschaft. Der schwimmenden Queen erweisen die

Hanseaten viel Reverenz. Dabei ist die Flying Queen für den Industriestandort Hamburg sehr viel bedeutender als ihre schwimmende monarchische Schwester. Nicht nur, weil die eine nach kurzer Pause wieder abdampft, während an der A-380er Serie mittlerweile rund 3000 Menschen arbeiten. Schließlich geht es nicht um einen einmaligen Besuch, sondern um den Auftakt einer Fertigungsse-

rie, die über Jahrzehnte andauern wird. Ob Heinz Rumkowski seine A-380 Seetransportgestelle mag? „Die Pallungen sind per Laser auf den Millimeter genau eingemessen“, erklärt er nüchtern. „Und so massiv mussten sie werden, weil man einkalkuliert hatte, dass beim Schiffstransport auf der Garonne man ja auch einen Brückenpfeiler rammen könnte.“

J.J. Stempfle

Aus gegebenem Anlass ...

... ist wohl die bekannteste Formulierung, um auf nicht hinzunehmende Fehler dezent hinzuweisen ohne ein konkretes Vergehen herausstellen zu wollen. Dies geschieht meist dann, wenn gegen Vorschriften oder Befehle verstoßen wird, die bereits vor langer, langer Zeit erschienen sind oder gegeben wurden, von ihrer Gültigkeit aber nichts verloren haben. Besonders erscheint dies der Fall, wenn man sich im täglichen Dienstgeschäft nicht damit beschäftigen muss oder die Auswirkung eines Nichtbeachtens vom jeweiligen Bearbeiter nicht überschaut wird. Dies gilt besonders dann, wenn der Bearbeiter sich nur selten oder gar ungern an die Aufgabe heranmacht.

Ein Beispiel ist die Behandlung und Bearbeitung von persönlichen Bezügen des Soldaten. Die ändern sich oft über lange Zeiträume nicht und werden eigentlich von den entsprechenden Stellen beim „Gebührniswesen“ der Wehrbereichsverwaltung verlässlich bearbeitet. Im Besoldungssystem der Bundeswehr mit der entsprechenden Bezahlung von bestimmten Tätigkeiten durch Zulagen ist die Verwaltung aber oftmals auf die „Zuarbeit“ der Truppe angewiesen.

Im konkreten Fall häufen sich in letzter Zeit die Fragen unserer Mitglieder über die Zahlung von in der Flugsicherung gewährten Zulagen. Da wurde mal eine Versetzung notwendig oder da ist eine Kommandierung ausgesprochen. Für den Personalbearbeiter reine Routine. Leider aber auch für die folgende Besoldung von großer Wichtigkeit. Ist für den neuen Posten eine Zulage vorgesehen? Wird die bestehende Zulage im Kommandierungszeitraum weitergewährt? Muss die Zulage beantragt werden oder wird sie von „amtswe-

gen“ gewährt? Alles Fragen, die im Besoldungsgesetz oder mit Erlass und entsprechenden Ausführungsbestimmungen und Erläuterungen beantwortet sind. Aber eben keine Fälle von Routine bzw. des täglichen Dienstablaufes. So kann es eben auch unbeabsichtigt geschehen, dass plötzlich der eine oder andere Euro nicht bezahlt bzw. erhalten wird.

Hier einige Hinweise und Anregungen:

- Die Gewährung bzw. der Entzug einer Zulage hat immer schriftlich zu erfolgen.

- Stellenzulagen können auch dann gewährt werden, wenn die entsprechenden dienstlichen Aufgaben wahrgenommen werden „ohne auf einer entsprechenden Stelle zu sitzen“. (z.B. Einsatz als Flugverkehrskontrolloffizier mit EBG im Status zbV-Schüler; Einsatz als FSRadarEloFw mit erteilter ATN und Dienstgrad Feldwebel im Status zbV-Schüler)

- Stellenzulagen werden nur bei laufbahnrelevanten Lehrgängen entzogen („Offizierslehrgang“ oder „Feldwebellehrgang“ mit Laufbahnprüfung)

- Bei Weiterbildungslehrgängen wird auch die Stellenzulage weitergewährt (z.B. Sprachlehrgang, Gerätelehrgang)

- Zulagen können teilweise vom Dienstgrad und der zuerkannten ATN abhängig sein!

Unbenommen von der grundsätzlichen Pflicht des Soldaten seine „Gehaltsbescheinigung“ auf ihre Richtigkeit zu prüfen, ist es für alle Betroffenen ratsam, auch im Falle der zulagenrelevanten dienstlichen Veränderungen ein Augenmerk auf die Gehaltsbescheinigung zu werfen oder noch besser im Vorfeld Klärung herbeizuführen. Am Sichersten ist es wohl sich selbst gut mit der Problematik vertraut zu machen. Nachforderungen sind im Rahmen der Verjährung nicht grenzenlos möglich. Auch der Aspekt einer möglichen Rückzahlung beim sorglosen Umgang mit Zulagen und deren unberechtigten Erhalt sollte die Aufmerksamkeit verstärken.

8. Ordentliche Mitgliederversammlung des BMFD

am 22./23. Oktober in Königswinter



Beginn: 22.10. – 10.00 Uhr

Ende: 23.10. – 14.00 Uhr

Gäste:

Thomas Wassmann
(Bundesvorsitzender VBSK)

Hartmut Schönmeier
(Vorsitzender Luftwaffe DBwV)

Jochen Ahnert
(Rechtsanwalt) (nur Samstag)

Versammlungsleiter:

Roland Kratzer

Protokoll:

Friedel Wegner

TOP 1

Eröffnung durch den Bundesvorsitzenden

Die 8. Ordentliche Mitgliederversammlung des Bundesverbandes der Militärischen Flugsicherung Deutschlands (BMFD) in Königswinter wird vom Bundesvorsitzenden, Harald Hoppe, eröffnet.

Der Bundesvorsitzende begrüßt die anwesenden Gäste, den Vorsitzenden Luftwaffe des Deutschen Bundeswehrverbandes Hartmut Schönmeier und den 1. Bundesvorsitzenden VBSK Thomas Wassmann, den Ehrenvorsitzenden des BMFD Michael Voßloh, die Ehrenmitglieder des Verbandes sowie die Delegierten.

TOP 2

Grußadressen der Gäste

Thomas Wassmann:

Er bedankt sich für die Einladung zur Mitgliederversammlung und freut sich teilnehmen zu können. Er hofft auf rege Diskussionen zu den bewegenden Themen unserer Zeit. Dabei stellt er noch einmal fest, dass die militärische Führung in beiden Fällen - den fliegenden Besatzungen sowie des Flugsicherungskontrollpersonals - noch große Aufgaben zu lösen hat.

Hartmut Schönmeier:

Er freut sich, an der Mitgliederversammlung teilnehmen zu können. Er stellt fest, dass in Zeiten der Transformation der Bundeswehr dies nur ein Fortführen der nicht abgeschlossenen Reformen der Vorjahre sein kann und somit vieles noch im Argen liegt. Durch fehlende oder mangelnde Information bei den Betroffenen fällt die Umsetzung der Reformen besonders schwer. Er weist darauf hin, dass in den kommenden vier Jahren unter einer neuen Bundesregierung die Gestaltungsspielräume geringer sein werden als in der Vergangenheit und somit die Interessenvertretungen solidarisch diesen Prozess mit Augenmaß begleiten müssen. Er wünscht der Tagung einen guten Verlauf und fordert die Delegierten zu reger Diskussion mit ihm am Rande der Tagung auf. Er verweist auf die gute Zusammenarbeit des DBwV und des BMFD hin und stellt fest, dass er sich berufen fühlt, außerhalb der fachlichen Probleme die sozialen Begleitumstände des Berufs des Militärischen Flugverkehrskontrollleiters im Auge zu behalten.

TOP 3

Feststellung der Beschlussfähigkeit, Präsenzliste

Der Geschäftsführer, Jürgen Vanselow, stellt fest, dass die Beschlussfähigkeit der Mitgliederversammlung aufgrund der Anzahl der anwesenden Delegierten bzw. der durch sie vertretenen Mitglieder nicht gegeben ist. Somit schließt der Vorsitzende die Mitgliederversammlung mit dem Hinweis, dass nun die Ersatzeinladung zur Mitgliederversammlung greift. Die Mitgliederversammlung wird unter den vorgenannten Umständen neu eröffnet und verzugslos bei TOP 4 der Tagesordnung fortgesetzt. Verteilung der Präsenzliste.

TOP 4

Wahl eines Präsidiums

Das Präsidium wird auf Vorschlag des Bundesvorsitzenden per Akklamation bestätigt:

Roland Kratzer (ETSL)
(Versammlungsleiter)
Jürgen Vanselow (ETNG)
(Beisitzer)
Thomas Nemitz (ETNG)
(Beisitzer)

TOP 5

Beschluss über die Tagesordnung

Die vorliegende Tagesordnung wird ohne Einwände oder Ergänzungen einstimmig angenommen.

TOP 6

Beschluss über das Protokoll der 7. Ordentlichen Mitgliederversammlung (2002)

Das Protokoll wird bei 8 Enthaltungen in der vorliegenden Form angenommen.

TOP 7

Diskussion und Beschluss über Änderungsanträge zur Geschäftsordnung, Beitrags- und Finanzordnung oder Satzung des BMFD

Da keine entsprechenden Anträge vorliegen, entfällt die geplante Abstimmung hierzu.

TOP 8

Diskussion und Beschlussfassung über vorliegende Anträge und Eingaben

Da dem Präsidium keine Anträge vorliegen, eröffnet der Bundesvorsitzende eine allgemeine Diskussion über aktuelle Probleme in den jeweiligen Bereichen der Flugsicherungsdienste. Im Anschluss an

die Diskussion werden auf Vorschlag des Bundesvorsitzende vier Arbeitsgruppen gebildet werden, die folgende Themenbereiche umfassen:

Arbeitsgruppe 1

ZAW

Leiter: Michael Voßloh

Teilnehmer:

Wolfgang Albert, Patrick Kirst, Johann Stempfle, Thomas Nemitz

Arbeitsgruppe 2

Mitgliederwerbung

Leiter: Jürgen Sieberg

Teilnehmer: Dieter Köhn, Thomas Schuh, Werner Bartsch, Christian Buttkau

Arbeitsgruppe 3

Ruhegehaltsempfänger

Leiter: Harald Hoppe

Teilnehmer: Rudi Seidel, Ernst Meissner, Uwe Schmidt

Arbeitsgruppe 4

Auslandseinsätze

Leiter: Gerhard Lüpkes

Teilnehmer: Norbert Gaßner, Holger Ruräde, Wolfram Möhrlein, Michael Kneib

Der Bundesvorsitzende bittet alle bisher nicht Genannten, sich ihrem Interesse entsprechend auf die einzelnen AG's zu verteilen. Es wird festgelegt, dass um 15:00 Uhr das Plenum wieder zusammentritt, um die Ergebnisse der Gruppenarbeit zu diskutieren und ggf. Beschlüsse zu fassen.

Bericht des Stv. Vorsitzenden für die überörtliche Flugsicherung, Thomas Güntert-Drummer (EDYY)

Thomas Güntert-Drummer ist dienstlich verhindert.

Aussprache zu den Arbeitsgruppenergebnissen

Arbeitsgruppe 1 stellt folgende

Anträge zur Abstimmung:

Antrag 1:

Die Mitgliederversammlung möge beschließen, den BMFD-Vorstand zu beauftragen, den Dienstherrn aufzufordern, für zukünftige Flugberater mit wertbarem Beruf die ZAW-Maßnahme an das Dienstzeitende zu legen. Zur Begründung: Eine ZAW-Maßnahme zu Anfang der Dienstzeit ist für die Dienstausbildung im Bereich Flugberatung nicht erforderlich und nicht sinnvoll. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Antrag 2:

Die Mitgliederversammlung möge beschließen, den BMFD-Vorstand zu beauftragen, den Dienstherrn aufzufordern, für zukünftige Flugberater ohne

verwertbaren Beruf eine geeignetere ZAW-Maßnahme, wie etwa Luftverkehrskaufmann/-frau vorzusehen. Begründung: Eine zielgerichtete ZAW-Maßnahme zu Anfang der Dienstzeit ist für die Dienstausbildung sinnvoller. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Antrag 3:

Die Mitgliederversammlung möge beschließen, den BMFD-Vorstand aufzufordern, über die Probleme im Bereich Bundeswehrflugberater im Verbandsmagazin zu berichten.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Antrag 4:

Die Mitgliederversammlung möge beschließen, den BMFD-Vorstand aufzufordern, den von Johann Stempfle gemachten Vorschlag über eine berufsorientierende Maßnahme zu prüfen und zu bescheiden.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Antrag 5:

Die Mitgliederversammlung möge beschließen, den BMFD-Vorstand aufzufordern, den DBwV zu bitten, für den Bereich „Zeitsoldaten im Flugberatungsdienst“ eine Informationsveranstaltung durchzuführen.

Begründung: Hiermit soll eine zielgerichtete Orientierung des betroffenen Personenkreises ermöglicht werden. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Antrag 6:

Die Mitgliederversammlung möge beschließen, den BMFD-Vorstand aufzufordern, auf geeignetem Wege den Dienstherrn zu bitten, den Bereich „verwertbare Berufe“ für angehende Flugsicherungstechniker enger zu fassen. Begründung: Eine solche Maßnahme ist im Interesse aller, da die Durchfallzahlen in der Fachausbildung gesenkt werden können.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Die Arbeitsgruppe 2 stellt folgendes

Arbeitsergebnis vor:

1. Es wird derzeit geprüft, ob eine Aufnahme des Flugberatungspersonals in den Gruppenvertrag mit der Schweizer Rentenversicherung bezüglich der sog. „loss of licence“ – Versicherung möglich ist. Der Bundesvorsitzende bemerkt dazu, dass die an ihn ausgesendeten Signale des Versicherungsträgers positiv sind.
2. Es wird festgehalten, dass allen Neu-

mitgliedern in Erstausbildung eine Mitgliedschaft im Verband für die Dauer von zwei Jahren zu einem reduzierten Beitrag ermöglicht wird. Im Anschluss an diesen 2-Jahres-Zeitraum wird die Mitgliedschaft automatisch in eine Vollmitgliedschaft (mit vollem Beitrag) umgewandelt.

3. Die Antragsformulare auf Mitgliedschaft im BMFD werden einen entsprechenden Hinweis erhalten. Der Vorstand des BMFD wird beauftragt, ein entsprechendes Anschreiben mit Informationsmaterial an die Lehrgangsteilnehmer der verschiedenen Lehrgänge in Kaufbeuren/Lechfeld zu versenden. Die Vertreter der Schule im Vorstand des BMFD unterstützen die Maßnahme.

Obiges wird von der Mitgliederversammlung einstimmig befürwortet.

Die Arbeitsgruppe 3 befasst sich mit den Mitgliedern des BMFD, die ehemals in den FS-Diensten der Bundeswehr tätig waren. Alleine schon die Zahl von ca. 100 Mitgliedern zwingt den Verband erfreulicherweise, sich künftig mehr um die Belange dieses Personenkreises zu kümmern.

Dazu stellt die Arbeitsgruppe 3 folgenden Antrag:

Der Vorstand des BMFD wird beauftragt, die Voraussetzung zur Gründung einer Pensionärsgemeinschaft im BMFD zu schaffen. Hierzu gehört insbesondere die organisatorische Unterstützung der Gemeinschaft durch BMFD und BDMFD e.V. Die Pensionärsgemeinschaft stellt eine Interessengruppe innerhalb des BMFD dar. Gleichzeitig wird der Antrag gestellt, einen Beauftragten für Pensionärsangelegenheiten in Form eines Besitzers im Vorstand des BMFD zu etablieren.

Der Antrag wird bei 35 Enthaltungen und 2 Nein-Stimmen angenommen.

Bemerkung von Norbert Gaßner: Seine Nein-Stimme hat nichts mit der Unterstützung dieser Gruppe zu tun, sondern allein mit der Konstruktion einer Interessengruppe in einer Interessengemeinschaft.

Die Arbeitsgruppe 4 befasste sich mit Auslandseinsätzen und stellt folgenden Antrag zur Abstimmung:

Der Vorstand des BMFD wird beauftragt, den Dienstherrn um die Prüfung folgender Dinge zu bitten:

1. Für den Auslandseinsatz soll eine ICAO-Lizenz bei Bestehen der ersten EBG sowie für bereits lizenziertes Personal ausgestellt werden.

2. Der Einsatz des Flugsicherungspersonals im Einsatzland soll nur nach den Richtlinien der ZDv 57/1 erfolgen.
3. Das Schaffen einer rechtlichen Grundlage für die sichere Durchführung des FS-Dienstes im Einsatz/ im Friedensflugbetrieb.
4. Ein „Site-Survey“ sollte nur mit ausgebildetem Personal mit gültiger EBG erfolgen. Damit soll sichergestellt werden, dass die zu erwartenden Begebenheiten im Einsatzland von kompetentem Personal erkundet werden.
5. Das vorgesehene Einsatzpersonal sollte in entsprechenden Seminaren über die zu erwartenden Flugsicherungsaspekte im Einsatzland geschult werden.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Ab 20.00 Uhr findet ein Verbandsabend statt.

Fortsetzung der Sitzung am 23.10.2005 um 09.10 Uhr

TOP 9

Bericht des Bundesvorsitzenden

(Text finden Sie an anderer Stelle in dieser Reflection!)

TOP 10

Bericht des Schatzmeisters Werner Bartsch

Werner Bartsch erläutert detailliert die Entwicklung der Finanzen des Verbandes. Er schlägt vor, den Beitrag für 2006 nicht zu erhöhen und stellt die Höhe des Beitrages für die Folgejahre zur Diskussion.

TOP 11

Kassenprüfung, Rudi Seidel

Rudi Seidel stellt gemäß § 14 der Satzung und § 8 der BFO einen Bericht zur Kassenprüfung vor. Am 06.09.2004 und am 21.10.2005 wurde die Kassenprüfung durchgeführt. Es wurden alle Kontoauszüge, Barkonten, Belege und Abrechnungsunterlagen geprüft. Es sind keine Beanstandungen aufgetreten, weshalb er die Entlastung des Vorstands empfiehlt. Er stellt fest, dass die Kassen sehr ordentlich und übersichtlich geführt werden und eine einwandfreie Buchführung gegeben ist.

TOP 12

Entlastung des Vorstands

Der Vorstand wird bei neun Enthaltungen entlastet.

TOP 13

Wahl der Zähl- und Prüfkommision

Es werden gewählt:

- Bernd Decker
- Frank Hahlbohm
- Wolfram Möhrlein

Der Bundesvorsitzende fordert die Mitglieder dazu auf, im Vorstand mitzuarbeiten und sich für ein Amt zur Verfügung zu stellen.

TOP 14

Vorstandsneuwahlen

Bundesvorsitzender

Vorschlag:
Jürgen Sieberg

abgegebene Stimmen: 155

Ja: 144
Nein: 1
Enthaltungen: 9
Ungültig: 1

Gewählt wird:

Jürgen Sieberg, ATC, Luftwaffe, ETNG
Sieberg nimmt die Wahl an.

Stellvertreter

Bundesvorsitzender

Vorschlag:
Werner Bartsch

abgegebene Stimmen: 155

Ja: 144
Nein: 0
Enthaltungen: 11
Ungültig: 0

Gewählt wird:

Werner Bartsch, ATC, Luftwaffe, ETNU
Bartsch nimmt die Wahl an.

Stellvertreter Vorsitzender über-örtliche Flugsicherung

Vorschlag:

Thomas Güntert-Drummer

abgegebene Stimmen: 142

Ja: 122
Nein: 1
Enthaltung: 19
Ungültig: 0

Gewählt wird:

Thomas Güntert-Drummer, ATC, DFS
Maastricht
Güntert-Drummer nimmt die Wahl an.

Stellvertreter Vorsitzender Flugsicherungstechnik

Vorschlag:

Patrick Kirst

abgegebene Stimmen: 142

Ja: 140
Nein: 0
Enthaltung: 2
Ungültig: 0

Gewählt wird:

Patrick Kirst, Technik, Luftwaffe, ETSB
Kirst nimmt die Wahl an.

Stellvertreter Vorsitzender Flugberatung / Flugdatenbearbeitung

Vorschlag:

Gerd Lüpkes

abgegebene Stimmen: 142

Ja: 131
Nein: 0
Enthaltung: 11
Ungültig: 0

Gewählt wird:

Gerd Lüpkes, Flugberatung, Luftwaffe, ETNH
Lüpkes nimmt die Wahl an.

Geschäftsführer

Vorschlag:

Jürgen Vanselow

abgegebene Stimmen: 135

Ja: 132
Nein: 0
Enthaltung: 3
Ungültig: 0

Gewählt wird:

Jürgen Vanselow, ATC, Luftwaffe, ETNG
Vanselow nimmt die Wahl an.

Stellvertreter Geschäftsführer

Vorschlag:

Friedel Wegner

abgegebene Stimmen: 142

Ja: 132
Nein: 1
Enthaltung: 9
Ungültig: 0

Gewählt wird:

Friedel Wegner, ATC, EDSK
Wegner nimmt die Wahl an.

Schatzmeister

Vorschlag:

Harald Hoppe

abgegebene Stimmen: 142

Ja: 140
Nein: 0
Enthaltung: 2
Ungültig: 0

Gewählt wird:
Harald Hoppe, ATC, Luftwaffe, ETNG
Hoppe nimmt die Wahl an.

Pressesprecher

Vorschlag:
Johann Stempfle
abgegebene Stimmen: 142

Ja: 110
Nein: 3
Enthaltung: 16
Ungültig : 13

Gewählt wird:
Johann Stempfle, ex. ATC, ex. Heer,
PENS
Stempfle nimmt die Wahl an.

Beauftragter FS-Ausbildung

Vorschlag:
Dieter Köhn
abgegebene Stimmen: 142

Ja: 134
Nein: 0
Enthaltung: 8
Ungültig: 0

Gewählt wird:
Dieter Köhn, ATC, Luftwaffe, EDSK
Köhn nimmt die Wahl an.

Beauftragter für Printmedien

Vorschlag:
Norbert Gaßner
abgegebene Stimmen: 142

Ja: 140
Nein: 0
Enthaltung: 2
Ungültig: 0

Gewählt wird:
Norbert Gaßner, ATC, Heer, ETHE
Gaßner nimmt die Wahl an.

Beisitzer Bereich Marine

Vorschlag:
Dirk Pluto von Prondzinski (selbst nicht
anwesend)
abgegebene Stimmen: 142

Ja: 109
Nein: 16
Enthaltung: 17
Ungültig: 0

Gewählt wird:
Dirk Pluto von Prondzinski, ATC, Marine,
ETMN
Pluto von Prondzinski, nimmt die Wahl
an (schriftliches Einverständnis liegt vor)

Beisitzer Bereich Heer

Vorschlag:
Andrè Brockhues
abgegebene Stimmen: 142

Ja: 128
Nein: 0
Enthaltung: 14
Ungültig: 0

Gewählt wird:
Andrè Brockhues, FBD, Heer, ETHE
Brockhues nimmt die Wahl an.

Beisitzer

Vorschlag:
Wolfram Möhrlein
abgegebene Stimmen: 142

Ja: 128
Nein: 0
Enthaltung: 14
Ungültig : 0

Gewählt wird:
Wolfram Möhrlein, ATC, Heer, ETHN
Möhrlein nimmt die Wahl an.

Beisitzer Beauftragter für Pensionäre

stimmberechtigt anwesend: 142
Vorschlag:
Wilfried Depelkoven
Per Akklamation : Einstimmig

Gewählt wird:
Wilfried Depelkoven, ehm. ATC, Heer,
ETHM
Depelkoven nimmt die Wahl an.

TOP 15

Wahl der Kassenprüfer
Stimmberechtigt anwesend: 142

Vorschlag:
Rudi Seidel (PENS)
Dieter Richter (ETHR)
Einstimmig gewählt werden Rudi Seidel,
Pensionär und Dieter Richter, ATC, Heer,
ETHR
Rudi Seidel und Dieter Richter nehmen
die Wahl an.

TOP 16

**Festlegung der Jahresbeiträge
2006/07/08**
Antrag Bartsch:
Beibehaltung des derzeitigen Monatsbei-
trag von 6€ für das Jahr 2006, 2007 und
2008.

Abstimmung Antrag Bartsch:
Der Antrag wird mehrheitlich angenom-
men.

Antrag Sieberg:
Für FS-Personal in Erstausbildung soll die
Möglichkeit einer ordentlichen Mitglied-
schaft zu reduziertem Beitrag bestehen.
Der Beitrag wird pauschal auf 24,- € für

einen Zeitraum von 24 Monaten festge-
setzt und ist bei Beginn der Mitgliedschaft
fällig. Der 24-Monats Zeitraum beginnt
mit der Aufnahme der fachlichen Erstausbildung an der Technischen Schule der
Luftwaffe.

Abstimmung Antrag Sieberg:
Der Antrag wird mehrheitlich angenom-
men.

TOP 17

Verschiedenes

Jürgen Sieberg stellt einen bereits
schriftlich gestellten, von allen Anwesen-
den genehmigten Antrag vor.

Der Antrag besagt, dass Harald Hoppe
für seine verdienstvolle Arbeit im Vor-
stand in wechselnden Funktionen und
als Bundesvorsitzender des BMFD der
Ehrenvorsitz angetragen wird.

Unter großem Beifall der Anwesenden
nimmt Harald Hoppe den Antrag an.

Harald Hoppe bedankt sich sehr herzlich
für das überreichte Geschenk (Ein MASA-
RATI-Bildband).

Dieter Richter bedankt sich im Namen
aller Teilnehmer der Mitgliederversamm-
lung 2005 für die hervorragende Organi-
sation der Veranstaltung .

Jürgen Sieberg dankt als neuer Bun-
desvorsitzender den Delegierten für Ihr
Kommen und wünscht eine sichere Heim-
fahrt. Mit diesen Worten schließt er die
8. Ordentliche Mitgliederversammlung
des BMFD um 13:52 Uhr.



Wer viel gibt, kann viel verlangen! **Wir tun es. Für Sie!**



Es geht um den Beruf.

Wir vertreten Ihre Interessen,
Wir sichern Ihre Rechte.

+ Es geht um Sicherheit.

Wir bieten kostenlosen Rechtsschutz
in dienstlichen Angelegenheiten.

+ Es geht um Rat und Hilfe

Wir beraten Sie unentgeltlich,
Wir helfen Ihnen in Notlagen.

+ Es geht um Service.

Wir bieten Ihnen die günstige
Diensthaftpflichtversicherung uvm.

+ Es geht auch um Geld.

Wir kämpfen für eine gerechte
Besoldung und Versorgung.

= Es geht um Sie! Darum

Informieren Sie sich unter www.dbwv.de

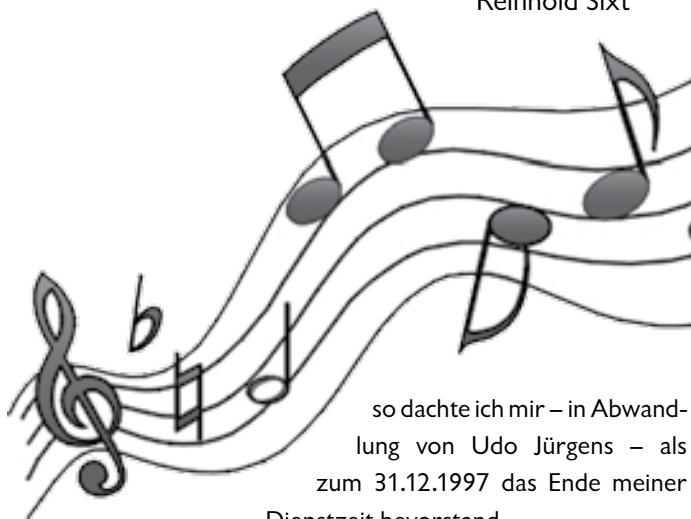
oder schreiben Sie an den Deutschen BundeswehrVerband
Südstrasse 123 | 53175 Bonn | Telefon 0228/3823-0



Deutscher
BundeswehrVerband

Mit 52 Jahren... ist noch lange nicht Schluss

Reinhold Sixt



so dachte ich mir – in Abwandlung von Udo Jürgens – als zum 31.12.1997 das Ende meiner Dienstzeit bevorstand.

In die Vorfreude auf meine bevorstehende Pensionierung mischte sich aber immer mehr Skepsis und die Frage nach dem Danach, je näher das Jahresende kam.

Ich war zwar reichlich versorgt mit ehrenamtlichen Tätigkeiten wie Gemeinderat, Vereinsvorsitzender, Vorstandsmitglied, Beauftragter der Dorferneuerung, usw.; aber all das hatte ich ja bisher auch gemacht – nebenbei versteht sich.

Lechfeld, Controller, ATC, Leiter Flugsicherungsbetriebsdienste – das war die Welt in der ich meine berufliche Erfüllung fand, meine Welt als Leader und Macher. Und das sollte nun für mich „jugendlichen 52er“ endgültig vorbei sein?!

In diesen Tagen voller Fragen und Zweifel lag plötzlich eine Anfrage der DFS-Akademie im Briefkasten, ob ich bereit wäre als Ausbilder im Simulator mitzuarbeiten. Ja was denn, da braucht mich ja noch jemand – das Licht im Tunnel wurde um einige Lux heller.

Aber kann ich das überhaupt, was muss ich „investieren“, was ändert sich für mich, für uns.

Bald war mir klar, das ist nicht nur Fortschreibung, sondern eher Neubeginn, nicht nur lehren, sondern auch lernen. Es war aber auch die Chance in meinem Job zu bleiben, als freier Mitarbeiter, zu individuell abgestimmten Zeiträumen.

So begann für mich gleich nach meiner sogenannten Versetzung in den Ruhestand (ein grässlicher Wortlaut) ein neuer Abschnitt, mit einer äußerst interessanten Tätigkeit, nachdem es ja gerade damit schon vorbei sein sollte.

Vieles brachte ich mit, so manches musste ich mir erarbeiten, einiges bedurfte der Auffrischung. Die örtliche Flugsicherung war mein Metier, Approach und Tower konnte ich, Center und DFS- bzw. ICAO-Procedures lernte ich. Auch ein „Rentner“ kann noch Ehrgeiz zeigen, kann stolz und freudig das tun was er am besten kann – in meinem Fall Flugsicherung.

Egal ob Tower- oder Radarkurs, ob z.B. deutscher, italienischer oder kroatischer Lotsennachwuchs, der Umgang mit jungen Menschen, mitzuhelfen sie auf ihren Beruf vorzubereiten, ihnen Wissen und Können, aber auch Freude und Begeisterung für



R. Sixt
mit
Sohn Marcus

diese Aufgabe weitergeben zu können, ist für mich ein Kriterium für die eigene Zufriedenheit und eigenes Selbstwertgefühl – auch noch im biblischen Alter von „52 plus x“.

Aus den ursprünglich vorgesehenen 2 Jahren sind zwischenzeitlich fast 8 geworden, das Ende noch nicht in unmittelbarer Sichtweite, aber peu a peu in größere ATC-lose Zeiträume gleitend. Meine 3. Lebensphase brachte mir aber nicht nur die Abrundung meines Flugsicherungslebens, sie lässt mir auch Zeit mit meinem Motorrad den Alpenraum und Süddeutschland zu erkunden, ich konnte ein Buch über mein Heimatdorf zusammenstellen und ich bin stolzer Opa von 2 tollen Enkelsöhnen.

Bei aller persönlicher Zufriedenheit mit meinem „Rentnerdasein“ drängt sich mir ab und an die Frage auf, warum das System der DFS-Ausbildung mit Stamml Lehrern, Gastlehrern und Pensionären zur Abdeckung von Engpässen nicht für die Bundeswehr tauglich ist. Fundiertes Fachwissen, langjährige Erfahrung und Flexibilität für den Bund, Honorar und Selbstwertgefühl für den engagierten Flugsicherungskontrolleiter i.R.

Mit 52 (oder auch 55) ist doch noch lange nicht Schluss!

Das ist ja ein nettes Angebot zu meinem 60. Geburtstag über mich selbst, Klaus-Dieter Lange, Hptm a.D., zu schreiben! Kaum ist es gelesen wandern die Gedanken zurück in eine Zeit, die nach acht Jahren seit der Pensionierung in den Hintergrund gewandert ist. Eine neue Tätigkeit als Finanzberater der BHW hat das bewirkt. Was kommt da alles zurück. Das Jahr 1965 mit dem Englisch und dem Atem raubenden

die wachsende Zahl der Airliner zu besichtigen. Das alles mit einem experimentierfreudigen ET, nein nicht den von Spielberg, sondern einer in Hauptmannsuniform. Lizenz Oktober 67, nicht weil ich schon Flugsicherung konnte, sondern weil ich in einem absurden System bis zu 20 Flugzeuge auf einem Riesenschirm identifiziert halten konnte und so den einen

dem noch 5 NM Staffellung feststellbar waren. Und das begeisterte Kontrollpersonal erfuhr über Kontrollstreifen im Detail, wie viel ziviles Fluggerät da wirklich in der Luft war. Dem zivilen Sprechfunk zuhören konnte man nun auch, ein begehrter Arbeitsplatz. Noch ein Jahr des Experimentierens und das System klappte, und, es lies der militärischen Fliegerei alle Freiheit, auch wenn man nach dem Nachtfliegen (mit Flow Control!) nur mit viel Bees einschlafen konnte. Kaum Offizier in 1971 durfte ich das alles dann als Ausbildungs-offizier den jungen und auch älteren Anwärtern erklären. Nicht allen hat das gefallen, aber fast alle zur Lizenz gemeldeten (über 30) haben gut vorbereitet bestanden. Dann 1975 das Aufwachen im Paradies. OTL Stieglitz hatte es vorbereitet und OTL Schenk lies uns hinein. Die EUROCONTROL Zentrale in Maastricht, was für eine Welt. Das neueste vom Neuen, digitales Radarbild mit kleinen Schildchen am Radarziel und Detailinformationen über den Flugplan. Richtig gut bezahlt wurden wir nun auch und die Beförderungen klappten noch für ein paar Jahre. Bei mir recht zügig: Noch 1971 Oberleutnant, dann 1973 Hauptmann und 1978 in einer großen Welle mit vielen anderen auch noch A 12. Das war es dann in der Flugsicherung. Vielen nach mir wurde so viel Glück nicht zuteil. Paradies? - wenn da nicht der Kampf mit der Bundesanstalt für Flugsicherung BFS um Anerkennung gewesen wäre. Nicht einmal eine Betriebsabsprache kam zunächst zustande. Das zog sich

60 Jahre

Klaus-Dieter Lange



Sport in Uetersen. Weiter mit den Fachlehrgängen und dem UAL in Kaufbeuren im Jahr darauf. Dann wurde es spannend. OJT in der Dampf Flugsicherung bei „Lippe Radar“ im Bunker zu Auenhausen. Proben am lebenden Objekt, wie man mit dem Marconi Type 80 Radar noch mehr Flugzeuge im Oberen Luftraum von Leck bis Ramstein kontrollieren kann, ohne

oder anderen „Near Miss“ verhinderte. Lizenz nicht im Bunker sondern in Oldenburg, schriftlich und mündlich, praktisch war ja schon getestet, siehe oben. 1969 wurde es besser. Die MATRAC in Goch war fertig, mit analoger Radardatenübertragung von Rhode & Schwarz. War nicht das goldene Ei, aber man konnte sich aus drei Radarbildern das aussuchen, auf

dem noch 5 NM Staffellung feststellbar waren. Und das begeisterte Kontrollpersonal erfuhr über Kontrollstreifen im Detail, wie viel ziviles Fluggerät da wirklich in der Luft war. Dem zivilen Sprechfunk zuhören konnte man nun auch, ein begehrter Arbeitsplatz. Noch ein Jahr des Experimentierens und das System klappte, und, es lies der militärischen Fliegerei alle Freiheit, auch wenn man nach dem Nachtfliegen (mit Flow Control!) nur mit viel Bees einschlafen konnte. Kaum Offizier in 1971 durfte ich das alles dann als Ausbildungs-offizier den jungen und auch älteren Anwärtern erklären. Nicht allen hat das gefallen, aber fast alle zur Lizenz gemeldeten (über 30) haben gut vorbereitet bestanden. Dann 1975 das Aufwachen im Paradies. OTL Stieglitz hatte es vorbereitet und OTL Schenk lies uns hinein. Die EUROCONTROL Zentrale in Maastricht, was für eine Welt. Das neueste vom Neuen, digitales Radarbild mit kleinen Schildchen am Radarziel und Detailinformationen über den Flugplan. Richtig gut bezahlt wurden wir nun auch und die Beförderungen klappten noch für ein paar Jahre. Bei mir recht zügig: Noch 1971 Oberleutnant, dann 1973 Hauptmann und 1978 in einer großen Welle mit vielen anderen auch noch A 12. Das war es dann in der Flugsicherung. Vielen nach mir wurde so viel Glück nicht zuteil. Paradies? - wenn da nicht der Kampf mit der Bundesanstalt für Flugsicherung BFS um Anerkennung gewesen wäre. Nicht einmal eine Betriebsabsprache kam zunächst zustande. Das zog sich

und ich durfte immer mit kämpfen, als Wachleiter, als Einsatzoffizier und im Rahmen des Bundeswehrverbandes. Mit dem BMFD als Gründungsmitglied ging es dann nahtlos weiter. Zunächst noch in Maastricht, dann ab 1983 in Düsseldorf. Auch für mich persönlich, denn dort warteten nicht nur Freunde auf mich. Letztlich ging es gut und ich durfte dann von dort aus wie oben weiter machen, nun auch als Vorstandsmitglied und Pressesprecher des BMFD. Es wandelte sich einiges, Gott sei Dank, zum besseren. Die Füh-

rung der mil. FS kämpfte weiter hart unter Beteiligung der bereits genannten Obristen um die Konzepte. Mit der deutschen Vereinigung war der Damm dann politisch gebrochen. Es lief schnurstracks auf die Privatisierung der Flugsicherung zu und die überörtliche mil. FS war dabei. Nicht freudig begrüßt von der Deutschen Flugsicherung GmbH und nicht freiwillig alles gegeben, sondern über den Deutschen Bundeswehrverband in Schulterschluss mit unserem BMFD in den Tarifverträgen hart erkämpft. Auch da durfte ich

immer dabei sein, bis hin zu der Beschreibung der konzeptionellen Grundlagen der DFS in Dutzenden von Sitzungen. Resümee? Es war eine bewegte Zeit an der ich teilhaben durfte und ich bin froh über die Stunde, als mich 1965 mein Stubenfreund Ernst Isenburg zur Flugsicherung brachte und ich bin heute froh, das alles hinter mir zu haben. Wenn ich ein Flugzeug am Himmel sehe, denke ich an meine Kameraden, für die das alles noch nicht gelaufen ist.

Viel Erfolg.

60 JAHRE

DIETER BAHR



Hallo, jetzt bin ich schon bald elf Jahre in Pension. Aber meine Garage ist noch immer nicht so „aufgeräumt“ wie die Garagen anderer Leute. Es ist wirklich schwierig einen Alfa-Romeo Cabrio von 1980, einen Mercedes Diesel von 2002, ein Motorrad MZ RT 3 von 1960, eine 250er MZ von 1979 und mein relativ neues Harley-Davidson Fahrrad - ja mit Fahrrädern haben die Brüder damals angefangen - sowie diverse Ersatzteile usw. in meiner Garage unter zu bringen. Ja, beinahe hätte ich mein normales Fahrrad und die Rikscha aus Fernost vergessen. Dazu noch 5 Paar Schuhe. So kann ich mir je nach Wetterlage aussuchen, wie und mit was ich mich bewegen möchte. Muss was dran sein am Mann als Sammler und Jäger. Gejagt habe ich nicht, höchstens meine Angestellten im Pizza - Service, den ich 5 Jahre hatte. Es gibt ihn immer noch,

einer meiner Köche macht das jetzt mit gutem Erfolg weiter. Zwischendurch habe ich mich ein paar mal in Spanien und Portugal umgesehen und auch Pensionäre besucht, die dort wohnen. Meine letzten 3 Dienstjahre habe ich ja in Holzdorf im GCA und TWR verbracht. Mancher kennt mich noch, nicht nur durch die stattfindenden Sommerfeste und die Nähe zu einem kleinen Bungalow in Körba, den ich damals wie heute als Ruhe- und Erholungspunkt nutze. Natürlich habe ich weiterhin meine seit über 20 Jahren bestehende Änderungsschneiderei. Zu meinen Kindern sowie zu den Enkeln habe ich ein gutes Verhältnis, wir sind alle gesund und ich hoffe, wir bleiben es auch.

Euer Dieter Bahr



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: 0 59 76 / 9 43 01
eMail: reflection@bmf-d.de

Pressesprecher:

Johann Stempfle
Schlossweg 7
25582 Drage
fon: 0 4893 / 434
eMail: presssprecher@bmf-d.de

Einzelpreis:

2,50 €
für Mitglieder im Beitrag enthalten

Druck:

Druckerei Heggen, Heinsberg

Bankverbindung:

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

Spendenkonto: 505 630 033

Anschrift:

BMFD
Postfach 62 02 60
10792 Berlin
Internet: www.bmf-d.de
fon: 030 / 520 04 42 72

Anzeigenannahme:

030 / 520 04 42 72
eMail: werbung@bmf-d.de

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

zum 50. Lebensjahr

gratulieren wir unseren Mitgliedern:

Hirsch, Jan - Pieter	22.09.1955	PENS
Peuscher, Klaus	22.09.1955	EDSK
Wiesemann, Karl-Heinz	24.09.1955	EDSK
Brennahl, Burckhard	06.11.1955	EDYY
Schwarz, Walter	20.11.1955	ETHR
Koopmann, Rolf	27.11.1955	ETHB

zum 60. Lebensjahr

gratulieren wir unseren Mitgliedern:

Bahr, Karl-Dieter	17.09.1945	Husum
Mihm, Friedrich	19.09.1945	Treuenbrietzen
Lange Klaus-Dieter	30.10.1945	Krefeld
Büchau, Alfred	10.11.1945	Harpstedt
Sixt, Reinhold	30.11.1945	Kaufering
Karmann, Alfons	15.12.1945	Stockach



▷ 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





Angebote der Förderungsgesellschaft für die Mitglieder des Deutschen Bundeswehrverbandes

UNSERE PARTNER

- **ADAC**
- **ARAG**
- **AXA**
- **BHW**
- **BSW**
- **MK Investmentfonds**
- **DAS**
- **DBV-Winterthur**
- **DEVK**
- **DiBa**
- **Die Continentale**
- **Lohnsteuer Hilfe-Ring**
- **Nürnberger**
- **Automobilclub**
- **Rechtsschutzversicherung**
- **Haftpflicht- & Hausratversicherungen**
- **Bausparen & Baufinanzierung**
- **Einkaufs-Rabatte**
- **Vermögensaufbau**
- **Rechtsschutzversicherung**
- **Lebens-, Renten-, Unfall- & Hausversicherung**
- **Kraftfahrzeugversicherung**
- **Direktbank**
- **Krankenversicherung**
- **Steuerhilfe**
- **Kraftfahrzeugversicherung, Fondgebundene Lebens- und Rentenversicherung**

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

