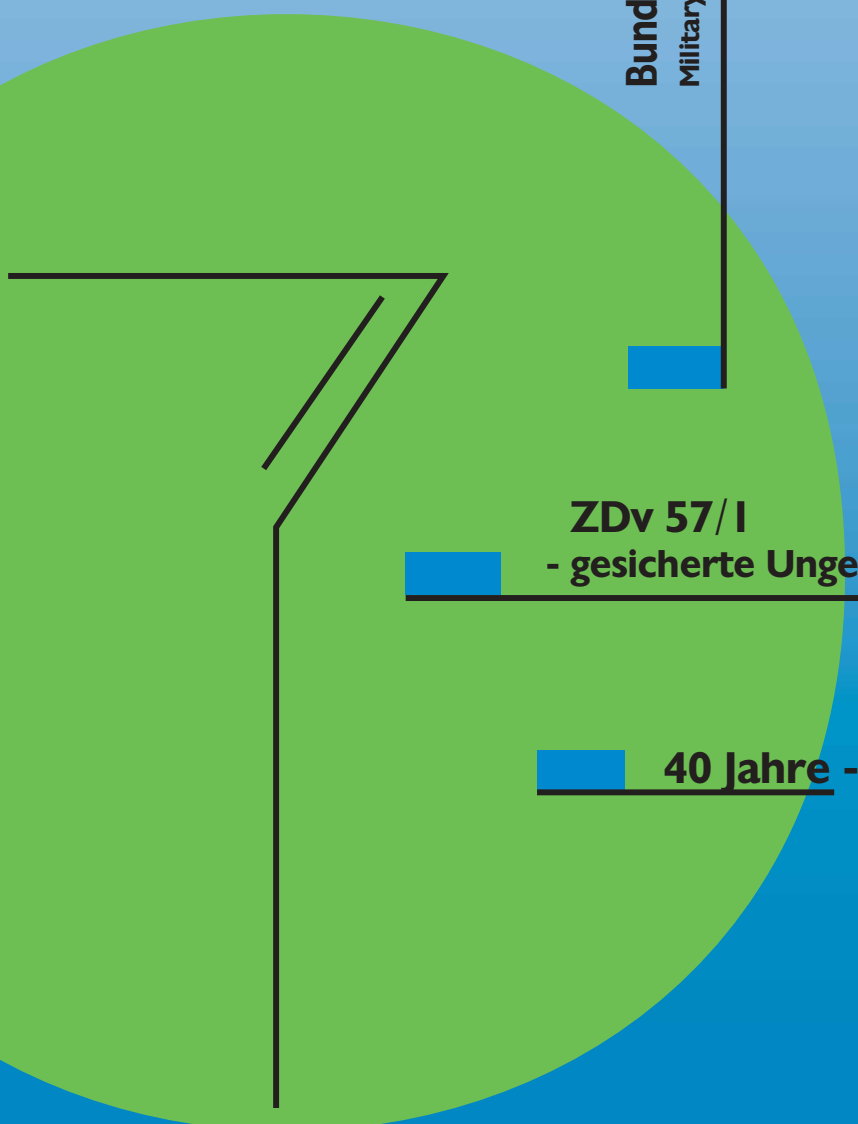


REFLECTION 2/01

www.bmfd.de



ZDv 57/I
- gesicherte Ungewissheiten

40 Jahre - JG 74 "Mölders"

Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands
Military Air Traffic Services Organization Germany





Military air traffic controllers in Zagreb

09/04/01 - ZAGREB, Croatia (AFPN) -- Working from an airport here, Master Sgt. Tony Lawson (left) from the 509th Operations Squadron at Whiteman Air Force Base, Mo., and Spanish air force Master Sgt. Marin Manuel from Canary Islands, Spain, safely guide and control civilian and military aircraft through Bosnia-Croatian airspace. The 11 military people from the United States, Spain, Canada, Greece and Britain, working under NATO, serve alongside Croatian air traffic controllers to provide diligent airspace control seven days a week. (Photo by Master Sgt. Keith Reed)

INHALTSVERZEICHNIS

3	EDITORIAL
4 - 6	DER „GROßE WURF“ ODER „SALTO RÜCKWÄRTS“
7	STEMPFLE'S INFOPAGE
8 - 13	WAS IST SCHICHTARBEIT ?
14	VOM TRÄUMEN
15	GESPRÄCH MIT DEM AMTSLEITER OBERST STORJOHANN
15	INFOTAGUNG IN LECHFELD
16	A. FECKER - FLUGLOTSE UND AUTOR
17 - 19	LESEPROBE: „MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY“
20 - 21	40 JAHRE JG 74 „M“
22 -23	BEITRAG AFSBW: „UMSCHREIBUNG ...“
24	VON UNSEREN PENSIONÄREN
25	RAF - BRÜGGEN
25	ERFAHRUNG MIT DER LOL
26 - 29	30 JAHRE HFLGRGT 15
30	IMPRESSUM/GEBURTSTAGE

Liebe Leser,

Mitten in die redaktionelle Feinabstimmung dieser Ausgabe ihres Mitgliedermagazins platzten die unglaublichen Bilder aus Amerika und ließen auch uns innehalten. Zwischenzeitlich sind alle Vokabeln verbraucht, die versuchten, das Unerklärliche zu beschreiben. Was blieb war eine gewisse seelische Leere, die es nur langsam zuließ, zu einer vermeintlichen Normalität zurückzukehren.

Diese Ereignisse und die sie begleitenden Auswirkungen werden in der vor uns liegenden Zeit mit großer Eindringlichkeit die Notwendigkeit zur Neubewertung der Streitkräfte und ihrer Einsatzart erforderlich machen. Die zögerliche Umsetzung zwingend notwendiger Reformen und die damit einhergehende Lähmung der Bundeswehr sowie der gleichermaßen zunehmende individuelle Motivationsverlust wirken sich nunmehr erkennbar auf alle Bereiche aus. Eine sich immer weiter verschlechternde Personal- und Ausrüstungssituation sind Ausdruck einer seit Jahren stagnierenden Innovationsbereitschaft und -fähigkeit. Geprägt wird dies in erster Linie durch den scheinbar nicht vorhandenen oder erkennbaren Willen, realistische Einschätzungen über den Einsatz der Bundeswehr in einer sich wehrpolitisch veränderten Welt zuzulassen.

In einem Leserbrief der Ausgabe 38/01 der "Griephan Briefe-Wehrdienst", einem wöchentlich erscheinenden Informationsblatt für die Wirtschaft, wurde dies unter der Überschrift "Müssen alle alles können?" sehr nachdrücklich formuliert:

"In der heute in fast allen europäischen Ländern kritischen Haushaltssituation muss doch für die europäischen NATO-Partner klar sein, dass nicht mehr jede nationale Streitkraft alle militärischen Fähigkeiten umfassen muss. Nicht alle müssen alles können! Arbeits- und Aufgabenteilung unter den europäischen Bündnispartnern ist daher die adäquate Forderung an effiziente europäische Streitkräfte und nicht der Rückfall in partikularisierten nationalen Größenwahn, der sich auf Arbeitsteilung und den jeweiligen nationalen Fähigkeiten entsprechende Spezialisierung nicht einlässt."

Unter Berücksichtigung dieser notwendigen und richtigen Beurteilungen ist es daher unerlässlich, insbesondere im Rahmen einer auch dringend erforderlichen Neubewertung der Militärischen Flugsicherung, die Einschätzungen über deren notwendiges Einsatzspektrum unvoreingenommen und aufgabengerecht vorzunehmen.

Beleg für die bisherige Fehleinschätzung und die damit verbundene fälschliche Darstellung ihrer Aufgabenstruktur ist mehr als deutlich jenes Bild (siehe links) des in Sarajewo eingesetzten militärischen Flugsicherungspersonals, welches wohl aus verständlichen Gründen den hoheitlichen Flugsicherungsauftrag bewusst nicht als Uniformträger, sondern in Zivilkleidung versieht.

Es kann daher nicht verwundern, dass sich der BMFD äußerst kritisch mit der Neufassung der Zentralen Dienstvorschrift für die Durchführung der Militärischen Flugsicherung (ZDv 57/1) auf den folgenden Seiten auseinandersetzt. Wird doch an der Realität vorbei mit dieser Vorschrift nunmehr der Versuch einer gänzlich falschen Neuausrichtung der sie ausführenden Flugsicherungsdienste unternommen.

Flugsicherung -militärische als auch zivile- ist und bleibt der hoheitliche Auftrag in einem nicht teilbaren Luftraum optimale Flugsicherungsleistung zur Verfügung zu stellen. Dies wird aber nur gelingen, wenn sich der Verteidigungsminister an seine eigenen Einschätzungen und Forderungen als Vorsitzender der SPD-Fraktion erinnert, die da lauteten "Flugsicherung aus einer Hand". Ein erster Schritt dahin wäre es, die neue ZDv 57/1 in der nunmehr vorliegenden Fassung so nicht Inkrafttreten zu lassen.

Viel erfreulicher ist es, dass Sie in dieser Ausgabe einen Artikel des Amtes für Flugsicherung der Bundeswehr (siehe Seite 22) finden, der über den Sachstand bei der Umschreibung von Lizenzen informieren will. Abschließend möchte ich noch auf den auszugsweisen Vorabdruck des in Kürze erscheinenden Romans "Fluglotsen" von Andy Fecker hinweisen.

Ihr

Harald Hoppe



Harald Hoppe
Bundesvorsitzender
BMFD

EDITORIAL

Der „GROßE WURF“

oder

„SALTO RÜCKWÄRTS“ ???

von Hptm a.D. Michael Voßloh

Wird wirklich alles das, was lange währt, endlich gut, so wie der Volksmund sagt?

Findet man in der Realität aber nicht beinahe täglich das genaue Gegenteil?

An der Neufassung der Zentralen Dienstvorschrift 57/1 „Militärische Flugsicherung“ hat man lange, nämlich seit etwa fünf Jahren, gearbeitet. Bei soviel Zeitvorgabe erwartet man eigentlich eine perfekte Vorschrift, bei der auch jeder Nebensatz

bis in kleinste Detail durchdacht und überprüft ist.

Vor wenigen Wochen ist uns der Entwurf, der in absehbarer Zeit in Kraft gesetzt werden soll, zugegangen, und der BMFD hat sich sofort an eine Analyse und Bewertung gemacht. Im Rahmen der Mitbestimmung wurde auch der Gesamtvertrauenspersonenausschuss und der Hauptpersonalrat beim Bundesministerium der Verteidigung beteiligt. Da die ZDv 57/1 u.a. auch Fragen der Arbeitszeit behandelt, haben diese Gremien ihre Beteiligungsrechte in einem Gespräch mit dem zuständigen Sachbearbeiter wahrgenommen. Für die fachlichen Fragen wurden sie von

Vorstandsmitgliedern des BMFD unterstützt, die nach dem offiziellen Termin Gelegenheit hatten, bei Fül III/4 ihre Bedenken vorzutragen.

Insofern eine Neuerung, man wurde angehört. Es wird bei dieser Version der ZDv 57/1 also einen gravierenden Unterschied zu Vorläuferversionen geben. Der BMFD hat rechtzeitig die Möglichkeit wahrgenommen, auf viele, nach seiner Meinung änderungsbedürftige, Punkte hinzuweisen; Punkte, die weder klar noch deutlich sind. Diese Punkte hätten, wenn man denn gewollt hätte, noch geändert werden können. Wenn die ZDv 57/1 nunmehr unverändert in Kraft gesetzt wird, dann wollte man halt nichts mehr ändern. Allerdings wird man dann eben auch mit permanenter Kritik leben müssen. Auf gar keinen Fall kann zukünftig aber vorgetragen werden, man sei nicht auf Probleme und Unstimmigkeiten hingewiesen worden.

Um es vorweg zu sagen: Wir sind von dieser Neufassung der ZDv 57/1 enttäuscht – tief enttäuscht. An welcher Stelle soll man mit der Kritik beginnen? Wo enden? So wird aus Platzgründen in dieser Ausgabe über eher allgemeine Dinge berichtet, während für die nächste Ausgabe ein Exkurs in die Feinheiten geplant ist. Dies wird auch deshalb so gemacht, weil für das Verständnis die Kenntnis der ZDv 57/1 bzw. des Entwurfs notwendig ist. Bis zur nächsten Ausgabe der REFLECTION sollte das Papier aber überall vorliegen und eingesehen werden können.

„Grundsätzlich, grundsätzlich, grundsätzlich“

Zwei Dinge lernt der Soldat während seiner Dienstzeit auf jeden Fall. Erstens: Das Wort „grundsätzlich“ bedeutet immer, es gibt Ausnahmen. Zweitens: Zentrale Dienstvorschriften sollen tunlichst Deutlichkeit und Klarheit in einen Teilbereich der Bundeswehr bringen. So führt die neue Vorschrift dann auch richtigerweise - so wie wir es erwartet haben - im Punkt I der Vorbemerkungen aus: **„Sie bestimmt die Grundlagen und den Auftrag für die Militärische Flugsicherung (MilFS) im Frieden und bei Einsätzen im erweiterten Aufgabenspektrum, stellt Grundsätze für ihre Durchführung auf, leitet davon die Aufgaben ab und regelt die Zuständigkeiten.“**

Führt man sich den Entwurf weiter zu Gemüte, drängt sich bereits nach kurzer Zeit sehr stark der Eindruck auf, die neue ZDv 57/1 habe die Konsistenz von Schaumgummi. Wer sich die Mühe machen will, kann einmal die Nutzungshäufigkeit des Wortes „grundsätzlich“ feststellen. Viele Male wird etwas festgelegt, aber bereits im gleichen Absatz werden bei jeder Festlegung noch mindestens zwei scheuentorgroße Hintertürchen aufgemacht – man kann ja nie wissen!

Wer von „grundsätzlich“ noch nicht genug hat, mag ähnliche Ausdrücke suchen. In „geeignete Maßnahmen“, „generell beachten“, „gebührend zu berücksichtigen“, „technisch möglich“

sowie „bedarfsgerecht“, „erheblich“, „ungenügend“ und „andere Tatsachen“ wird er sie finden.

Nach diesen, eher oberflächlichen, Erkenntnissen wollen wir uns jetzt die Mühe machen, ein Blick auf weitere Punkte der Vorbemerkung und das Kapitel 8 zu werfen.

„Taktische Flugsicherung“ ?

In der Ziffer I findet man als Geltungsbereich der ZDv 57/I die „Militärische Flugsicherung im Frieden und bei Einsätzen im erweiterten Aufgabenspektrum“. Was letzteres bedeutet ist uns wohl allen klar; hier geht es um die „Verwendung deutscher militärischer Flugsicherer im Ausland“. Dabei wird versucht, bisher weitgehend unregelte Situationen durch Schaffung einer neuen Vorschriftenlage wieder abzudecken. „Flugsicherung“ und „militärische Einsätze“ gehen nur bedingt zusammen, aber auch durch die beabsichtigte Stärkung der sogenannten „taktischen Einsatzunterstützung“ erkennt man, wohin die „militärische Flugsicherung“ driften soll. Die neue Vorschrift macht sie zu einem Bindeglied zur „Flugsicherung im Spannungs- und Verteidigungsfall“. Wahrscheinlich wäre es günstiger gewesen, mehrere Vorschriften zu verfassen: die ZDv 57/I für die ‚Militärische Flugsicherung im Frieden‘, die ZDv 57/2 für die ‚Flugsicherung im erweiterten Aufgabenspektrum bei Einsätzen im Ausland‘ und die ZDv 57/3 für die ‚Flugsicherung im Spannungs- und Verteidigungsfall‘.

Im weiteren Verlauf der neuen Vorschrift findet man folglich dann auch das Wort „Taktische Flugsicherung“. Selbst wenn man unterstellt, es sei unglücklich gewählt, merkt man doch daran sehr deutlich, wie sehr sich alles vermischt. Die „Taktische Flugsicherung“ steht nur einen Spiegelstrich über „TAFID“, den Taktischen Fluginformationsdienst. Man könnte nunmehr glauben, dieser Dienst sei so etwas wie der Flight Information Service (FIS) der Flugsicherung, nach glaubhaften Ausführungen von Kameraden, die den TAFID-Lehrgang (findet übrigens nicht an der Flugsicherungs-

schule statt) absolviert haben, hat dieser Dienst mit Flugsicherung aber auch rein gar nichts zu tun.

Es steht zu befürchten, dass sich die Grenzen weiter verwischen sollen. Man redet oft von Flugsicherungseinsatz, aber was tatsächlich gemacht wird, hat mit Flugsicherung nichts zu tun. Nicht umsonst hinterfragt der BMFD seit einiger Zeit notgedrungen, was bestimmte Kameraden in ihrer Auslandsverwendung eigentlich tun. Sind es normale soldatische Verrichtungen als Verbindungsoffizier, Presseoffizier o.ä.? Oder geht es um einen tatsächlichen Flugsicherungseinsatz? Dafür bestehen dann aber ganz besondere Bedingungen, etwa im Bereich der Erteilung bzw. Anerkennung von Erlaubnissen und Berechtigungen durch den Gaststaat, die eingehalten werden müssen. An dieser Stelle sei angekündigt, der Blick des BMFD wird zukünftig immer wieder auf den Bereich der Situation des deutschen militärischen Flugsicherungspersonals im Ausland gerichtet sein.

In Deutschland stationierte Truppen

So liest man in der Ziffer I der Vorbemerkungen auch, diese neue Dienstvorschrift regelt auch die Wahrnehmung von Flugsicherungsaufgaben für die in Deutschland stationierten Truppen. Wer nun aber geglaubt hat, die amerikanischen Kameraden in Ramstein oder die britischen Kameraden in Brüggen würden nun endlich von der Vorschrift erfasst, hat sich wohl gründlich geirrt. Eingefügt ist nämlich der Hintertür-Passus „soweit völkerrechtliche Verträge nicht entgegenstehen“. Hier gilt es also einmal zu prüfen, ob es derartige Verträge gibt, und was diese gegebenenfalls aussagen. Bleibt der schöne bayerische Satz: Mögen hätten wir schon wollen, aber dürfen haben wir uns nicht getraut! Warum hat man sich eigentlich dieses Themas überhaupt angenommen?

Anmerkung am Rande:

Wenn schon die Arbeitsanweisung des FÜL III/4 in der neuen ZDv 57/I abgedruckt werden muss, dann sollte diese doch vorher so geändert werden, dass man nicht mehr zweimal auf den unzutreffenden Begriff

„Alliierte“ stößt. Soviel Zeit sollte sein!

Qualitätsmanagement in der Militärischen Flugsicherung

Verlassen wir bis zur nächsten Ausgabe der REFLECTION die Vorbemerkungen und beschäftigen wir uns ein wenig mit Kapitel 8. Hier finden wir etwas ganz Neues, etwas ganz Modernes: Qualitätsmanagement in der Militärischen Flugsicherung.

Auch wenn es von der DFS abgekupfert erscheint, kann man nur sagen: Bravo, gut gemacht! – allerdings mit Einschränkungen.

Gänzlich unangebracht und ein Zeichen der eigenen Selbstüberschätzung ist nämlich die Ziffer 809, die man sich auf der Zunge zergehen lassen muss: **Die Leistungsfähigkeit der MilFS wird maßgeblich bestimmt durch die Qualität der Vorschriften, Richtlinien und Veröffentlichungen sowie von der Informationsverarbeitung und -weitergabe.**

Geht es noch schlimmer?

Ich glaube, nein!!

Wäre nicht ein wenig mehr Bescheidenheit der „Papierproduzenten“ angesagt?

Ich glaube, ja!!!

Natürlich ist eine ordentliche Vorschriftenlage hilfreich und sollte selbstverständlich sein. Letztlich sollte sich auch niemand gehindert fühlen, diesen Punkt zur Aufarbeitung des Nachholbedarfs stetig zu verbessern. Aber um es dem unbekanntem Verfasser dieser Ziffer 809 und allen, die so etwas mittragen, einmal deutlich zu sagen:

Maßgeblich an der Leistungsfähigkeit und Qualität der MilFS sind immer noch die militärischen Fluglotsen, Flugberater und Flugsicherungstechniker. Niemand sonst!!

Und nur weil man diese Gruppe seit Jahren auf den Arm nimmt (Attraktivitätsprogramm der Bundeswehr, Beförderungssituation usw., usw., usw.), sollte eine Neufassung der ZDv 57/I kein Grund sein, sie nun gänzlich zu brüskieren. Diese Aussage kann für die Kameraden, die für wenig Geld hochqualifizierte Arbeit erbringen, nur

wie ein Schlag ins Gesicht wirken.

Noch besser kommt in diesem Zusammenhang allerdings die nächste Ziffer, wo dann dem Flugsicherungspersonal auferlegt wird, was es alles zu tun hat.

Anmerkung: Die „Grundlagen der Geophysik für den Flugbetrieb“ sollten nicht erst nachträglich irgendwie erworben werden, sondern direkt an der Flugsicherungsschule gelehrt werden.

Erheblicher Erklärungsbedarf besteht dann auch hinsichtlich der in Ziffer 811 angeführten „fremdsprachlichen Kenntnisse“, wobei „durch regelmäßiges Verifizieren die Qualifikation nachzuweisen“

Dinge wie die Auswahl geeigneter Bewerber und Bewerberinnen (der Flugsicherungsdienst ist nämlich für weibliche Soldaten hervorragend geeignet), deren qualifizierte Ausbildung an der Flugsicherungsschule (mehr A12-Stellen) und in den Einheiten (Stichwort: Ausbildungsoffizier = A12). Vor allem gehört dazu auch ein Sicherheitsmanagement.

Wo ist das Sicherheitsmanagement?

Fehlanzeige! Von einem Sicherheitsmanagement ist in der neuen Vorschrift bedauerlicherweise nichts, aber auch rein gar nichts zu lesen. Eine gut organisierte Weiterbildung, etwa mit

angewendet. Auf den Bereich technische Ausrüstung bzw. Nachrüstung werden wir noch öfter zu sprechen kommen.

Erstes Fazit:

Die neue Vorschrift ZDv 57/1 zielt ein Stück weit in die verkehrte Richtung. Statt sich auf die Verbesserung der bereits nachhaltig geschwächten Position der örtlichen militärischen Flugsicherung zu konzentrieren, drängt sie sich wieder in den Bereich „überörtliche Flugsicherung“, wo man nicht einmal näherungsweise die Regeneration sicherstellen kann oder stellt die „taktische



ist. Handelt es sich bei diesen Kenntnissen um Kenntnisse der englischen Sprache? Warum schreibt man es nicht? Und was heißt bitteschön ‚regelmäßiges nachweisen‘? Sollen etwa im Zusammenhang mit den jährlichen Überprüfungen auch Sprachtests geschrieben werden? Da wäre man dann selbst der DFS um einiges voraus.

Wenn man schon den „Knüppel“ des Qualitätsmanagements schwingt, dann gehört dazu nicht nur die Aussage, was das militärische Flugsicherungspersonal alles zu tun hat. Hierzu gehört viel mehr. Natürlich eine ordentliche Vorschriftenlage, aber auch solche banalen

Emergency-Training und Radar-Sicherheitstraining würde hier hineinpassen, genauso wie Arbeitsbedingungen, ausgerichtet an internationalen Flugsicherungsstandards. Erhöhung der Arbeitszeit oder Verlängerungen der Dienstzeit gehören sicher nicht zu einem Safety-Management und sind kontraproduktiv. Was allerdings sehr wohl dazu gehören würde, wäre ein Critical Incident Safety Management (CISM). Durch die Bundeswehr weitgehend entwickelt, wird es bei ihr selbst nur in bestimmten fliegerischen Bereichen (z.B. Einsatz im ehemaligen Jugoslawien), nicht aber bei der Flugsicherung,

Einsatzunterstützung“ in den Vordergrund. Ob dies alles rechtens bzw. sinnvoll ist, wird sich weisen.

Ohne eine große Zahl „grundsätzlich“ zu streichen, wird die neue Vorschrift nicht mehr, sondern weniger Deutlichkeit schaffen. Eines kann daher schon jetzt festgestellt werden: Der „große Wurf“ ist nicht gelungen! Ob man durch einen „Salto rückwärts“ hinter die Ausgangsposition gekommen ist, muss genau geprüft werden.

Die hochqualifizierten und derzeit schlecht motivierten Flugsicherer der Bundeswehr hätten eine bessere neue ZDv 57/1 erwartet und verdient.

Neue Spielregeln für Europa

Was geht uns die Joint Aviation Authority (JAA) an? Zwar sind seit Mitte diesen Jahres weitere Joint Aviation Requirements (JAR's) in Kraft, die weit über die Europäische Union hinaus die Belange der zivilen Europäischen Luftfahrt regeln, jedoch arbeiten militärische Fluglotsen, Techniker und Piloten nach wie vor auf Befehl und mit militärischen Erlaubnisscheinen. Nachzulesen im Luftverkehrsgesetz. Da kann uns die zivile Luftfahrt doch gestohlen bleiben! — Sachte, sachte —

Der Kalte Krieg ist vorüber und die Militärs leben in einer neuen Situation. Mit der schlichten Negation dieser Fakten wird man nicht mehr lange über die Runden kommen. Es ist mehr beurlaubt worden als nur eine gute Hundertschaft, insgesamt gingen wohl über dreihundert Soldaten zur DFS: Fluglotsen, Flugdatenbearbeiter und Führungspersonal.

Was besagt die Joint Aviation Authority? Von ziviler Luftfahrt zu reden lohnt erst seit Ende des Zweiten Weltkrieges. 1946 gab sie sich in Montreal mit der Gründung der International Civil Aviation Organisation (ICAO) das notwendige internationale Regelungskonzept. Für die USA, der führenden zivilen Luftfahrt-Nation damals, definierte die Federal Aviation Authority (FAA) alle erforderlichen Anweisungen und Regelungen. Der Rest der Welt verharrte in nationalen Zuständigkeiten. Mit mäßigem Erfolg. Längst sind die meisten staatlichen Luftfahrtgesellschaften privatisiert, von nationalen Luftfahrtindustrien zu reden ist lächerlich, nationale Luftaufsicht reduziert sich bei dem heutigen Luftverkehr auf häufige Frequenzwechsel und differierende Abrechnungsverfahren. Vor gut zehn Jahren schob der worldwide leading unification continent Europa die European Civil Aviation Conference (ECAC) an. Ihr gehören weit mehr als nur die Mitglieder der EU an. Sie haben die JAA gegründet und die JAR's formuliert. Angesichts einer längst europäisch organisierten Luftfahrtindustrie - man muss nur den Begriff EADS mal auf seine politischen Folgen hin durchdenken - eine längst überfällige Konsequenz.

Jenseits der industriellen Erfordernisse regeln die verschiedenen JAR's auch Lizenzen und sonstige Zulassungen. Für Fluglotsen, Techniker, Piloten, Luftfahrttechnische Betriebe, Schulen, etc. Das Luftfahrtbundesamt (LBA), die National Aviation Authority (NAA), konferiert ständig mit der JAA. Längst schwebt der Vorschlag im Raum, die Aufgaben der NAA's - also auch des LBA's - in einer European Air Safety Agency (EASA) aufgehen zu lassen. Was in anderen Staaten längst üblich ist, die gemeinsame zivil-militärische Nutzung von Flugplätzen, steckt in Deutschland noch in den Kinderschuhen. Ebenso die Ausbildung und Zulassung von Fluglotsen, Technikern und Piloten. Was in anderen europäischen Staaten längst Standard ist, wird militärischen Fluglotsen, Technikern und Piloten noch verweigert. Obwohl es in Deutschland nur ein - logischerweise ziviles - Luftrecht gibt, obwohl ganz selbstverständlich auch die militärischen Fluglotsen zivilen Flugbetrieb bearbeiten, und zwar nach zivilen Standards, obwohl militärische Piloten natürlich auch den gemeinsamen Luftraum nutzen, mit Luftfahrtgerät, das dabei zivilen Standards entsprechen muss.

Nur im Schnecken-tempo bewegen sich die militärischen Führungsstäbe auf die veränderte Situation zu. Inzwischen hofft man, in Kaufbeuren den Lehrgangsteilnehmern bei Bestehen zivile FS-Lizenzen aushändigen zu können, vorausgesetzt, die Schule nimmt endlich Fahrt auf. Die militärischen Luftfahrzeugführer der EC 135 sollen die Civil Helicopter Pilot Licence (CHPL), die zivile Hubschrauber-Lizenz, bereits ab Herbst diesen Jahres erhalten. Was natürlich nicht dazu führen wird, dass die Luftfahrzeugführer von UH-ID, BO 105 und CH-53 des Luftraumes verwiesen werden. Sie fliegen dort, nur ohne die erforderlichen Lizenzen. Der Bundesgrenzschutz (BGS), für den die Ausnahmen § 30 LuftVG gleichermaßen wie für die Militärs gelten, hat längst die Ausstellung ziviler Lizenzen durchgesetzt. Die Bundeswehr steht ziemlich isoliert da. Mit einer deutlich überdehnten und eigentlich unnötigen Auslegung des LuftVG.

Was hat die JAA damit zu tun?

Eine ganze Menge! Nicht nur, weil multi-nationale Regelungen für alle Nationen neue Situationen schaffen, sondern auch weil beispielsweise in Serbien, im Kosovo, in Mazedonien oder sonst auf der Welt die JAA schon präsent ist, bevor die Bundeswehr kommt. Weil beim Betrieb von Flugplätzen wie Sarajewo und Tetovo und allen anderen natürlich ziviles Luftfahrtrecht gilt.

Könnte dies alles nicht für die militärischen Führungsstäbe ein Anlass sein, längst überholte Positionen ohne Gesichtsverlust zu räumen? Der BMFD ist dabei gern behilflich. Wir waren es schon bei dem Modell der Beurlaubung der überörtlichen militärischen Flugsicherung und bei der Durchsetzung ziviler Lizenzen für die örtliche MilFS. Wenn andere unsere Vorlagen dann als ihre Tore verkaufen, wir tragen es mit Fassung - wenn denn das Ergebnis stimmt!



Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) hat einen Leitfaden zur Einführung und Gestaltung von Nacht- und Schichtarbeit herausgegeben, der sich im Besonderen mit der Flexibilisierung der Arbeitszeit, individueller Arbeitszeitgestaltung und nicht zuletzt mit optimierten Schichtarbeitsplänen auseinandersetzt. Im Folgenden wird dies mit freundlicher Genehmigung der BAuA auszugsweise wiedergegeben.



Was ist Schichtarbeit? (Teil I)

Ziel der Einführung von Schichtarbeit ist in der Regel die Ausdehnung der Betriebszeiten über die durchschnittliche Arbeitszeit der Beschäftigten hinaus. Das bedeutet für den einzelnen Beschäftigten, dass seine Arbeitszeit über den Tag und das Wochenende verschoben wird. Es kommt zu einer Entkopplung von Betriebszeit und individueller Arbeitszeit. Je nachdem wie weit die Produktionszeiten ausgedehnt werden, handelt es sich um kontinuierliche (mit Wochenenden und Nachtarbeit) oder diskontinuierliche (ohne Wochenende, mit/ohne Schichtarbeit) Schichtsysteme. Die Arbeit im Schichtdienst ist aus gesundheitlichen und aus sozialen Gründen mit einem besonderen Risiko verbunden. Insbesondere wenn die Nacht und das Wochenende in die Arbeitszeiten einbezogen werden, kommt es zu einer Abkopplung vom normalen Tagesrhythmus des Körpers und zu einer sozialen Abkopplung von gesellschaftlichen Aktivitäten. Obwohl diese Risiken bekannt sind, besteht in vielen Bereichen nicht die Möglichkeit auf Schichtarbeit zu verzichten.

In den letzten Jahren haben sich verschiedenste Schichtarbeitssysteme etabliert, die von der traditionellen Vorstellung von Schichtarbeit weit entfernt sind. Schichtarbeit bedeutet schon längst nicht mehr fünf Tage Frühschicht/fünf

Tage Spätschicht/fünf Tage Nachtschicht. Die Anzahl vorhandener Schichtpläne ist inzwischen unüberschaubar geworden. Die Arbeitszeitgestaltung wird zum flexiblen Instrument, um unsere Arbeits- und Lebenswelt zu organisieren.

Gründe für die Einführung von Schichtarbeit

Vielfach ist der Grund für die Einführung neuer Schichtsysteme der Wunsch nach Ausdehnung der Betriebszeiten bei gleichzeitig sinkenden Wochenarbeitszeiten.

Die wesentliche Aufgabe der Schichtplangestaltung ist es Arbeitszeitmodelle zu entwickeln, die eine bestimmte Betriebszeit ermöglichen, gleichzeitig aber auch den Gesundheitsschutz und die individuellen Wünsche der Mitarbeiter berücksichtigen. Diese Problematik stellt sich je nach Branche oder spezifischen betrieblichen Belangen unterschiedlich dar.

Gesetzliche Regelungen

Um den Gesundheitsschutz für die Beschäftigten zu gewährleisten, kommt den gesetzlichen Regelungen zur Gestaltung der Arbeitszeit eine besondere Bedeutung zu. Das seit Juli 1994 geltende Arbeitszeitgesetz (ArbZG), das

die Arbeitszeitverordnung (AZO) von 1938 ablöste, wird den Anforderungen der modernen Arbeitswelt gerecht und stellt die Umsetzung der EU-Rahmenrichtlinien dar. Im Vordergrund dieser gesetzlichen Regelung steht immer die gesundheitliche und soziale Unversehrtheit des einzelnen.

Bei der Einführung von Schichtarbeit, aber auch bei Änderung bestehender Arbeitszeitregelungen, kommt den Betriebs- und Personalräten ein besonderes Mitspracherecht zu. Sie haben über die Festlegung von Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit sowie über die Verteilung auf die einzelnen Wochentage zwingend mitzubestimmen. Ferner haben sie darüber zu wachen, dass die geltenden Gesetze, Tarifverträge und Betriebsvereinbarungen eingehalten werden.

Mitarbeiterbeteiligung

Ein wesentlicher Aspekt sowohl bei der Neueinführung von Schichtarbeit als auch bei der Umstellung bereits vorhandener Schichtpläne ist die Beteiligung der Beschäftigten. Die Verteilung von Arbeitszeit und arbeitsfreier Zeit stellt für die Beschäftigten einen erheblichen Eingriff in ihre Lebenszusammenhänge dar; deshalb sind bei der Umstellung von Schichtplänen auch immer persönliche Organisationsstrukturen mit betroffen. Das kann sowohl

Werbung DBwV

Film vorhanden

die Berufstätigkeit von Partnern als auch die Betreuung und Erziehung von Kindern oder pflegebedürftigen Menschen betreffen.

Gestaltungsrichtlinien

Bei der konkreten Umsetzung sind die arbeitswissenschaftlich empfohlenen Gestaltungskriterien zu berücksichtigen. Eine Betrachtung der „Schichtplan-Landschaft“ macht sehr schnell deutlich, dass es eine unüberschaubare Anzahl verschiedener Variationen gibt. Es gibt augenscheinlich keinen allgemein gültigen idealen Schichtplan. Jeder Plan hat Vor- und Nachteile. Auffällig ist, dass bei vielen der traditionellen Schichtpläne die Nachteile überwiegen. Eine gezielte Vorauswahl zwischen günstigen und weniger günstigen Schichtplänen ist durchaus möglich. Generell gilt, je kürzer die individuelle Arbeitszeit desto bessere „Schichtsysteme“ sind möglich!

Ausgehend von den vorliegenden arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen lassen sich nun folgende Handlungsempfehlungen formulieren:

Die Anzahl der aufeinanderfolgenden Nachtschichten sollte möglichst gering sein, möglichst nicht mehr als drei.

Obwohl viele Schichtarbeiter, die in einem Arbeitszeitrhythmus mit fünf oder mehr hintereinanderliegenden Nachtschichten arbeiten, subjektiv den Eindruck haben, dass ihr Körper sich an die Nachtarbeit angepasst hat, findet eine echte Anpassung der Körperfunktionen an die Nachtarbeit nicht statt. Aus diesem Grunde sollen die Nachtschichtblöcke möglichst kurz sein, so dass eine Anpassung vom Körper gar nicht erst eingeleitet wird. Hinzu kommt, dass durch kurze Nachtschichtphasen die Ansammlung eines Schlafdefizits vermieden wird.

Lange Schichtblöcke (Spät- und Nachtschicht) und insbesondere die Dauernachtschicht führen zu einer Abkopplung von der familiären und gesellschaftlichen hoch bewerteten Freizeit am Abend. Kurze Wechsel ermögli-

chen dagegen jede Woche einen freien Abend und mildern dadurch das Problem möglicher sozialer Isolation.

Nach einer Nachtschichtphase sollten möglichst 24 Stunden arbeitszeitfreie Zeit folgen.

Um die Belastung durch die Nachtarbeit auch direkt auszugleichen, sollten möglichst lange Ruhepausen nach einer Nachtschicht folgen. Leider ist es faktisch so, dass, wenn die Ruhephase nach einer Nachtschichtphase erweitert werden, das Ausmaß zusammenhängender Freizeit reduziert wird.

Geblockte Wochenendfreizeiten sind besser als einzelne freie Tage am Wochenende.

Es sollte besonders darauf geachtet werden, dass die „geblockten Wochenendfreizeiten“, d.h. z.B. zwei zusammenhängende freie Tage am Wochenende, wobei mindestens ein Tag Samstag oder Sonntag ist, erhalten bleiben. Denn für unsere Gesellschaft gilt, dass der Nutzwert der Freizeit am Wochenende deutlich höher ist als in der Woche. Möglich wären beispielsweise Freitag und Samstag, Samstag und Sonntag oder Sonntag und Montag.

Mehrbelastung sollte durch Freizeit ausgeglichen werden.

Um den in Nachtarbeit Beschäftigten ein größtmögliches Maß an Erholungsmöglichkeiten zu bieten, sollte die Mehrbelastung nicht durch Zuschläge, sondern durch Freizeit ausgeglichen werden. Dadurch wird den Beschäftigten die Möglichkeit sowohl zu mehr Erholung als auch zu einer besseren Teilhabe am sozialen Leben gegeben.

Ungünstige Schichtfolgen sollten vermieden werden. Schichtpläne sollten vorwärts rotieren.

Insgesamt konnte im Rahmen arbeitswissenschaftlicher Untersuchungen nachgewiesen werden, dass Beschäftigte in vorwärts-rotierten Systemen (Früh-,Spät- und Nachtschicht) insgesamt weniger Beschwerden haben als Beschäftigte in rückwärts-rotierten Systemen (Nacht-,Spät- und Frühschicht).

Die Frühschicht sollte nicht zu früh beginnen.

Aus der Frühschicht sollte keine „Halb-Nachtschicht“ gemacht werden. Bei langen Anfahrtszeiten kann ein Schichtbeginn um 5.30 Uhr bedeuten, dass die Beschäftigten um ca. 3.30 Uhr aufstehen müssen. erfahrungsgemäß gehen die Beschäftigten aber vor der Frühschicht nicht extra früher zu Bett. Hinzu kommt häufig noch die Befürchtung zu verschlafen. Ergebnis ist ein erhebliches Schlafdefizit, damit verbunden eine Übermüdung, die zu höherer Beanspruchung führt und zu einer Zunahme der Unfallgefahr.

Die Nachtschicht sollte möglichst früh enden.

Weil die gesundheitlichen Risiken der Störung der Tagesperiodik bekannt sind, sollte die Nachtschicht nicht zu spät enden; denn der Tagschlaf nach Nachtschicht ist um so länger je früher man sich schlafen legt. Die beiden letzten Empfehlungen stehen im Dreischichtsystem allerdings im direkten Widerspruch. Eine Möglichkeit, diesem Problem zumindest teilweise zu begegnen, wären flexible Schichtwechselzeiten.

Zugunsten individueller Einflussnahme sollte auf starre Anfangszeiten verzichtet werden.

In Bereichen, in denen eine Übergabe notwendig ist, müssen dazu Absprachen zwischen den Schichtbesetzungen eines Arbeitsplatzes getroffen werden. Die Schichtwechselzeiten könnten z.B. vom Arbeitsweg abhängig gemacht werden. Bei geringer Wegezeit könnte der Schichtbeginn früher sein, weil der Weg zur Arbeit weniger Zeit in Anspruch nimmt oder aber bei langen Anfahrtswegen später, damit die Beschäftigten nicht mitten in der Nacht aufstehen müssen.

Die Massierung von Arbeitstagen oder Arbeitszeiten auf einen Tag sollte begrenzt werden.

Gegen die Massierung der Arbeitszeit spricht die Anhäufung von Belastung. Dabei ergibt sich eine Zunahme der Ermüdung bzw. Beanspruchung nicht nur

für den einzelnen Arbeitstag, sondern auch für die Arbeitswoche. Aus diesem Grunde sollte eine Ausdehnung der Arbeitszeit über den 8-Stunden-Tag oder die 48-Stunden-Woche hinaus nur vor dem Hintergrund genauer Kenntnisse der Arbeitsschwere und der Abwägung möglicher Gestaltungsalternativen vorgenommen werden.

Die Schichtdauer sollte von der Arbeitsschwere abhängig sein. Bei ungleichen Schichtlängen sollte die Nachtschicht kürzer sein.

Schichtpläne sollten - was die Festlegung der Schichtdauer betrifft - unbedingt die Art der Tätigkeit bzw. die Arbeitsschwere berücksichtigen.

Eine Verlängerung des Arbeitstages

setzt voraus, dass

- nur eine begrenzte Belastung (physisch, psychisch) durch die Arbeitsaufgabe besteht,
- keine zusätzlichen Überstunden anfallen,
- das Risiko bei Fehlverhalten eingegrenzt ist,
- hinreichend Personal verfügbar ist,
- die Arbeitszeit z.T. als Arbeitsbereitschaft besteht.

Je nach Art der Arbeitstätigkeit sollte speziell die Nachtschicht nicht zu lang sein. Bei Beurteilung der Arbeitsschwere ist nicht nur die körperliche Belastung zu berücksichtigen, sondern auch die psychische. Handelt es sich um

eine geistig und körperlich wenig beanspruchende Tätigkeit, können z.B. besonders bei einem hohen Anteil von Beschäftigten mit langen Wegezeiten auch 12-Stunden-Schichten akzeptiert werden. Bei Überwachungstätigkeit mit hohem Risiko bei Fehlverhalten ist dagegen eine Ausdehnung über den 8-Stundentag nicht zu befürworten.

Schichtpläne sollen vorhersehbar und überschaubar sein.

Einmal aufgestellte Schichtpläne sollten von betrieblicher Seite möglichst eingehalten werden. Die Freizeitaktivitäten bzw. das Privatleben müssen für die Beschäftigten planbar bleiben. Individuelle Wünsche und Präferenzen sollten berücksichtigt werden.

Fazit: Will man eine sogenannte „Bewertungsbilanz“ dieser Empfehlungen vornehmen, so müssen Vorannahmen getroffen werden. Wesentliche Rahmenbedingungen für die Gestaltung der Arbeitszeit sind die gesetzlichen und tariflichen Bestimmungen. Darüber hinaus sind betriebliche Belange, die Wünsche der Mitarbeiter - Arbeitszeitgestaltung ist innerbetrieblich für jeden mitbestimmungspflichtig - und die Erkenntnisse der Arbeitswissenschaften zu berücksichtigen.

Grundsätzlich muss aber verlangt werden, dass spezielle Aspekte zur Verringerung des gesundheitlichen Risikos notwendigerweise Vorrang haben müssen. Diese Kriterien orientieren sich in erster Linie an arbeitsmedizinischen Forderungen. Sie spiegeln sich zum Teil auch in den gesetzlichen Bestimmungen wider und stellen somit eine grundlegende Bedingung bei der Schichtplangestaltung dar.

Zur Veranschaulichung sollen im folgenden einige Beispiele für positive Schichtplangestaltung dargestellt werden. Es werden jeweils die Vor- und Nachteile aus arbeitswissenschaftlicher Sicht aufgezeigt.

Diskontinuierliches System

	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
1.	Früh	Spät	Spät	Nacht	Nacht		
2.	Spät	Spät	Nacht	Nacht		Früh	
3.	Spät	Nacht	Nacht		Früh	Früh	
4.	Nacht	Nacht		Früh	Früh	Früh	
5.	Nacht		Früh	Früh	Spät		
6.		Früh	Früh	Spät	Spät		
7.	Früh	Früh	Spät	Spät	Nacht		

(Erstellt von der Universität Oldenburg, Fachbereich Arbeits- und Organisationspsychologie)

Positiv: kurz-rotierte Wechsel/Vorwärtsrotation, max. fünf Arbeitstage in Folge, mindestens 12 Stunden Ruhezeit zwischen den Schichten. Gute Überschaubarkeit.

Negativ: ungünstige Wechsel von Nachtschicht zu Frühschicht, zwei einzelne Arbeitstage.

Punta Cana

Domenikanische Republik

Foto: Roberto Fugenzi



Quelle: „Kleines Instrumenten-ABC“ in der Zeitschrift –Airportnews 1/01- des Flughafens Friedrichshafen

„Im Gegensatz zum Straßenverkehr ist das Wort „RADAR“ in der Fliegerei positiv besetzt, ist doch durch den Einsatz dieser Technik ein effizientes Ausnutzen der Lufträume bei hohem Sicherheitsstandard möglich.

Anfangs militärisch betrieben, saßen die Radarlotsen in abgedunkelten Räumen und blickten gebannt auf einen grünen Radarschirm mit umlaufendem Anzeigenstrahl und vielen Reflexionen. Das Sendesignal der Radaranlage traf auf reflektierende Objekte und kehrte stark abgeschwächt an die Empfangseinrichtung der Anlage zurück. Aus dieser Reflexionsvielfalt erkannten die Radarlotsen die Situation im Luftraum und konnten die Flugzeuge nach aufwendigen Verfahren als die ihren identifizieren.

Solche Radarsysteme sieht man heute nur noch in alten Hollywood-Produktionen“

Anmerkung: Da offenbart sich doch eine besondere Einnahmequelle für den Verteidigungsminister. Hier kann doch die örtliche militärische Flugsicherung noch zu etwas herhalten: Szenerie für Hollywood-Filme. Auf geht's, denn mehr als Staffage ist sie sowieso nicht mehr!

Teilkontinuierliches System

	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
1.	Früh	Früh	Spät	Spät	Nacht		Nacht
2.			Früh	Früh	Spät	Spät	
3.	Nacht	Nacht			Früh	Früh	
4.	Spät	Spät	Nacht	Nacht			

(Quelle: Arbeitshilfe zur Arbeitszeitverkürzung in der Chemischen Industrie. Hrsg.: IG Chemie-Papier-Keramik)

Positiv: kurze Wechsel/Vorwärtsrotation, keine langen Arbeitsblöcke, mind. 12 Stunden zwischen den Schichten.

Negativ: ein einzelner Arbeitstag, nur ein langes Wochenende in vier Wochen.

Vollkontinuierliches System

Beispiel 1

	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
1.	Früh	Spät	Nacht			Früh	Spät
2.	Nacht			Früh	Spät	Nacht	
3.		Früh	Spät	Nacht			Früh
4.	Spät	Spät	Nacht	Nacht			

(Quelle: Arbeitshilfe zur Arbeitszeitverkürzung in der Chemischen Industrie. Hrsg.: IG Chemie-Papier-Keramik)

Positiv: kurze Wechsel/Vorwärtsrotation, keine langen Arbeitsblöcke, mind. 12 Stunden zwischen den Schichten.
48 Stunden frei nach Nachschicht

Negativ: lediglich ein freies Wochenende in fünf Wochen, nur eingeschränkt überschaubar.

Beispiel 2

	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
1.	Früh	Früh	Spät	Spät	Nacht	Nacht	
2.		Früh	Früh	Spät	Spät		
3.	Nacht	Nacht					Früh
4.	Früh	Spät	Spät	Nacht	Nacht		
5.	Früh	Früh	Spät	Spät	Nacht		
6.	Nacht					Früh	Früh
7.	Spät	Spät	Nacht	Nacht			
8.	Früh	Früh	Spät	Spät	Nacht	Nacht	
9.			Früh	Früh	Spät		
10.	Spät	Nacht	Nacht				

(Quelle: Positionspapier zur Schichtarbeit. Hrsg.: IG-Metall Frankfurt, 1991)

Positiv: kurze Wechsel/Vorwärtsrotation, Freizeit nach den Nachtschichtblöcken.
Jedes 2. und 3. Wochenende ist ein langes Wochenende.

Negativ: Überschaubarkeit.

Vom Träumen

Man träumt von Europäischer Flugsicherung. Und die Bundeswehr ist dabei. Man träumt gerne von modernen technischen Geräten. Und das nötige Geld zur Beschaffung ist vorhanden. Doch wie das Leben so spielt: Man hat Träume oder eine Idee und denkt, man hätte auch schon vor längerer Zeit Menschen gefunden, mit denen man diese Idee verwirklichen könnte. Zumindest stand von einigen vermeintlich wichtigen Leuten das Versprechen, sich für diese Idee einzusetzen, jahrelang im Raum. Dann klingelt doch irgendwann der Wecker und aus der Traum. Welche Idee, welcher Traum? Die Aufwertung des FS-technischen Personals der militärischen Flugsicherung der Bundeswehr und damit auch das Sammeln von Argumenten, um die notwendige Attraktivitätssteigerung dieser Laufbahn durchzusetzen. Denn es zeichnet sich ab, dass es immer schwerer wird, in Konkurrenz zur Wirtschaft, auf dem Gebiet der Elektrotechnik geeignetes Nachwuchspersonal für die militärische Flugsicherung zu erhalten. Auch dies ist eine Frage der Sicherheit und des Qualitätsmanagements und stets als ein großes Anliegen der Zuständigen im Ministerium und AFSBw gepriesen. Dies wurde in Gesprächen und Äußerungen jedenfalls immer wieder bestätigt.

Und so wäre man der Verwirklichung des Traumes vielleicht ein Stück näher gekommen: Im Zuge der Neuerstellung einer Besonderen Anweisung für den technischen Dienst der militärischen Flugsicherung (BesAnMilFS 4-100) tauchte in der damit beauftragten Arbeitsgruppe die Frage auf, ob es nicht sinnvoll wäre, die Präsenz von technischem Personal immer dann zu fordern, wenn eine FS-technische Einrichtung der Bundeswehr vom Betriebsdienst genutzt wird. Der Gedanke wurde von vorgesetzter Stelle im Ministerium wohlwollend aufgenommen. Jedoch wurde befürchtet, dass diese Forderung unweigerlich zu Auswirkungen bei der neuen Personalausplanung führen muss. So fehlten also noch Argumente, wie diese Forderung begründet werden könnte. Da die letzten Personalausplanungen den FS-technischen Dienst nur im Ta-

gesdienst berücksichtigt hatten, hieß es, es wäre schwer, jetzt - nur ein paar Jahre später - eine Änderung herbeizuführen. Argumente, wie: „In der neuen BesAnMilFS 2-100 sind jetzt Betriebsabläufe bzw. Maßnahmen vorgegeben, die nicht eingehalten werden können, wenn kein technisches Personal vor Ort ist (z.B.: unverzügliches Melden von Störungen)“ oder „Fehler, die sich auf den Einsatzstatus der Anlage auswirken, können im Rahmen der Störbehebung u.U. rasch behoben werden, so dass der Flugauftrag nicht beeinträchtigt wird bzw. die sichere Durchführung des Fluges weiter gewährleistet ist“ oder „Für bestimmte Materialerhaltungsmaßnahmen sind Zeiträume in den verkehrarmen (Gesonderten Platzöffnungs-)Zeiten besser nutzbar“, wurden als nicht stichhaltig zurückgewiesen bzw. es wurde auf vorhandene Redundanzen und das bisher so toll funktionierende Instandsetzungssystem verwiesen. Selbst der Hinweis „Störungen, die vom Flugsicherungskontrollpersonal als solche bemerkt werden, könnten ohne sofortige Bearbeitung durch das technische Personal zu Schäden mit weitaus größerem Ausmaß werden“, wurde, wegen der geringen Häufigkeit dieser Fälle in den vergangenen Jahren, nicht anerkannt. Selbst das mittlerweile fortgeschrittene Gerätealter konnte nicht überzeugen. Als letztes Argument wurde von der Arbeitsgruppe das VMBl 1992, Seite 124 Absatz 2 Punkt 3 mit Änderung VMBl 1993 Seite 228 angeführt. Dort heißt es: „...dürfen Sender, bei deren Betrieb HF-Strahlenschutzbereiche (Nummer 9) entstehen, nur von dem dafür ausgebildeten Personal in Betrieb genommen werden und unter dessen unmittelbarer Leitung betrieben werden“. So blieb zu klären, wer dieses ausgebildete Personal ist. Diese Frage wurde nun an zwei verschiedene Stellen bei Heer und Luftwaffe gestellt. Während sich das Heer auf die Ausbildung des technischen Personals bezog („Als ausgebildetes Personal im Sinne des VMBl 1992 / 1993 gilt, wer aufgrund seiner fachlichen Ausbildung und Erfahrung ausreichende Kenntnisse auf dem Gebiet der elektromagnetischen Felder hat und mit den einschlägigen Arbeitsschutzvorschriften und den systemgebundenen Sicherheitsbestimmungen

soweit vertraut ist, dass er den arbeitssicheren Zustand der Anlagen beurteilen kann.“) und somit quasi die notwendige Anwesenheit von Technikern beim Betrieb von hochfrequenten Strahlern bestätigte, wurde dies von der Luftwaffe gegenteilig gesehen. In dieser Stellungnahme genügte die Ausbildung des Betriebsmannes (Einweisung in die Bedienung des Gerätes), um einen HF-Strahler im Bedarfsfall bei Gefahr ausschalten zu können. Es wäre nun ein Leichtes gewesen, sich der „Heeresmeinung“ anzuschließen und das VMBl auch bei zukünftigen Personalverhandlungen als Argument anzuführen. Soweit wollte man aber nicht gehen. Da fragte man doch besser noch einmal beim obersten Strahlenschützer der Bundeswehr nach. Denn Eile war geboten. Hatte diese Entscheidung doch auch Auswirkung auf die in Kürze zu veröffentlichende ZDv 57/1 (neu). Auch in dieser zukunftsorientierten Vorschrift sollte keine Präsenzpflcht der FS-Techniker vorgegeben werden. Auch wenn im Rahmen der gesetzlichen Beteiligung der Gesamtpersonalrat Zustimmung und Unterstützung für die Aufnahme dieser Forderung gezeigt hatte. Und ganz im Sinne der zuständigen Stelle bestätigte der oberste Strahlenschützer die Luftwaffenmeinung. Und so endete der Traum auf Unterstützung durch Dienststellen, die uns diese immer zugesichert hatten. Aber wahrscheinlich kann man nur im Traum eine Vorschrift machen, die in der Konsequenz ihrer Einhaltung eventuell weitere Forderungen nach sich ziehen könnte und diese bereits beim Entstehen der Vorschrift erkannt sind. Natürlich wäre mehr technisches Personal nötig, um auch in den Transport- und Heeresfliegerverbänden alle Öffnungszeiten abzudecken. Und sicher wäre diese Dokumentation der Wichtigkeit des FS-technischen Personals womöglich nutzbar, um berechnete Forderungen zu untermauern. Da ist es dann schon besser, man geht diesen Möglichkeiten von vornherein aus dem Weg und lässt die Dinge so wie sie sind.. Außerdem: Gute, stichhaltige Argumente hat man ja bis heute (auch nach dem „Strahlenskandal“) immer noch nicht gefunden. Und schließlich: Träume werden in den seltensten Fällen wahr.

(AT)



Der Bundesvorsitzende traf sich nach der Übernahme des Amtes für Flugsicherung der Bundeswehr durch Oberst Rolf Storjohann zum wiederholten Male mit dem Amtsleiter in Offenbach. In einem von beiden Seiten offen geführten Gespräch wurden nahezu alle Problembereiche der Militärischen Flugsicherung erörtert. Themenschwerpunkte der fünfständigen Unterredung waren u.a.: Nachwuchsgewinnung und Personalprobleme, Personalsteuerung und Dienstpostenstruktur, Ausbildungsstätte Kaufbeuren, Neustrukturierung

des Flugberatungsdienstes, Anerkennung militärischer Lizenzen sowie die Auswirkungen der Neufassung BesAn 5/100 auf die Flugsicherungsausbildung.

Einig war man sich darin, dass es dringend erforderlich ist, die Anschaffung des neuen Radarsensors und die damit verbundene Neueinrüstung der ASR-Systeme ohne weitere zeitliche Verzögerungen durchzuführen. In diesem Zusammenhang darf es nicht zu Interimslösungen kommen, die die Gesamtkonzeption einer Neubeschaffung nur weiter hinauszögern würden.

Beide Gesprächspartner machten deutlich, dass eine Neubewertung der Militärischen Flugsicherung zwingend geboten sei, um die Attraktivität der Laufbahn anzuheben, die allgemeine Akzeptanz zu stärken und die Identifikation eines jeden Einzelnen mit seiner Tätigkeit nachhaltig zu verbessern.

Abschließend stellte man übereinstimmend fest, künftig in regelmäßigen Abständen Konsultationen und Gespräche über die anstehenden Veränderungen oder sich abzeichnende Probleme durchzuführen. In diesem Zusammenhang wurde für den Herbst eine Flugsicherungstagung beim Deutschen Bundeswehrverband in Bonn geplant.

Infotagung in Lechfeld

Wiederholte Anrufe verschiedener BMFD-Mitglieder aus der südlichen Region, die um Auskunft hinsichtlich möglicher und notwendiger Veränderungen der militärischen Flugsicherung baten, veranlassten den Vorstand zur Durchführung einer Infotagung. Diese fand am 23. Juni in der OHG in Lechfeld statt. Auf Seiten des Vorstandes nahmen der Bundesvorsitzende, der 2. Vorsitzende Jürgen Sieberg, der Stellvertretende Vorsitzende -Technik-, Wolfgang Albert, sowie der Geschäftsführer des BMFD, Jürgen Vanselow, teil.

Zu dieser Veranstaltung waren zahlreiche Mitglieder der umliegenden Flugsicherungsstandorte aus Neuburg, Ingolstadt, Fürstenfeldbruck, Landsberg, Memmingen, Kaufbeuren, Niederstetten und Lechfeld angereist.

In einem einführenden Vortrag strich der Bundesvorsitzende, Harald Hoppe, die fatalen Auswirkungen auf die militärische Flugsicherung infolge der nur als Teilintegration in die DFS erfolgten Abkopplung der überörtlichen militärischen Flugsicherung besonders heraus. Der sich abzeichnende Personalnotstand werde dabei zwingend Eingriffe zur Dienstzeitverlängerung über das jetzige Pensionsalter hinaus notwendig machen. Dabei mangle es nicht nur an Personal, sondern zusehends auch an Ausbildungskapazität, die nicht von Heute auf Morgen irgendwo auf der Welt eingekauft werden könnte. Hier räche sich nunmehr die Fehleinschätzung und Untätigkeit der vergangenen Jahre. Dabei habe der BMFD mehr als rechtzeitig vor solchen negativen Entwicklun-



gen gewarnt.

Die anschließende Diskussion zeigte dann einmal mehr, wo der „Schuh wirklich drückt“. Dabei stellte sich heraus, dass die technische Ausstattung und die Zuverlässigkeit der zur Verfügung stehenden Systeme in vielen Bereichen nicht mehr ausreichen, um eine gewissenhafte und gefahrlose Überwachung und Führung des militärischen und zivilen Flugverkehrs zu gewährleisten. Dass dies von der Führung nicht rechtzeitig erkannt wurde und schnelle und eindeutige Verbesserungen nicht in Sicht sind, müsse selbst den letzten noch idealistischen Fluglotsen, FS-Techniker oder Flugberater demoralisieren. Da wunderte es dann auch nicht, dass allenthalben die Frage nach Modellen einer möglichen Frühpensionierung gestellt wurde.



Andreas Fecker

Fluglotse
und
Autor

Vielleicht legte ja schon der Geburtsort des Autors den Grundstein für sein weiteres von so vielen Leidenschaften und Hobbys geprägtes Leben. Da waren einerseits die Berge mit ihren Herausforderungen, da war aber auch der große See mit seinem unergründlichen Wasser und nicht zuletzt der Hauch von Internationalität in einer Stadt mit ihrer Nähe zur Schweiz und Österreich.

Andreas Fecker, bei seinen Freunden und Kameraden eigentlich immer nur als „der Andy“ bekannt, wurde 1950 in Konstanz geboren. Legt man seine schulischen Ausbildung zugrunde, die ihn mit so lebendigen Sprachen wie Latein, Griechisch und Hebräisch vertraut machte, so deutete wohl nicht viel darauf hin, dass er einmal als „Flugsicherungsguru“ in die Annalen ausgerechnet der Militärischen Flugsicherung eingehen könnte.

Dies alles begann 1973 auf dem Tower in Büchel, wo er seine ersten aktiven Fluglotsenjahre verbrachte und es setzte sich durch Auslandsverwendungen in Beja (Portugal) und Decimomannu (Italien) fort. Daran schloss ein langer Zeitraum als Ausbilder und Lehrer an der Flugsicherungsschule der Bundeswehr in Kaufbeuren an, wo sein Augenmerk irgendwann besonders auf die notwendige „Internationalität“ der Ausbildung gerichtet wurde. Hieraus resultierte dann auch 1996 sein Engagement für die Etablierung einer NATO TERPS Zelle, die Grundlage für Berechnungen und Erstellungen geeigneter Anflugverfahren in dem durch Bürgerkrieg zerstörten Bosnien-Herzegowina bildete. Seine Entsendung nach Sarajewo, um in den dortigen Luftfahrtbehörden zivile Strukturen aufzubauen, war dann nur noch der notwendige nächste Schritt.

Bevor er seinen jetzigen Aufgabenschwerpunkt bei COMIL im „Mutterhaus“ der Militärischen Flugsicherung, dem Amt für Flugsicherung der Bundeswehr (AFSBw), fand, kümmerte er sich dort um das Vorschriften- und Lizenzierungswesen.

Mit der Schilderung dieser Vita würde man dem Autor aber nur bedingt gerecht, auch wenn er immer selber betont, sein ganzes Leben in den Dienst der Flugsicherung gestellt zu haben. Denn da gibt es neben vielen anderen außergewöhnlichen Leidenschaften auch seine Begeisterung für das



geschriebene Wort. Zwischenzeitlich sind von ihm einige Romane, Sach- und Lehrbücher sowie ein Trekkingführer veröffentlicht worden, von denen hier die beiden im Novel-Verlag erschienenen Bücher „Der Japaner“ und „Storie di Sanguè“ (in italienischer Sprache) besonders erwähnt werden sollen. Dass es darüber hinaus auch noch ein veröffentlichtes Theaterstück gibt und er sich außerdem als Songwriter betätigt, ist wohl nur Insidern bekannt. Ein Blick auf seine private Homepage www.andreas-fecker.de vermittelt da noch ganz andere erstaunliche Einblicke.

Unsere Leser erhalten auf den folgenden Seiten die Gelegenheit im Vorabdruck das erste Kapitel seines im GeraMond-Verlages erscheinenden Romans „Fluglotsen“ kennen zu lernen. Ein mit viel „Herzblut“ geschriebenes Buch insbesondere über die deutsche Flugsicherung, das dazu beitragen möchte, Outsidern, Insidern und Einsteigern gleichermaßen ein objektives Bild über einen der spannendsten Jobs unserer Zeit zu vermitteln.

Es wurde aber auch geschrieben, um zu einer sachlichen Diskussion beizutragen, Missverständnisse abzubauen und Gemeinsamkeiten zu verdeutlichen.

Das Buch beginnt mit dem Satz:

Im Hafen ist ein Schiff sicher. Aber dafür baut man keine Schiffe...

Sicherlich auch das Lebensmotto des Autors!



„Mayday, Mayday, Mayday“

Entsetzt stürzte Captain Boyd Faraday zur Alarmanlage, bereit, den roten Knopf zu drücken und die Crashcrew zu alarmieren. Auf den letzten Metern der vier Kilometer langen Startbahn zog der Starfighter hoch und hungerte sich noch gerade über den Zaun von Kinoosoo Air Base, Alberta. Die Tower Controller waren von ihren Stühlen aufgesprungen und starrten der CF-104 nach, die nun im Tiefstflug über die Baumwipfel schoss. Dann erst gewann sie an Höhe und zog steil nach oben. Faraday schaute ihr nach, bis die grelle Sonne seinen Blick wieder zu Boden zwang.

„Hat mal jemand eine Zigarette für mich“, fragte Boyd.

„Ich dachte, du wolltest das Rauchen aufgeben?“

„Ja, aber irgendwelche Piloten schaffen es immer, mich von meinem Vorsatz abzubringen. Ganz besonders SAMBO ONE.“

SAMBO ONE war das taktische Rufzeichen von Major McGee, der das Privileg hatte, den letzten Starfighter der kanadischen Luftwaffe zu fliegen. Er nahm an allen Airshows teil, und eigentlich waren die Controller in Kinoosoo solche Starts von ihm gewohnt, aber diesmal hatte nicht viel gefehlt, und McGee hätte mit dem Fahrwerk den Zaun mitgenommen. Captain Faraday ließ sich Feuer geben und lehnte

sich ächzend in seinen Stuhl zurück.

„Kaffee?“ fragte ihn Ross Thompson.

Boyd nickte. Er zog eine Pillenschachtel aus der Tasche, und schüttelte sich eine der hellgrünen Tabletten auf seine zitterige Hand. Sinnierend schaute er auf das ovale Ding. Was hatte ihn nur dazu gebracht, sich einen solchen stressbehafteten

Job auszusuchen? Regelmäßig die Alarmsignale seines Körpers zu missachten? Sich von Pillen, Kaffee, Zigaretten und Tranquilizern zu „ernähren“? Sich einem mörderischen Schichtdienst zu unterwerfen, der Dienstzeiten bis zu 14 Stunden am Tag vorhersah, oder zumindest nicht ausschloss? Seinen Ärger, die Aufregung und die dienstlichen Probleme abseits seiner eigentlichen Arbeit mit Bier, Wodka und Bourbon hinunterzuspülen? Sich nachts mit Schmerzen im Bett herumzuquälen, und am nächsten Morgen - mit aschfahlem Gesicht - pünktlich zum Dienst zu erscheinen? Engagement war es, Verwirklichung seiner Ideen, die Kameradschaft in seiner Schicht, Freude an seiner Arbeit, selbst wenn man ihm diese Freude vom Schreibtisch aus vermiesen wollte. Boyd war vorgesehen, für drei Jahre als Austauschcontroller nach Europa zu gehen und dort die Wandlungen und Entwicklungen der Flugsicherung im alten Kontinent hautnah zu erleben. Doch irgend jemand in der Verwaltung schien die Notbremse zu ziehen. Das belastete ihn.

Captain Boyd Faraday war der beste Tower-Controller am Platz, vielleicht sogar der beste in der kanadischen Luftwaffe. Sein fachlicher Horizont ging weit über den seiner Vorgesetzten hinaus. Fast alle Piloten des Geschwaders kannten ihn persönlich und pflegten

ein freundschaftliches Verhältnis zu ihm. Vielleicht lag auch da der Grund für seinen Enthusiasmus, ebenso wie in dem Stolz, zu einer kleinen, handverlesenen Gemeinschaft zu gehören, zu den Fluglotsen. Ärzte, Piloten und Vertreter ähnlicher hochangesehener Berufe gab es wie Sand am Meer; an den Job des Fluglotsen wagten sich aber nur wenige heran. Und Nancy, seine Frau? Die anfängliche Bewunderung für ihren Mann war der Sorge um ihn gewichen, um ihn, seine Gesundheit und seine Probleme. Inzwischen empfand sie stummen Hass gegen diesen Beruf. Boyd war sich dessen sicher. Aber sie würde es nie offen aussprechen, da sie auch wusste, wie sehr er ihn liebte, wie glücklich er darin war. War er das noch? Natürlich! Sicher? Nun, er fuhr nicht mehr wie früher pfeifend und singend zum Dienst. Sein Scherzen, sein Lachen kam nicht mehr so spontan, von innen, von seinem Herzen. Es war nur noch die mechanische Bewegung seiner Muskeln gekoppelt mit der Pneumatik seiner Lungen. Seine Ausgelassenheit, seine Fröhlichkeit waren einer Lethargie gewichen, einer Gleichgültigkeit, die nur dann wich, wenn er auf seiner Position saß, auf seinem Tower in Kinoosoo Air Base. Und natürlich in Situationen wie dieser hier. Unregelmäßigkeit bestimmte seine Tätigkeit. Das Flugverkehrsaufkommen war bei weitem nicht immer konstant. Mal gab es ruhige Stunden, dann gab es Spitzenzeiten. Mal bewegte sich gar nichts, die Controller schwatzten über Gott und die Welt, um dann plötzlich in 30 Sekunden ein nasses Hemd zu haben, weil 12 Maschinen gleichzeitig zur Landung hereinriefen, fünf Telefone klingelten, ein verirrter Sonntagsflieger mit seiner Cessna in die Kontrollzone eingeflogen war und die Landung der Hornets unmöglich machte, ein Hubschrauber des Such- und Rettungsdienstes mit höchster Priorität die Genehmigung zum Durchflug erbat, eine F-16 wegen Spritmangels Luftnotlage erklärte, und ausgerechnet in diesem Moment der Sender der Hauptfrequenz ausfiel.

Das war zwar nicht jeden Tag der

Fall, aber so etwas kam immer wieder einmal vor. Da hieß es dann REAGIEREN. Entscheidungen in Bruchteilen von Sekunden zu fällen, die über Leben und Tod entschieden. Entscheidungen, Lösungspläne, die man gerade eben aufgebaut hatte, ebenso schnell wieder umzustoßen, weil eine andere Situation eingetreten war. Ohne Zeit zum Überlegen eine neue Lösungsmöglichkeit im Kopf zu haben, Einzelanweisungen an jeden einzelnen Piloten zu erteilen, dessen Rufzeichen man im Kopf haben, dessen Position man wissen, dessen Höhe und Steuerkurs man abrufbereit hatte. Jede Anweisung so knapp wie möglich, aber unmissverständlich formuliert, nach Priorität geordnet, ohne dass die Stimme flattert. Flattert sie, werden die Piloten unsicher und beginnen selbst nacheinander Ausschau zu halten. Versagt sie gar, ist das Chaos, der Crash programmiert. Die Kampfflugzeuge sind schnell, fliegen den Platz mit 400 Stundenkilometern an. Ihre Tanks sind fast leer, 10 Minuten Spritreserve, meist 5, manchmal weniger. Zeitbomben. Entscheidungen ohne zu überlegen. Schnell wie ein Wimpernschlag. Verzugslose Reaktionen. Entscheidungen ja oder nein, links oder rechts, nach oben oder nach unten, langsamer oder schneller, landen oder nicht landen. Entscheidungen für über 10 Maschinen, nach Vorrang geordnet, die über Leben und Tod bestimmten. Entscheidungen, über die eine Kommission stunden-, tage-, wochenlang diskutieren würde, hätte sie zum Unfall geführt. An Hand der Tonbandaufzeichnungen hätte man ihm bewiesen: Ihre Entscheidung war falsch. Sie hätten das mit der und der Maschine so und so machen müssen. Ist Ihnen das nicht klar? Unweigerlich würde man den Controller aus dem Dienst entfernen. Das war das mindeste. Die Skala reichte bis zu Geld- und Haftstrafen. Das Leben eines Controllers bestand aus Entscheidungen, ein Beruf, der keine Fehler erlaubte, wo man sich seine Pausen nicht wählen konnte, der einen körperlich und geistig verzehrte. Ein ungesunder Job. Ein Scheiß-job! Boyd liebte ihn.

„Boyd, dein Kaffee wird kalt!“

Faraday blickte auf, legte die Tablette auf die Zunge und spülte sie mit dem Kaffee hinunter.

„Hast du wieder Magenschmerzen?“

„Nein, ich fresse die Pillen, weil sie so schön grün sind, du Blödmann!“

„Haben wir einen Flugplan von einer C-47 aus Winnipeg?“ fragte Tom seine Assistentin. „Negativ. Ich frage mal bei der Flugberatung.“

Die Arbeit ging weiter. Boyd arbeitete auf der inneren Startbahn 'DREI NULL RECHTS' und auf der um 90° kreuzenden Startbahn 'NULL DREI'. Toms Zuständigkeit beschränkte sich auf die Parallelstartbahn 'DREI NULL LINKS'. Die Zahlen beziehen sich auf die Himmelsrichtung, in der die Runway benutzt wird. DREI NULL RECHTS heißt soviel wie 300 Grad, rechte Bahn, sie wird bei Winden aus westlicher Richtung benutzt. Bei Ost oder Südostwind wird in die andere Richtung gestartet und gelandet. DREI NULL RECHTS heißt dann EINS ZWO LINKS weil sie ja nach 120 Grad zeigt und aus der Anflugrichtung dann als linke Bahn gesehen wird.

„Man sagt“, bemerkte Kirk, „als der Airport gebaut wurde, haben die Meteorologen die vorherrschende Windrichtung gemessen, und sie - wie sie das gewohnt sind - in Werten angegeben, die auf den Geographischen Nordpol ausgerichtet waren. Dann haben die Militärplaner die Werte übernommen, sie aber - wie sie das gewohnt sind - auf den Magnetischen Nordpol bezogen. Dass hier alle Werte 20 Grad Missweisung unterworfen sind, haben die erst begriffen, als wir drei wunderschön asphaltierte Startbahnen hatten, die auf keinen der hier vorherrschenden Winde passten.“

„Ich habe die SIX FIVE zur Landung auf der THREE ZERO RIGHT.“

„Kann die EIGHT TWO FOUR bei INTERSECTION TWO über die THREE ZERO RIGHT?“

„Ja, aber schnell. SIX FOUR TAKE HIGH SPEED TURN OUT THREE.“

„WILCO.“

„Ich hab die TWO FOUR auf dem BASE für LOW APPROACH aufTHREE

ZERO LEFT.“

„ROGER. Ich habe vier Schiffe am INITIAL für rechten PITCH, AMBER EIGHT steht in LINE UP für DEPARTURE, und Radar hat die BLACKEYE FIVE sechs Meilen für FULLSTOP auf THREE ZERO RIGHT. Tom, wir nehmen die BLACKEYE auf die THREE ZERO LEFT.“

„OK, Boyd. Schick sie rüber. NUMBER TWO hinter meiner TWO FOUR.“

„WILCO. Die BLACKEYE FIVE ist eine langsame T-Bird. Kirk, sag dem Radar-Controller Bescheid, die BLACKEYE FIVE soll einen Swing-over auf die linke Bahn machen und auf die vier Hornets achten, RIGHT DOWNWIND FOR RIGHT BASE.“

„.....“

„Mitgekriegt, Kirk?“

Kirk nickte und telefonierte bereits mit dem Radarraum.

Boyd begann nasse Handflächen zu bekommen. Die F-5 mit dem Rufzeichen AMBER EIGHT stand immer noch in Startposition auf THREE ZERO RIGHT....

„AMBER EIGHT, haben Sie Probleme?“

„NEGATIV.“

Der Verkehr kam jetzt pfundweise, immer in „Viererpäckchen“.

„KINOOSOO TOWER, PATTY FORMATION ONE THROUGH FOUR, LANDING INSTRUCTIONS, GOT INFORMATION GOLF.“

„ROGER PATTY FLIGHT, REPORT INITIAL RUNWAY THREE ZERO RIGHT. NUMBER TWO BEHIND A FOURSHIP HORNET-FORMATION TURNING DOWNWIND.“

„WILCO.“

Die F-5 stand noch immer, die Hornets hatten längst ihre Vierer-Formation aufgefächert, und würden gleich auf den Endanflug, den so genannten FINAL einkurven, um auf eben dieser Runway zu landen.

Die radargeführte T-Bird musste jetzt bei vier Meilen sein.

„Kirk. Ich will von RADAR eine Bestätigung haben, dass die BLACKEYE auf die linke Bahn anfliegt. Verdammst, die F-5 blockiert mir immer

noch die Runway! AMBER EIGHT, Sie haben 10 Sekunden, um Ihren Startlauf zu beginnen oder Sie verlassen die Bahn!“

„KINOOSOO TOWER, SAMBO ONE, MAYDAY MAYDAY MAYDAY. TEN MILES SOUTHWEST, 7.000, OPEN NOZZLE, CAN'T PULL THE HANDLE. REQUEST LANDING ON RUNWAY ONE TWO LEFT OUT OF A HIGH SPEED FLAME OUT PATTERN. YOU GOT SIXTY SECONDS TO CLEAR THE RUNWAY.“

„VERDAMMT!“ fluchte Boyd. „Tom, schmeiß alles nach Süden raus. Kirk, RADAR soll die BLACKEYE FIVE nach Norden wegbiegen.

„SAMBO ONE, ROGER, CONTINUE FOR ONE TWO LEFT. BREAK BREAK. AMBER EIGHT, FUCK OFF THAT RUNWAY IMMEDIATELY. HIGH SPEED EMERGENCY LANDING EIGHT MILES TO GO FROM OPPOSITE. TAXI INTO THE GRASS. NOW!!

„SILVER ONE AND TWO, LINE UP FOR RUNWAY THREE ZERO LEFT, RECHECK GEAR. CHANNEL 15 GO. BREAK, SILVER THREE AND FOUR VERTICAL ESCAPE! BREAK BREAK. PATTY FLIGHT STAY CLEAR OF KINOOSOO TRAFFIC PATTERN. REPORT HOLDING AREA WEST 5.000!

„SAMBO ONE, YOU ARE CLEARED TO LAND ON ONE TWO LEFT, TAILWIND TEN KNOTS, REMEMBER GEAR ON FLARE. ARRESTING-CABLE INSTALLED BOTH ENDS OF RUNWAY, ONE-THOUSAND FEET BEYOND THRESHOLD.“

“KIRK. Ich will den Rescue Helikopter on Standby!”

Tom war mit seinen Maschinen ähnlich verfahren, hatte von Boyd noch die SILVER ONE und TWO in seinen Verkehr eingereiht und wartete jetzt noch auf die BLACKEYE FIVE. Beide Controller merkten es gleichzeitig:

„Verdammt, was macht denn die T-Bird!“

Der radargeführte Jet setzte eben zur Landung auf der THREE ZERO RIGHT an.

„Ich kriege die Radarleute nicht ans Telefon!“ schimpfte Kirk.

„Dann sag doch was!

BLACKEYE FIVE, KINOOSOO ON GUARD. DISCONTINUE IMMEDIATELY! REPEAT: DISCONTINUE IMMEDIATELY! PULL UP! PULL UP! OPPOSITE EMERGENCY LANDING WITH BARRIER ENGAGEMENT! KINOOSOO TOWER OVER!“

Boyd hatte die Notfrequenz geschaltet um der T-Bird den Befehl zum Durchstarten zu geben. Keine Sekunde zu früh, denn wie die T-Bird ihr Fahrwerk einzog und wie eine schwangere Auster wieder an Höhe gewann, landete der Starfighter mit überhöhter Geschwindigkeit auf der selben Bahn von der entgegengesetzten Seite, der Bremsschirm platzte, der Pilot klinkte den Fanghaken aus und raste unter der BLACKEYE FIVE hinweg in das Fangseil, das die Maschine zum Stillstand brachte. Erleichtertes Aufatmen bei den Controllern.

Boyd fragte wütend: „Wer hat der T-Bird die Landung auf DREI NULL RECHTS erlaubt?“

„Ich“, gestand Kirk schüchtern. „Der Radar-Controller fragte mich bei sechs Meilen, ob die BLACKEYE frei zur Landung sei. Und ich sagte ‚Ja, nach den vier Hornets‘. Und als ich das rückgängig machen wollte, kriegte ich die Kerle nicht mehr an die Leitung. Mein Hörer muss kaputt sein.“

„Da siehst du, was aus der Routine entstehen kann. Du hättest erstens die T-Bird nicht zur Landung freigeben dürfen, solange noch eine, oder in diesem Fall sogar vier Maschinen vor ihr waren, zweitens hättest du sie auf Toms Runway schicken sollen. ‚Hörer kaputt‘ ist ja wohl die untauglichste Ausrede, die es überhaupt gibt. Du hast noch mindestens fünf andere Möglichkeiten, mit dem Radarraum zu telefonieren. Drittens hast du uns deinen Fehler verheimlicht. Vertuschen wolltest du ihn sogar. Verdammt noch mal, wenn einer einen Fehler macht, muss er das sofort allen mitteilen. Zuerst kommt die Sicherheit des Verkehrs und das Leben der Piloten, dann erst kann man über das Wie und Warum der Fehler und nach dem

Schuldigen fragen. Wann lernst du das Kirk? Und wann lernst du endlich, dass es in der Flugsicherung keine Routine gibt? Oder hast du das jetzt endlich begriffen, Kirk?“

„Ja, Sir, ja.“

„Dann lass den Hörer reparieren und mach 'ne Pause. Und bis morgen schreibst Du mir alle alternativen Möglichkeiten zusammen, wie Du mit deiner Umgebung kommunizieren kannst. Und wenn auch nur eine fehlt, werden wir mal wieder Unterricht ansetzen müssen!“

Das Telefon klingelte. Ross Thompson ging ran und hörte lange zu. Dann sagte er trocken: „WILCO“ und legte wieder auf. Alle Augen richteten sich auf ihn.

„Das war der Chef. Er hat im Ops-Raum mitgehört. Er spricht der Tower-Crew seine Anerkennung aus. Und er sagte, Captain Faraday ist mit sofortiger Wirkung vom Dienst in Kinoosoo Tower suspendiert...“

„Was!!!!??“ schrienen alle wie aus einem Mund auf.

„.... Vielleicht lasst ihr mich mal ausreden“, fuhr Thompson fort. „Er soll sich zur Personalabteilung begeben und dort seine Papiere abholen. Dann kann er nach Hause gehen und...“

„Ich fasse das nicht!!“

„Ruhe. ... nach Hause gehen und packen. Captain Boyd Faraday fliegt morgen nach Deutschland und beginnt seinen Job als Austauschcontroller!“

Nun brüllten alle vor Erleichterung und Freude.

„SSSSSShhhhhhhhhhhh,“ zischte Boyd. „wir sind immer noch auf einem Kontrollturm, und bei dem Radau versteht man nichts. Gents, ich brauche Euch nicht zu sagen, dass ich mich darüber freue. Ich brauche Euch auch nicht zu sagen, dass ich euch vermissen werde. Macht mir keinen Ärger, und haltet unsere Flugsicherung aus den Schlagzeilen heraus. Heute Abend um 6 ist jeder bei mir zu Steaks und Bier. Ich geh schon mal. Nancy und ich müssen packen...“



Ein 40-jähriges Jubiläum ist nicht alltäglich. Dies dachten sich wohl auch die weit mehr als 100.000 Besucher als sie sich auf den Weg zum Jagdgeschwader 74 „Mölders“ nach Neuburg machten.

Der Wettergott meinte es gut mit ihnen und den Beteiligten der Flugvorführungen und Ausstellungen an diesem sonnigen Tage an der Donau. Wieder einmal wurde unter Beweis gestellt, wie hoch doch die Akzeptanz des Geschwaders bei der Bevölkerung ist.

Und die, die gekommen waren, erlebten zum 40. Jahrestag ein Flugprogramm, sicherlich nicht mehr so spektakulär wie manches Mal in der Vergangenheit, aber immer noch eindrucksvoll und imposant.

Die Firma EADS (European Aerospace Defence and Space) steuerte mit den Flugvorführungen des Eurofighters, der mit 1.000 Stundenkilometern seine Spuren in den Himmel zog, einen der „Highlights“ des Tages bei. Bei den Flugmanövern der „Typhoon“ überzeugten insbesondere deren Wendigkeit und Triebwerksleistung.

Einen besonderen optischen Lecker-



bissen bot eine österreichische Draken, die ganz in den Nationalfarben rot und weiß gehalten, nicht nur am Boden überzeugte. Die „Donnervögel“ aus der Alpenrepublik waren extra angereist oder besser noch eingeflogen, um mitzufeiern, aber auch die gewachsene Freundschaft zwischen dem Flugregiment 2 in Zeltweg und dem JG 74 zu unterstreichen. Desweiteren folgten unter anderem Soloflüge einer spanischen Mirage aus Albacete, Tornados vom MFG 2 und JaboG 34 sowie der MIG 29 des Jagdgeschwaders 73 in Laage. Da wurden die Fotoapparate gegen den

Mehr als 100. 000 Besucher kamen zum 40-jährigen Jubiläum

Fotos: Bildstelle JG 74 „M“



Himmel gestreckt, um sich die eindrucksvollsten Bilder für die „Ewigkeit“ zu sichern. Neben den vielen „Donnervögeln“ tummelten sich noch etliche Propellermaschinen und Hubschrauber in der Luft und am Boden.

Besondere Beachtung fand insbesondere die Jubiläumspanthom, ganz in den Farben weiß und blau erstrahlend, die von den Piloten einzigartig in der Luft in Szene gesetzt wurde. Fliegerischer Höhepunkt war die Vierer-Formation der Gastgeber. Die Neuburger Phantoms, seit 1974 im Geschwader, zeigten ein perfektes, minutiös einstudiertes Formationsfliegen.

In den Pausen waren dann die „Kleinen“ an der Reihe. Der Neuburger

Modellfliegerverein präsentierte seine Nachbauten der Militärjets auf der Rollbahn und in der Luft

Freilich waren am Aktionstag die Flugvorführungen der „Großen“ der Hit, jedoch hatten die Besucher auch die Möglichkeit, Fluggeräte wie die Mirage 2000 und F-1, C-235, AMX, Draken, Harrier, Tucano, F-15, F-16, MIG-29, Tornado, Breguet Atlantic, BO-105, Piper L-18, EFA als Holzmodell, BF-108, BF-109 und die Sea King beim Static Display zu bestaunen. In Augenschein nehmen konnte man auch Hydraulikvorführungen an der Phantom, Bremsläufe und Teilbereiche aus dem Geschwader-Arbeitsalltag in der Technik.

Dank der routinierten Arbeit der Flug-

verkehrskontrolldienste konnten alle fliegerischen Darbietungen sicher und unfallfrei durchgeführt werden, sieht man einmal von dem Totalverlust ab, den ein lichterloh brennendes Miniaturflugzeug beim Einschlag auf die Erde hinnehmen musste. Insgesamt sorgten alle 1700 Geschwaderangehörige durch ihren Dienst für ein gutes Gelingen, zu dem auch Informationsstände der Bundeswehr und weitere Organisationen nicht unerheblich beitrugen.

Abschließend feierten über 2000 Geschwaderangehörige bei einem zünftigen Bayerischen Abend in der Flugplatzwerft bis in die Morgenstunden mit den geladenen Gästen.



MONTGOLFIERA



ELSEN & LEHNEN

BALLONFAHRTEN

Start ab Aachen, Heinsberg,
Jülich und Düren

Informationen und Anmeldung:
Emmi - Welter - Str. 18, 52064 Aachen

Tel.: 0241 - 70 18 924

Fax: 0241 - 70 18 925

Luftfahrtunternehmen Reg-Nr. RPT B 02

Eine schöne Geschenkidee zu vielen Anlässen!

Für gute Freunde, zum Geburtstag, zum Hochzeitstag, zum Jubiläum, zur bestandenen Prüfung oder für verdiente Mitarbeiter. Geeignet auch zu Verlosungen bei Sportfesten, Schützenfesten, Preisausschreiben und vielen mehr.

Umschreibung der militärischen Erlaubnis Flugplatzkontrolldienst

Voraussetzungen, Verfahren, Nutzung

Bevor ich in medias res gehe, eine Vorbemerkung zur Klarstellung:

Der Begriff „Umschreibung“ wird in diesem Zusammenhang genutzt, weil er sich landauf, landab so eingebürgert hat. Richtig ist jedoch, dass es sich bei dem nachstehenden Verfahren um eine „Neuausstellung“ einer zivilen Erlaubnis für den Flugverkehrskontrolldienst handelt.

Rückblick:

Im März 2000 ergriff der Sprecher des Bundesverbandes der Militärischen Flugsicherung Deutschlands die Initiative und bat den Parlamentarischen Staatssekretär beim BMVg, Walter Kolbow, um Auskunft, inwieweit militärische Lizenzen zivil anerkannt werden können.

Diese Anfrage löste einen rechtlichen Prüfungsgang aus, sowohl auf militärischer Seite im AFSBw als auch auf ziviler Seite im Luftfahrtbundesamt, an dessen Ende eine konkrete Regelung zumindest für die Ausstellung einer eingeschränkten Erlaubnis für den Platzkontrolldienst nach § 27d Absatz 4 LuftVG gefasst wurde. Eine erste Regelung, wie sie unter Einbindung der DFS-Akademie zustande kam (ein Verfahren, welches rechtlich zweifelsfrei korrekt war), wurde damit noch einmal modifiziert.

Grundlagen des rechtlichen Prüfungsgangs

Grundlage für das Ausstellen einer zivilen Erlaubnis ist die durch den BMVBW erlassene Verordnung über das Flugsicherungspersonal und seine Ausbildung (FISichPersAusV). Diese Verordnung ist eine Rechtsverordnung und kommt faktisch einem Gesetz gleich. An die Bestimmungen dieser Verordnung sind sowohl das Luftfahrtbundesamt und die DFS, aber auch der Erlassende selbst und natürlich auch der BMVg gebunden.

Innerhalb der FISichPersAusV sind die §§ 12 „Ausnahmeregelungen“, 3 „Voraussetzungen“, 21 „Gültigkeit, Widerruf, Ruhen und Erneuerungen von Erlaubnissen“ sowie 25 „Übergangsbestimmungen“ von besonderer Bedeutung.

Mit der Organisationsprivatisierung der zivilen Flugsicherung war es erforderlich, Aussagen über die Gültigkeit von Erlaubnissen und Arbeitsplatzzulassungen zu machen, um den reibungslosen Betrieb in der neuen Organisation si-

cherzustellen. Die militärischen Erlaubnisse und Berechtigungen in der überörtlichen Flugsicherung wurden als gültig anerkannt, die der örtlichen militärischen Flugsicherung ausdrücklich ausgenommen (§ 25 FISichPersAusV).

Damit war formal eine Umschreibung Erlaubnisse der örtlichen militärischen Flugsicherung ausgeschlossen.

Dennoch bietet die FISichPersAusV eine Möglichkeit der Ausstellung einer zivilen Erlaubnis auf der Basis der militärischen Erlaubnis. Wegen der Integrationsausbildung des militärischen FVK- und FDB-Personals wurde in **§ 12 der Verordnung** bestimmt, dass Bewerbern für die Flugsicherungsdienste, die die Voraussetzungen nach § 3 (u.a. Tauglichkeit, Zuverlässigkeit) erfüllen und eine nach den Richtlinien der Bundeswehr erworbene Erlaubnis nachweisen, von dem Luftfahrtbundesamt die grundlegende Ausbildung, einzelne oder sämtliche Leistungsnachweise und die Erlaubnisprüfung jeweils in dem Umfang erlassen werden können, wenn die Ausbildung zum Erwerb der militärischen Erlaubnis in ihren Inhalten der Ausbildung zum Erwerb der jeweiligen zivilen Erlaubnis entspricht.

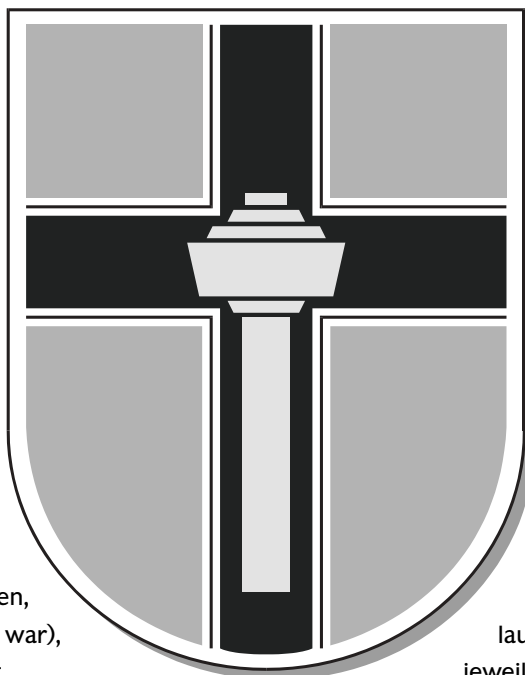
Voraussetzung ist, dass der Antragsteller nicht nur die militärische Erlaubnis besitzt, sondern auch die für den jeweiligen FVK-Dienst erforderlichen Berechtigungen. Hierzu muss man wissen, dass zivile Erlaubnisse dann ungültig werden, wenn die entsprechenden Berechtigungen nicht gültig gehalten werden.

Darüber hinaus war durch AFSBw abzuklären, in wie weit der § 27 (1) LuftVZO auf das Flugverkehrskontrollpersonal in Bezug auf die Erlaubnisausstellung anzuwenden war. Hierbei geht es um die Gültigkeit der Erlaubnisse des fliegenden Personals, deren Gültigkeit zwar für den zivilen Bereich anerkannt werden, die aber zu gewerblichen Zwecken nicht genutzt werden dürfen. Durch die Rechtsabteilung im BMVg wurde bestätigt, dass der § 27 LuftVZO auf das FVK-Personal nicht anwendbar sei. Damit stand dem nachstehenden Verfahren nichts mehr im Wege.

Darüber hinaus war durch AFSBw abzuklären, in wie weit der § 27 (1) LuftVZO auf das Flugverkehrskontrollpersonal in Bezug auf die Erlaubnisausstellung anzuwenden war. Hierbei geht es um die Gültigkeit der Erlaubnisse des fliegenden Personals, deren Gültigkeit zwar für den zivilen Bereich anerkannt werden, die aber zu gewerblichen Zwecken nicht genutzt werden dürfen. Durch die Rechtsabteilung im BMVg wurde bestätigt, dass der § 27 LuftVZO auf das FVK-Personal nicht anwendbar sei. Damit stand dem nachstehenden Verfahren nichts mehr im Wege.

Verfahren

Künftig werden Anträge auf Umschreibung der Erlaubnis durch das Luftfahrtbundesamt VR 2 mit der Bitte um Amtshilfe an das AFSBw weitergeleitet.



AFSBw prüft:

- das Bestehen der körperlichen Tauglichkeit
- die Zuverlässigkeit des Antragstellers über den zuständigen Disziplinarvorgesetzten
- die Gültigkeit der für die Umschreibung erforderlichen Berechtigungen
- in jedem Antragsfall, ob dem Antragsteller in seiner grundlegenden Ausbildung die Ausbildungsinhalte vermittelt wurden, die zum Erwerb der zivilen Erlaubnis Ausbildungsvoraussetzung sind. Hierzu ist der gegenwärtige Lehrplan für die Ausbildung zum Regionallotsen gegen die Ausbildungsinhalte zum Erwerb der militärischen Erlaubnis in jedem Einzelfall abzu prüfen. Dazu ist es erforderlich, dass die entsprechenden Lehrpläne der TSLw 1 ab etwa 1970 zur Verfügung stehen. Kann dieser Nachweis nicht geführt werden, ist zu ermitteln, welcher Bildungsumfang mit Erlaubnisteilprüfung nachzufordern ist.

Das Luftfahrtbundesamt

erstellt auf der Grundlage dieser Prüfung einen Bescheid und

- erteilt eine entsprechende Erlaubnis oder
- teilt dem Antragsteller mit, welche Ausbildungsteile zum Erwerb der Erlaubnis nachzuschulen sind.

Nutzung der zivilen Erlaubnis

Die Erlaubnisse der zivilen Flugsicherung in Deutschland sind nicht unbegrenzt gültig. Nach Ausstellung einer zivilen Erlaubnis muss deshalb der Erlaubnisinhaber innerhalb von 12 Monaten mindestens eine Berechtigung erworben haben und auch weiterhin regelmäßig die Voraussetzungen für den Erhalt der Erlaubnis und Berechtigungen erfüllen. Werden die Voraussetzungen nicht erfüllt, erlischt die Erlaubnis und ist neu zu erwerben.

Verbleibt der Antragsteller im Dienstverhältnis eines Soldaten, ist gleichzeitig darauf zu achten, dass er zur Aufnahme einer Tätigkeit im zivilen Bereich ein Antrag auf Nebentätigkeit nach den Bestimmungen des entsprechenden Erlasses zu stellen hat.

Nachsatz

Das beschriebene Verfahren beschränkt sich ausschließlich auf die Ausstellung einer eingeschränkten Erlaubnis für den Flugplatzkontrolldienst. Ein Verfahren für die Ausstellung einer uneingeschränkten Erlaubnis, also auch für den Einsatz an internationalen Verkehrsflughäfen, wird zurzeit erarbeitet. Nach meiner Einschätzung ist nicht zu erwarten, dass in diesem Fall eine eins zu eins Umschreibung erfolgen kann.

Zepter-Werbung

von
unseren
Pensionären



Klaus von Sydow-Blumberg

Nach meiner Pensionierung im September 1993 folgte ein Jahr der Ruhe und Besinnung. Als die Ruhe in Langeweile umzuschlagen drohte, kam mir Holger Kann mit seinem Angebot nach Laage zu kommen sehr entgegen. Nach einer fast 4jährigen „Reaktivierung“ auf dem Tower in Laage habe ich mich nun endgültig aufs Altenteil zurückgezogen. Von Langeweile keine Spur. Ganz kann ich von der Arbeit wohl doch nicht lassen. Wie man an den Bildern sehen kann, wird an meinem Haus in Elsloo/NL immer noch gebaut und umgebaut. Neben der Tätigkeit als „Hausmann“ nimmt mich mein Hobby – die Pferde – zu einem großen Teil in Beschlag.

Die Einladungen zu den immer häufiger werdenden Pensionierungsfeiern der ehemaligen Kameraden nehme ich natürlich gerne wahr. Wenn man den Worten der nun auch älter werdenden Herren so lauscht, ist ja auch nicht mehr alles Gold was glänzt. Was mich ein wenig traurig macht, ist die Feststellung, dass immer mehr Kameraden die Pensionierung kaum noch erwarten können. Wenn ich richtig gehört habe, ist es nicht der Dienst selbst, es muss wohl das „Drumherum“ sein. Es waren also doch ganz schöne Zeiten, die ich als Controller auf dem Flugplatz in Ahlhorn (Lizenzausbildung) sowie in den Kontrollzentralen Bremen und Maastricht verbracht habe. Aber ich will nicht in Nostalgie verfallen.

Durch die Lektüre der Verbandszeitung „REFLECTION“ hat man ja immer noch das Ohr ein wenig am Puls des Geschehens. Für die Bewältigung der anstehenden Probleme wünsche ich dem Verband ein gutes Gelingen.



Farewell to “CROSSBOW” and to the Royal Air Force Germany!



Beinahe unbemerkt von der deutschen Öffentlichkeit hat die Royal Air Force Germany ihren Flugbetrieb mit Jagdbombern in Deutschland beendet. Am Dienstag, den 21. August, startete als letzter Tornado eine Maschine der No 31 Squadron der RAF Brüggen. Die ehemals in Brüggen stationierten Tornados fanden auf den Flugplätzen RAF Lossiemouth und Marham ihre neue Heimat. Auch wenn gelegentlich noch Jets von ETUR aus starten werden, ist damit jedoch ein langes Kapitel beendet worden. Brüggen wurde im Juli 1953, nach nur 12 Monaten Bauzeit, zur Verstärkung der NATO-Luftstreitkräfte fertiggestellt und für den Flugbetrieb freigegeben. Der Platz entwickelte sich zu einem der am stärksten frequentierten Canberra Plätze und beherbergte im Anschluss F-4 Phantom FGR2, Jaguar

GRI und letztendlich den Tornado GR4 in den Number IX(B), 14, 17(F) und 31 Squadrons sowie die 37 Sqn RAF Regiment, ausgerüstet mit dem Flugabwehr-Raketensystem Rapier. Die Royal Air Force Station Brüggen beheimatete die neuste Version des Tornados, die GR4 (Ground- Attack, Reconnaissance). Dieser moderne Tornado verfügt über einen Behälter zur Zielauffassung und -markierung mittels Laser und ist ferner ausgerüstet mit Forward Looking Infra-Red und kann - zur Bekämpfung gegnerischer Radargeräte - mit der ALARM Rakete ausgestattet werden. Er besitzt damit eine wirkliche Mehrzweckfähigkeit und genau dies ist einer der Hauptgründe für den Abzug dieser Tornados aus Deutschland. Einschränkungen über dem Territorium der Bundesrepublik, vor allem bei Nacht- und im Tiefflug, führten dazu, dass mehr und mehr Flüge von Brüggen nach Großbritannien durchgeführt wurden. Dort konnten die Crews ihr überlebenswichtiges Training fliegen und dies ließ einen weiteren Flugbetrieb aus Deutschland als zu teuer und unpraktikabel erschei-

nen. RAF Brüggen war und ist ebenfalls Heimat der 12 Flt Army Air Corp, ausgerüstet mit dem Hubschrauber Gazelle. Diese Einheit wird noch für geraume Zeit am Flugplatz bleiben und ihn weiterhin für Verbindungs- und Beobachtungsflüge nutzen. Mit dem Abzug der letzten Tornados von RAF Brüggen wird nun auch das Rufzeichen „Crossbow“ (Armbrust) - aus dem Wappenschild der Air Station entnommen - der Vergangenheit angehören. Das Staffel-Motto „First in the Indian Skies“ der Number 31 Squadron mag nun lauten: „Last in the German Skies“. Dem Personal der Royal Air Force alles Gute und weiterhin „Hals- und Beinbruch!“.

(OLt Ralf Hinkemeyer, ETNU)



A. Rösner
Hptm a.D.

Aber halt! Wir haben doch eine solidarische Gruppenversicherung, die „Tauglichkeitsversicherung“, welche eben nichts anderes absichert, als unsere Flugsicherungs-tauglichkeit. Und dies ist etwas mehr als nur eine Berufsunfähigkeitsversicherung; bezahlbar, weil wir diese solidarisch abgeschlossen haben.

Somit setzt sich nunmehr diese Idee der Gründungsmitglieder für mich in bare Münze um. Zwei Jahre zahlt nun diese Versicherung, unkompliziert und schnell, heisst: Solidarität

„Forever young?“

oder wie Solidarität funktioniert!

„Flugsicherungs- und dienstuntauglich“ das ärztliche Urteil, welches mich zwei Jahre eher nach Hause schickte mit den entsprechenden auch finanziellen Konsequenzen.

zahlt sich aus!

Ich bin Betroffener – gewünscht oder erträumt habe ich mir dieses nicht. Ebenso kann es dem einen oder anderen auch passieren. Von heute auf morgen und sei es nur flugsicherungsuntauglich.

Und daher möchte ich mich zum Schluss an zwei Kameraden wenden:

- Demjenigen, der mit mir eingezahlt hat, möchte ich sagen: Hör zu, lehn Dich zurück, denn die Sache mit der Versicherung funktioniert!
- Dem anderen, Unentschlossenen, möchte ich sagen: Komm, mach mit bei unserer Solidarität und lehn Dich dann mit uns gemeinsam zurück!

„Nobody is forever young!“

1971 - 2001

30 JAHRE

Das Heeresfliegerregiment 15 ...

... führt seine Entstehung auf die Heeresfliegerstaffel 823, ausgerüstet mit dem Transporthubschrauber Sikorsky H-34, und die Heeresfliegerstaffel 101 zurück. Die Heeresfliegerstaffel 823 wurde am 15.10.1957 in CELLE und die Heeresfliegerstaffel 101 am 17.11.1960 in RHEINE aufgestellt. Am 01.07.1959

wurde die Heeresfliegerstaffel 823 umbenannt und wurde Heeresfliegerstaffel 103. Beide Staffeln hatten den Hauptauftrag, im Rahmen des Aufbaus der Heeresfliegertruppe die gerade ausgebildeten jungen Flugzeugführer im Verband weiterzubilden und mit dem Einsatzverfahren der Heeresfliegertruppe vertraut zu machen.

Am 01.11.1961 verlegte die Heeresfliegerstaffel 103 von CELLE nach RHEINE und wurde in das neu aufgestellte Heeresfliegerbataillon 100 eingegliedert. Das Bataillon wurde dem I. Korps unterstellt. Die 4. Staffel des Bataillons entstand aus der Heeresfliegertransportlehrstaffel 102, die aber weiterhin nicht im Bataillonsverband eingesetzt wurde, sondern wie bisher einen Lehrauftrag an der Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg wahrnahm. Lediglich im Einsatzfall war vorgesehen, diese 4. Staffel dem Bataillon zu unterstellen.

Das Heeresfliegerbataillon 100 stellte zusammen mit den beiden anderen Korps-Bataillonen den ersten einsatzfähigen Verband der Heeresfliegertruppe dar. Mit dieser Organisationsform wurde der erste Schritt getan, die dritte Dimension dem Heer zu erschließen. Dies wurde ab Mitte der 60er Jahre vor allem



Sikorsky CH-53



Bo 105

Heeresfliegerregiment 15

(OTL Veerkamp)

Sikorsky H-34



Allouette II





durch die Teilnahme an Gefechtsübungen auch in anderen Korpsbereichen nachgewiesen.

Hierzu wurde z.B. im Bereich des II. Korps 1966 die Übung „Colibri IV“, die zusammen mit französischen Truppen durchgeführt wurde, unterstützt. Die Heeresfliegertruppenteile des III. Korps wurden u.a. im Jahr 1967 während der Übung „PANTHER-SPRUNG“ durch das Bataillon ergänzt.

Im September 1966 bildete das Bataillon den Schwerpunkt innerhalb einer Vorstellung der noch jungen und der breiten Öffentlichkeit unbekanntem Heeresfliegertruppe.

Im Mai 1967 wurde dem Heeresfliegerbataillon 100 die Truppenfahne verliehen.

Am 12.03.1968 erhielt das Heeresfliegerbataillon 100 den erstmalig verliehenen Wanderpreis für die niedrigste Flugunfallrate aller Hubschrauberverbände der Bundeswehr.

Das Heeresfliegerbataillon 100 erwarb sich große Verdienste im zivilen Bereich beim Einsatz während der Flutkatastrophe 1962 in Hamburg. Hier waren alle fliegenden Teile eingesetzt, um Menschen aus lebensbedrohlichen Situationen zu retten bzw. eingeschlossene Bereiche aus der Luft zu versorgen. Dieser in der Öffentlichkeit sehr positive Anklang findende Hilfsdienst musste im Winter 1962/63 fortgesetzt werden, als die durch Eis vom Festland abgeschnittenen Ostfriesischen Inseln nur mit den Transporthubschraubern des Heeresfliegerbataillons 100 versorgt werden konnten. Dabei wurden über 8000 Personen geflogen und ca. 1100 t Versorgungsgüter auf die Inseln gebracht.

Neben diesen Schwerpunkten des fliegerischen Einsatzes festigte das Bataillon den Ruf der Heeresflieger als unterstützende Truppe des I. Korps mit Verbindungs-, Aufklärungs- und Trans-

portflügen im täglichen Routinedienst. Das Gefecht wurde in die dritte Dimension getragen.

Durch eine Vielzahl von Einzelrettungsflügen unter schwierigsten Bedingungen wurde der Ruf der Heeresflieger als Retter aus der Luft begründet.

Das Bataillon wurde am 31.03.71 aufgelöst und mit Masse in das zum 01.04.1971 neu aufzustellende mittlere Heeresfliegertransportregiment 15 überführt. Die Stabs- und die Versorgungsstaffel sowie die 3. Staffel als ehemalige Transportkomponente bildeten das Rückgrat des neuen Regiments. Zusätzlich wurden die Heeresfliegerinstandsetzungsstaffel 107, die seit dem 01.09.1960 in RHEINE wirkte, und Teile des Heeresfliegerbataillons I, das mit Wirkung vom 01.01.1964 in HILDESHEIM aufgestellt worden war, in das neue Regiment eingegliedert. Das neue Regiment gliederte sich in die Stabs- und Versorgungsstaffel, die Fliegende Abteilung 150 und in die Flugtechnische Abteilung 160.

Die ersten Jahre des Regiments dienten neben der Fortführung traditioneller Transportaufgaben mit der H-34 vor allem der Erprobung neuer Führungsstrukturen, die mit der Regimentsebene und der Einführung des Führungsverfahrens „Zentralisierte Technik“ im Be-

werden, um das für 1974 zur Einführung vorgesehene Waffensystem CH-53 aufnehmen zu können. Schwerpunkte waren hierbei die Weiterentwicklung des Führungsvorganges bei Luftlandeoperationen, Aus- und Weiterbildung der Luftfahrzeugführer mit der Zielsetzung, geschlossene Nachteinsätze im Gelände zu beherrschen sowie zahlenmäßige Ergänzung und Ausbildung des flugzeugtechnischen Personals.

1974 wurde die H-34 nach einem letzten Formationsflug von zwölf Hubschraubern außer Dienst gestellt.

Hiermit fand der Einsatz eines Hubschraubers sein Ende, der seit seiner Einführung 1958 über 16 Jahre das Bild von der Transportfliegerei der Heeresfliegertruppe bestimmte. Die Heeresfliegerstaffel 823, als eine Wiege des mittleren Heeresfliegertransportregiments 15, hatte als erste Einheit die H-34 übernommen und es blieb dem Regiment überlassen, als letzter Verband die H-34 außer Dienst zu stellen.

In dieser Zeit brauchten die Rheinensser Besatzungen keinen Unfall mit tödlichem Ausgang zu beklagen, während gleichzeitig Hunderten von Menschen durch den Einsatz der H-34 geholfen werden konnte. Hierzu zählten die schon erwähnten Hilfsflüge bei Natur-



(Transport von über 8000 Personen und ca. 1100 t Versorgungsgüter während der Winterkatastrophe 1962/63)

reich der Luftfahrzeuginstandsetzung notwendig geworden waren. Weiterhin mussten die personellen und materiellen Voraussetzungen geschaffen

katastrophen, viele einzelne Krankentransportflüge und nicht zuletzt der Einsatz im Grubenrettungsdienst des Ruhrgebiets. Der Abschied fiel Flugzeug-

führern und Technikern nicht leicht.

Am 22.06.1974 hieß es dann allerdings endgültig, den Blick mit aller Konzentration nach vorn zu richten. Die ersten vier Sikorsky CH-53 wurden übernommen. Am 30.10.1974 fand die erste Luftparade mit der CH-53 statt.

Anlass hierzu war der Kommandowechsel bei der Fliegenden Abteilung 150.

Mit Einführung der CH-53 erhöhte sich die Transportkapazität des Regiments um das 6fache. Entsprechend größer wurde auch das Einsatzspektrum. Hierbei konzentrierte sich die Arbeit zwar im Schwerpunkt auf den gemeinsamen Auftrag mit der Luftlandebrigade 27 und dem Schwesterregiment, das leichte Heeresfliegertransportregiment 10, aber immer häufiger wurde die neue Kapazität auch für Versorgungsflüge genutzt. So wurde ein Artillerieverband der Bundeswehr im Juni 1975 während einer Übung in England mit zehn CH-53 versorgt. Bei Planung und Durchführung dieses ersten geschlossenen Einsatzes deutscher Hubschrauber nach und in England wurde für die Heeresfliegertruppe Neuland betreten. Es wurden dabei aber gleichzeitig Grundlagen geschaffen, auf denen aufbauend seit 1977 mindestens einmal jährlich mit englischen Truppen in England geübt wurde. Ein Erfahrungsschatz, der für Einsatzführung, Besatzungen und technisches Personal von hohem Wert war.

Im Bereich des I.Korps konnte das Regiment 1976 im Rahmen der Gefechtsübung „GROSSER BÄR“ im großen Umfang den Wert der Einführung der CH-53 nachweisen. In drei Luftlandeoperationen wurden Luftlandetruppen an die Brennpunkte des Geschehens geworfen. Bei der Gefechtsübung „HARTE FAUST“ im September 1979 wurde dies endgültig bestätigt, als neben der Luftlandeoperation bei Tag Nachtluftlandeoperationen und Materialtransporte bei Tag und Nacht im großen Umfang demonstriert wurden.

In der Öffentlichkeit setzte das Regiment den Ruf seines Vorgängers durch zahlreiche Einsätze bei Naturkatastrophen fort. Es zeichnete sich vor allem bei der Bekämpfung der Waldbrände in



(UNSCOM IRAK - United Nations Special Commission Aug 91 - Aug 96)

Niedersachsen in den Jahren 1975 und 1976 sowie der Hochwasserschäden in der Elbmündung und auf der Insel Neuwerk Anfang des Jahres 1976 aus. Dabei wurden z.B. die Deiche der Insel Neuwerk in 1½ Tagen durch sechs CH-53 mit 800t Baumaterial gesichert.

Im Januar und Februar 1979 leistete das Regiment wesentliche Hilfe bei der Versorgung der von der Schneekatastrophe betroffenen Bevölkerung in Schleswig-Holstein und Nordniedersachsen. Den Forstverwaltungen in Nordrhein-Westfalen wurde mit der Aktion „Schneebesens“ geholfen.

Zum 01.10.1979 wurde das Regiment umgegliedert. Es führte den Namen Heeresfliegerregiment 15 und gliederte sich in Stab/Stabsstaffel, Fliegende Abteilung 151, Luftfahrzeugtechnische Abteilung 152 und Heeresfliegerversorgungsstaffel 155. Im V-Fall würde das Regiment die Heeresfliegersicherungsstaffeln 153 und 154 aufstellen.

Auch in der neuen Gliederung optimierte das Regiment ständig seine Einsatzgrundlagen und wirkte parallel dazu bei unterstützenden Aktionen außerhalb der militärischen Bereiche mit.

Am 26. November 1980 wurde das Regiment von einem schweren Unfall getroffen. In Geilenhausen bei Waldbröl (Bergisches Land) stürzte eine CH-53 aus ungeklärter Ursache ab und brannte aus. Alle 4 Besatzungsmitglieder fanden den Tod.

Im April 1982 verlegte das Regiment

mit seinen Hubschraubern 380 Stahlrohre mit mehr als 2t Gewicht und über 12m Länge als Wasserpipeline durch das für Kraftfahrzeuge unzugängliche Moorgebiet von Itzehoe nach Brunsbüttel. Als die Stadt Rheine im Jahr 1984 ihr 25-jähriges Jubiläum als Garnisonsstadt feierte, machte auch das Regiment von sich reden. Auf dem Heeresflugplatz in RHEINE-BENTLAGE wurde eine Lehrwerkstatt eröffnet, die bis heute jährlich zwölf Jugendlichen die Möglichkeit bietet, sich zum Fluggerätemechaniker ausbilden zu lassen.

Zum „Tag der offenen Tür“ im Jahre 1985 kamen über 30.000 Besucher, um sich vor Ort ein Bild von der Leistungsfähigkeit des Regiments zu machen.

Im gleichen Jahr übernahm das Regiment auch die Patenschaft über die Behindertenwerkstätten in Rheine und baute für diese in unzähligen freiwilligen Arbeitsstunden einen Bolzplatz.

Eine nicht ganz alltägliche Transportaufgabe kam 1987 auf das Regiment zu: Per Außenlasttransport wurde ein „Torfsodensammler“ von Westenmoor im Saterland nach Elisabethfehn transportiert, wo er im Moormuseum die Geschichte der Moorkultivierung dokumentieren sollte. Auch das Deutsche Fernsehen entdeckte die Leistungsfähigkeit und Möglichkeiten des Regiments. Im Jahr 1989 wurde eine CH-53 für eine „Wetten, daß ...“ -Sendung mit Thomas Gottschalk eingesetzt.

Das Heeresfliegerregiment 15 machte

auch immer wieder als „fliegende Feuerwehr“ von sich reden. So auch im Jahr 1990, als es maßgeblich am Löscheinsatz eines Heidebrandes zwischen Gronau und Ahaus beteiligt war. Spektakulärer jedoch als dieser Einsatz war der Löscheinsatz in Griechenland im gleichen Jahr. Am Berg Athos wurden mit Hilfe der Rheinenser Heeresflieger unersetzliche kunsthistorische Schätze vor der Vernichtung durch ein Großfeuer bewahrt.

Ein Jahr später, 1991, konnten die Angehörigen des Regiments bei einem Löscheinsatz in Weißwasser erneut ihre Fähigkeiten unter Beweis stellen; auch im Jahr 1994 in Attika/Griechenland wurde das Regiment zum Löscheinsatz geordert.

Selbst der Golf-Krieg im Jahr 1991 ging am Regiment nicht spurlos vorbei. Für die Operation „DESERT STORM“ führten die Heeresflieger Verwundetentransporte von den amerikanischen Luftwaffenstützpunkten Frankfurt und Ramstein zu „Field-Hospitals“ in Süddeutschland durch.

Im Jahr 1991 wurde das Regiment nochmals international gefragt. Im Rahmen der Operation „Kurdenhilfe“ retteten die Heeresflieger zahlreichen Flüchtlingen das Leben, in dem sie Trinkwasser und Lebensmittel in die unzugänglichen Berggebiete des Irans transportierten.

Die enorme Transportkapazität der Hubschrauber des Regiments war immer wieder auch für nicht alltägliche Einsätze gefragt. So transportierte das Regiment im Jahr 1994 in mehrwöchiger Arbeit das Luftwaffenmuseum von Appen bei Hamburg nach Berlin. Insgesamt wurden 50 Flugzeuge per Außenlast transportiert.

In den Jahren 1992 bis 1996 waren Teile des Regiments mit seinen Hubschraubern ständig in Bagdad im Irak eingesetzt, um die UN-Waffeninspektoren bei ihren Inspektionsaufgaben zu unterstützen.

1994 gliederte das Regiment im Zuge der Einnahme der Heeresstruktur V um. Stabsstaffel und Versorgungsstaffel wurden wieder zu einer Staffel zusammengelegt. Die Fliegende Abteilung 151

und die Luftfahrzeugtechnische Abteilung 152 erhielten jeweils eine Stabsstaffel, in denen der Hubschrauber BO 105 als Verbindungskomponente eingebracht wurde. In den Stab der Fliegenden Abteilung 151 wurde das Personal und Material der aufgelösten Heeresflugplatzkommandantur 103 aufgenommen. HFlgRgt 15 unterstand ab sofort der Heeresfliegerbrigade 3 in Mendig. Im Zuge dieser Umgliederung übernahm das Heeresfliegerregiment 15 die Patenschaft mit dem Kreis Recklinghausen vom aufgelösten Heeresfliegerkommando I. Die Übernahme der Patenschaft wurde durch den Kreistag des Kreises Recklinghausen mit Mehrheitsbeschluss beschlossen.

Seit Dezember 1995 ist das Rheinenser Heeresfliegerregiment 15 mit drei Hubschraubern und ca. 40-50 Soldaten im internationalen Einsatz im Auftrag der NATO ständig im ehemaligen Jugoslawien im Rahmen der IFOR/SFOR-Truppen eingesetzt.

Diese und andere der zahlreichen Hilfsaktionen führten unter anderem dazu, dass in Würdigung der Leistungen und des Engagements der Heeresflieger in RHEINE-BENTLAGE das Regiment im Jahr 1996 vom damaligen Ministerpräsidenten Johannes Rau mit dem Fahnenband des Landes Nordrhein-Westfalen ausgezeichnet wurde.

Das letzte große Aufsehen erregte das Regiment bei der Flutkatastrophe im Oderbruch 1997. Für diese großangelegte Hilfsaktion der Bundeswehr wurde ein Angehöriger des Regiments stellvertretend für alle mit dem Medienpreis „Bambi“ ausgezeichnet.

Am 14. März 1997 fand die erste Evakuierung deutscher Angehöriger aus der Deutschen Botschaft in Tirana, Albanien, statt. Am 18. März 1999 erweiterte sich der Auftrag des Regiments um einen weiteren internationalen Einsatz. Die ersten Teile CH-53 der 2./Fliegende Abteilung 151 verlegten in den KFOR-Einsatz nach MAZEDONIEN auf den Flugplatz OHRID. Bis zum heutigen Tage ist das Regiment ständig mit Teilen an der gemischten Heeresfliegerabteilung beteiligt, die inzwischen nach TOPLI-

CANE im KOSOVO verlegt hat. Am 17. Dezember 1999 wechselte die Verantwortung über Aufstellung, Ausbildung und Führung der im ehemaligen JUGOSLAWIEN eingesetzten Teile von Heeresfliegerregiment 15 auf die Heeresfliegerbrigade 3 in MENDIG.

Anlässlich der 500.000sten Flugstunde einer CH-53 fand am 23. Mai 2000 ein feierlicher Appell in Mendig statt.

Ein tragischer Flugunfall am 27.03.2001 erschütterte die Angehörigen des Regiments kurz vor den Jubiläumswochen. Bei einem Flugunfall auf dem TrübPI MEPPEN stürzte ein Verbindungshubschrauber BO 105 ab; Luftfahrzeugführer und drei Angehörige der Erprobungsstelle MEPPEN starben.

Im Zuge der politischen Veränderungen und der Einbindung der Bundesrepublik Deutschland in das weltpolitische Geschehen erhielt das Heeresfliegerregiment 15 in der Neustrukturierung der Bundeswehr eine neue Gliederung. Am 22. Februar 2001 erfuhren die Kommandeure an der Heeresfliegerwaffenschule die Grobausrichtung der neuen Heeresfliegertruppenteile. Das Heeresfliegerregiment 15 wird weiter in RHEINE stationiert bleiben.



Impressum

Herausgeber:

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

Redaktion/Satz/Layout:

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

Pressesprecher:

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

Karikaturen:

„BOGI“
Thomas Bogendörfer

Einzelpreis:

4,- DM
für Mitglieder im Beitrag enthalten

Druck:

Druckerei Helming, Emsbüren

Bankverbindung:

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

Spendenkonto: 505 630 025

Anschrift:

BMFD
Postfach 1433
D-52504 Geilenkirchen
Internet: www.bmfd.de

Anzeigenannahme:

Wolfgang Albert
Im Löhle 1
D-97990 Weikersheim
fon: 07934 / 1470
e-mail: bmfed.albert@t-online.de

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

ZUM 50. Lebensjahr

gratulieren wir unseren Mitgliedern:

Engler	Karl-Heinz	ETNT	05.06.1951
Manske	Manfred	ETSA	20.08.1951
Nilßon	Olaf	RCC	22.08.1951
Rapp	Peter	ETHE	16.09.1951

ZUM 60. Lebensjahr

gratulieren wir unserem Mitglied:

Corr, Gernot 48485 Neuenkirchen 27.7.1941



DBV-winterthur

Heinz Eidams
Generalagentur
52538 Gangelt
Ecke Hanxlerstr./Lindenstr. 2
Tel.: 02454/5046
Fax: 02454/2657
Bürozeiten:
Mo.-Fr.: 9 - 12 Uhr und 14 - 18 Uhr

Die Unkomplizierten.



Druckerei · Helming

Wir drucken für Sie !

**Waldstraße 40
48488 Emsbüren**

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



Förderungsgesellschaft
des Deutschen
Bundeswehrverbandes mbH

Unsere Partner sprechen für uns

ADAC

ARAG

AXA

BHW

BSW

DAS.

DBV-winterthur

DEVK

DiBa

Die Continentale

NÜRNBERGER

unicomdirekt - D2

Deutsche Telekom - DI

BUWE-Universal-Fonds

Informationsmaterial

erhalten Sie bei der Förderungsgesellschaft des DBwV mbH
Südstraße 123, 53175 Bonn, Telefon 0228-3823-0

**Es lohnt sich, Mitglied im
Deutschen BundeswehrVerband
zu sein**

