

der flugleiter

www.GdF.de



Gewerkschaft der Flugsicherung

FSBD

Bundeskongferenz

Descend FL 70

High Speed approved

**Don't base Control
on Assumption**

Reise nach Kapstadt

Besuch auf dem Tower? – YES!

IHR BETRIEBSRAT UND DIE GdF
2 faire PARTNER

BETRIEBSRATSWAHLEN 2010

**GdF Satzung
Neueste Fassung**
(nur in den Heften für
GdF-Mitglieder)

SIE HABEN ES IN DER HAND



UNBESTREITBAR:

Es wird Zeit, neue Seiten aufzuschlagen
– mit einem Betriebsrat Ihres Vertrauens.

Gehen Sie wählen!

Mit uns ans Ziel.

www.gdf.de



BETRIEBSRATSWAHLN 2010



Flugvermessung in Deutschland (Teil 4)

S. 18



FSBD-Bundesfachbereichskonferenz

S. 14



Das neue Kleid eines Tornados

S. 32



Kann man jetzt nach Kapstadt reisen?
Kann man ggf. auch den Tower besichtigen?

S. 34

Editorial	5
GdF Aktuell	
Begrüßung von Mike Schmaehling	6
Rahmenbedingungen	7
FSBD – Bundesfachbereichskonferenz	14
GdF Intern	
Fachübergreifender Tarifausschuss	9
Gewerkschaftsarbeit	10
Wahlentscheidung Betriebswahlen 2010. Listen und Kandidaten – wo liegen die Unterschiede?	11
Joe's Corner	13
ATC Aktuell	
Flugvermessung in Deutschland (Teil 4)	18
„Descend FL 70, High Speed approved“	21
ATC International	
Spanische Verhältnisse und altbekannte Schulduzuweisungen	24
Nachschub für Afghanistan	26
Safety	
Waghalsiges Ausweichmanöver oder „Don't base Control on Assumption“	29
Satire	
Die Ferienmacher – eine satirische Typologie: Plastikgeld zu verschenken: die Kreditkarten-Nervensäge	31
Luftwaffe	
Das neue Kleid eines Tornados	32
Reisereport	
Kann man jetzt nach Kapstadt reisen? Kann man ggf. auch den Tower besichtigen? Yes- you can!!!	34
Airports	37
Airlines	39
Airplanes	42
Bücher	44
Last Minute	48
Last Call	49
GdF Recht	
Alles über Rechtsschutzversicherungen. GdF schließt Vertrag mit „ÖRAG“	50

Editorial

Historische Chance vertan – DFS Geschäftsführung macht eine Zusammenarbeit bei der Lösung der Personalprobleme im Betriebsdienst unmöglich

Liebe Kolleginnen und Kollegen, geneigter Leser,

das von Ihnen an dieser Stelle erwartete und auch bereits vorbereitete Editorial des Vorsitzenden Michael Schäfer musste von der Redaktion kurzfristig ersetzt werden, da die DFS Geschäftsführung in einem Akt von unfassbarer Verantwortungslosigkeit die Gespräche zur Zusammenarbeit bei der Lösung der Personalprobleme im Betriebsdienst und der gleichzeitigen Befriedung des noch offenen Tarifkonflikts zur Neufassung der Sonderregelungen FS Dienste (Belastungsausgleich – BAG) am Abend des 06.04.2010 in die Sackgasse geführt hat. Weder die Mitglieder der Gesprächs-/Verhandlungskommission noch der Verhandlungsführer Dirk Vogelsang konnte auch nur den Ansatz einer Erklärung für diesen vollkommen unerwarteten Richtungswechsel geben, weshalb sich die nachfolgenden Zeilen auf eine Verlaufs- und Sachstandsbeschreibung beschränken müssen.

Nach zwei Verhandlungsrunden standen sich am 16.12.2009 die Positionen von DFS und GdF in den Tarifverhandlungen zur Neufassung der Sonderregelungen FS-Dienste so unvereinbar gegenüber, dass das Scheitern für beide Seiten greifbar war. In dieser Situation hatten die Vertreter der GdF entschieden, die Verhandlungen zu unterbrechen und beide Parteien verständigten sich darauf die Zeit über den Jahreswechsel für eine „Denkpause“ zu nutzen. Die Analyse der GdF Verhandlungskommission zu den wesentlichen Konfliktpunkten der bisherigen Verhandlungen ergab, dass neben der (durch die jeweilige verwendete Methode unterschiedlichen) Zuordnung der Einsatzberechtigungsgruppen und Tower zu den Belastungskategorien, eine Einigung und die sich anschließende Umsetzung im Wesentlichen am fehlenden betrieblichen Personal scheitert. Vor diesem Hintergrund hatte die GdF Verhandlungskommission

der Tarifkommission vorgeschlagen, die Lösung des offenen Tarifkonfliktes in einen größeren Kontext derart zu stellen, dass sich die GdF auch an der Lösung der bestehenden Personalprobleme beteiligt. So würden zum Einen zumindest mittel- und langfristig die Voraussetzungen für eine Umsetzung der von der GdF als notwendig erachteten Entlastung geschaffen und gleichzeitig die stetig ansteigenden durch die Flugsicherung verursachten Verspätungen verhindert. Die GdF Tarifkommission bestätigte auf ihrer Sitzung am 10.02.2010 das vorgeschlagene Vorgehen.

In mehreren Vorgesprächen lotete daraufhin die Verhandlungsführung die Bereitschaft und die Vorstellungen der DFS Geschäftsführung für eine gemeinsame Lösung der Personalprobleme aus. Die Aufgabe, dies wurde von der GdF Verhandlungsführung frühzeitig adressiert, bestand aus mehreren Teilen. Zum Einen waren die Zielsetzung, Instrumente und Rahmenbedingungen für eine gemeinsame Lösung der Personalprobleme zu beschreiben. Zum Anderen galt es den offenen Tarifkonflikt zur Neuregelung des Belastungsausgleichs im Sinne der GdF Forderung zu befrieden. Gleichfalls frühzeitig reklamierte DFS Geschäftsführung ein „massives Problem“ bei den GdF Vorstellungen zu den Wachleitern FVK und Teamleitern Technik. Losgelöst davon, waren jedoch die DFS Geschäftsführung und die GdF Verhandlungsführung der gemeinsamen Auffassung, dass der Versuch zu einer gemeinsamen Lösung der Personalprobleme und der Befriedung des offenen Tarifkonfliktes unternommen werden sollte. Ausdruck fand diese Auffassung in der gemeinsamen Intranetmeldung vom 12.03.2010, in der sich beide Seiten darauf verständigt hatten, in gemeinsamen Gesprächen bis zur Sitzung der GdF Tarifkommission am 07.04.2010 auf eine Einigung hinzuwirken. Als Gesprächstermine wurden der 17.03., 23.03., 30.03. und 06.04.2010 festgelegt. Es würde

den Rahmen des durch das Editorial zur Verfügung gestellten Platzes sprengen, an dieser Stelle den Verlauf der Gespräche vollständig wiederzugeben. Die Termine 17.03. und 23.03.2010 wurden im Wesentlichen für die Beschreibung der Zielsetzung, Instrumente und Rahmenbedingungen für eine gemeinsame Lösung der Personalprobleme im Betriebsdienst verbraucht.

Dabei legten die DFS Vertreter ihre Schwerpunkte auf:

- eine weitgehende, pauschale Öffnung der tariflichen Regelungen zu Mehrarbeit, Kuren und Urlaub und weiterer von der DFS gewünschter Instrumente wie z.B. der Länge der Boardzeiten,
- eine starke Reglementierung der gemeinsamen „Steuerungsgruppe für die Personaleinsatzplanung“ und
- die Beschreibung der sich aus einem Scheitern notwendigerweise ergebenden Maßnahmen.

Die GdF Vertreter dagegen versuchten in dem Verständnis, dass Tariföffnungen nur als Ultimatum einzusetzen sind, die gemeinsame Steuerungsgruppe als das wesentliche Instrument zur Lösung der Personalprobleme zu etablieren und von Band- und Einschränkungen frei zu halten. Diese weit auseinander liegenden Positionen konnten am frühen Morgen des 24.03.2010 zusammengeführt werden. Für die GdF Vertreter unverständlicherweise bedurfte es des gesamten 30.03.2010 das bereits Erreichte als Verhandlungsstand in der Geschäftsgrundlage und dem Personalsteuerungsvertrag (PersSteuTV) festzuhalten. Damit standen für das bereits im Vorfeld von der DFS-Geschäftsführung als in höchstem Maß konfliktträchtig adressierte „Wach-/Teamleiterthema“ und die Themen des Belastungsausgleiches nur noch der 06.04.2010 als letzter Gesprächstermin zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund regten die GdF Vertreter an, sich zuerst, über die Themen des Belastungsausgleiches

zu verständigen und sich dann schnell den Themen der Wachleiter FVK und Teamleiter Technik zuzuwenden, wozu es nicht mehr kommen sollte.

Vollkommen unerwartet wurden von den DFS Vertretern bei den Themen des Belastungsausgleiches massive Verwerfungen und „Kategorisierungsungerechtigkeiten“ reklamiert. Den GdF Vorstellungen stellten die DFS Vertreter ein „Einfrieren“ der bisherigen Regelungen zum Belastungsausgleich (Kategorisierung der EBG'en und Tower) gegenüber. Dass dieser Vorschlag die Bemühungen zur Lösung der Personalprobleme unterläuft, da durch Herabgruppierung frei werdende Personalressourcen nicht gehoben werden können, bewegte die DFS Vertreter genauso wenig, wie der Hinweis, dass die Umsetzung der GdF Vorstellungen im direkten Vergleich zu dem vorgeschlagenen „Einfrieren“ ab dem Jahr 2011 keinen einzigen Lotsen mehr erfordert.

Trotz der Einigung auf die Geschäftsgrundlage und den Personalsteuerungsvertrag scheiterte die Zusammenarbeit bei der Lösung der Personalprobleme im Betriebsdienst und die Befriedung des offenen Tarifkonfliktes zur Neufassung der Sonderregelungen FS-Dienste letztendlich nun daran, dass die DFS Vertreter auf die Durchsetzung ihrer Vorstellungen zur Neufassung der Sonderregelungen FS-Dienste bestanden.

Ein neues Angebot zum bestehenden Tarifkonflikt hat die DFS Geschäftsführung am 06.04.2010 nicht vorgelegt, so dass die GdF Tarifkommission in ihrer Sitzung am 07.04.2010 nur noch das Scheitern der Verhandlungen feststellen konnte.

Dirk Wendland

Liebe Mitglieder, Liebe Interessierte,



von
Mike
Schmaehling

nun sind schon wieder zwei Monate vorbei und der nächste „der flugleiter“ steht vor der Tür. Auch hat sich für mich der Welpenschutz der ersten 100 Tage dem Ende zugeneigt. Jetzt möchte ich Euch einen kurzen Abriss über die zurückliegende Arbeit hier in der Geschäftsstelle und einen kurzen persönlichen Kommentar geben, da mich doch recht viele Kolleginnen und Kollegen fragten, wie es mir denn so ergangen ist. Hierzu zuerst mein ausdrückliches Dankeschön für Euer reges Interesse.

Dass mir die zurück liegenden acht Wochen so kurz vorkommen, liegt wohl daran, dass zum normalen Tagesgeschäft noch die Organisation der FSBD-Konferenz hinzukam. Auch hier mein besonderer Dank an Veronika, die sich sehr engagierte und einmal mehr einen perfekten Verlauf garantierte. Des weiteren hat mich die Organisation der Betriebsratswahlenunterstützung der DFS-Niederlassungen sehr in Anspruch genommen, und ich musste hier viel Zeit investieren.

Hieran seht ihr, dass das Einleben in meine neue Funktion in unserer Gewerkschaft seinen positiven Lauf nimmt. Je mehr ich mich hier einbringe, desto besser und reibungsfreier gestaltet sich meine Tätigkeit. Norbert sagte mir, bevor ich mich auf die Position bewarb, dass ich einen gut funktionierenden „Laden“ übernehmen würde und das kann ich heute blind unterschreiben. Gracias a ti Norbert y un saludo!

Doch nun zu meinem persönlichen Statement. Je tiefer ich einsteige in die Strukturen unserer Gewerkschaft, je mehr Kolleginnen und Kollegen ich treffe und mich mit Ihnen unterhalte, desto intensiver wird mein Bezug. Von außenher betrachtet sah ich vorher natürlich die Erfolge der GdF, zahlte meinen Beitrag und fühlte mich als Teil einer Gemeinschaft, die ihren Ursprung in dem Unternehmen hat, für das ich seit sechs Jahren arbeite. Jetzt, von innen her ist es so, als ob man mir einen „Grauen Star“ wegoperiert hätte und der Einblick in eine wirklich großartige Bewegung hat sich mir eröffnet.

Ich möchte jetzt allerdings kein Hurrageschrei anstimmen, denn es gab natürlich auch negative Momente. So liegt das Verfallsdatum der Kondome, die ich vor zwei Wochen noch in unserem Fundus fand und die ich zur BR-Wahl an einige ÖMVen schickte, bei 2011! Spass beiseite!

Was mich wirklich stark beeindruckte, war ein Googlesearch vor drei Tagen, als es mich interessierte, ob in der Presse etwas über den BAG zu lesen sei. Hier gab ich als Suchbegriff „dfs – gdf“ ein und das erste, was ich als Ergebnis erhielt, war eine öffentliche Intranetmeldung der DFS von 2004, an die sich bestimmt noch viele von Euch erinnern, die ich mir ausdrückte und

die jetzt als ständiges Zeugnis in meinem Büro hängt. Als ich diese Zeilen las, wurde mir schlagartig bewusst, woher wir kommen und welch schwierigen Weg wir damals gingen. Wenn ich unsere momentane Arbeit und unsere beachtlichen Erfolge sehe, weiß ich, wo wir nun angelangt sind, und wenn ich dann im Zuge der BR-Wahlen diesen Geist der Bewegung und der Veränderung spüre, wird mir klar, wohin uns unser Weg in Zukunft führen wird.

Für die zurück liegenden Monate danke ich euch allen für eure vorbehaltlose Unterstützung und verbleibe bis zur nächsten Ausgabe...

Euer Mike

„TICKERMELDUNG“ aus der GS

In Heft 1/10 veröffentlichten wir die Meldung, dass GdF-Mitglieder mit dem GdF-Ausweis im Heinemann-Crewshop in Frankfurt einkaufen können.

Inzwischen ging von der LSG die Bestätigung ein, dass wir auch mit unseren Gewerkschaftsausweisen offiziell in der Ringeltaube shoppen dürfen. Der Benefit an der Sache ist, dass wir nun nicht mehr den DFS-Ausweis mitführen müssen, der ja – durch seine Berechtigungen – bei Verlust nur mit Problemen ersetzt werden kann und bei Privatreisen etc. ohnehin nicht dabei ist.

Neuer GdF-Ausweis?

Hallo Mitglieder,
um für uns zusätzlichen Arbeitsaufwand zu vermeiden, bitten wir Euch, dass ihr Euch bei der Geschäftsstelle meldet, falls euer GdF-Ausweis abgelaufen sein sollte und ihr einen Neuen benötigt.

Rahmenbedingungen

Wer möchte nicht frei und unabhängig sein. Die Erkenntnis beschränkt zu sein, mag Ernüchterung erzeugen, ist aber gottlob irgendwie der gesamten Menschheit auferlegt. Mittels unserer aktuellen Themen „verschobene Vergütungsanpassung“ und „BAG“ versuche ich den Blick auf die Rahmen zu lenken, innerhalb derer ich uns sehe. Die Erinnerung an gewollte Systematiken ist dabei auch nicht immer angenehm.

Vergütung

Die 2008 für November 2009 ausgehandelte 2. Stufe der Vergütungsanpassung (VTV Nr. 4, Tabelle Anlage 2) wurde damals mit Zustimmung der GdF auf Mai 2010 verschoben. Eine Nachzahlung erfolgt nicht. Bei einigen unserer Mitglieder ist das auf Unverständnis gestoßen. Dabei war häufig gar nicht der Gehaltsverzicht Hauptkritikpunkt. In erster Linie wurde beanstandet, die DFS habe unser Entgegenkommen deswegen nicht verdient, weil sie es uns auch weiterhin mit tarifpolitischer Destruktivität danken wird. Davon ist in der Tat auszugehen. Warum also zustimmen? Ich meine, unsere Revierabgrenzung darf an dieser Stelle nicht entlang des DFS-Campuszauns erfolgen. Erlaubt euren Gedanken, sich etwas weiter auszubreiten.

Rückblick ver.di-Trennung

Dafür zunächst ein kurzer Rückblick in unser ver.di-Trennungsjahr. Ein Scheidungsgrund war, dass wir unsere Berufspolitik nicht länger den Rahmenbedingungen anderer Berufsgruppen unterordnen wollten. Die wirtschaftliche Entwicklung und Verfassung speziell unserer Branche muss man angemessen berücksichtigen dürfen. Seit Gründung der GdF befand sich die Luftfahrt in einem mehr oder weniger kontinuierlichen Steigflug. Die jüngsten Finanz- und Wirtschaftsturbulenzen brachte dann, wie wir alle wissen, die branchenübergreifende Krise. Obwohl die meisten an ihrer Entstehung unschuldig waren, muss von allen in unserer Gesellschaft verankerten Institutionen zu Recht erwartet werden, durch entsprechendes Verhalten ihrer jeweiligen Verantwortung gerecht zu werden. Genau das hat die GdF getan. Dem (Luftfahrt) Ast, auf dem wir sitzen, geht es schlecht, also muss geholfen werden. Da wir den Fluggesellschaften direkt keine Schecks ausstellen können, führt unserer Weg in diesem Fall nur über die DFS, indem wir dort zu akzeptablen Kostenstrukturen beitragen. Die müssen dann in Form von Flugsicherungsgebühren an die Airlines weiter gegeben werden und man darf davon ausgehen, dass dies durch den von dort aufgebauten Druck auch geschieht. In diesem Kontext spielt die DFS bei der Entscheidung der Gehaltsverschiebung somit eine nachrangige Rolle. Das tarifpolitische Klima GdF/DFS ist kein Kriterium, weil es hier höherrangig um die Luftfahrt geht. Ob ferner nur wir als GdF-Mitglieder unseren Beitrag leisten oder vielleicht auch unsere außertarifliche Führungsriege, ist sicher einen Spannerblick durchs Schlüsselloch wert, kann jedoch

niemals ein Maßstab für souveränes Handeln sein. Unserem gewählten Bundesvorstand und die von uns in die Tarifkommission entsandten Kolleginnen und Kollegen sollten wir dabei so viel Vertrauen und Entscheidungskompetenz entgegen bringen, um solche Entscheidungen zeitnah und flexibel zu treffen. Dafür haben wir sie mit einem Mandat ausgestattet.

Noch einmal kurz zurück auf unsere ver.di-Trennung. Es hat von Anfang an zum Selbstverständnis der GdF gehört, auch dann mit allen Konsequenzen branchenspezifisch zu denken, wenn unsere Kurve im Gegensatz zu anderen nach unten zeigt. Diese wirtschaftspolitische Grundkompetenz erwarte ich von meiner Gewerkschaft samt ihrer Mitglieder und ich weiß, dass sie vorhanden ist.

Lesen im Kaffeesatz

Wie könnte es weiter gehen? Zum November stehen wieder Vergütungstarifverhandlungen an. Die Auswirkungen der Wirtschaftskrise werden noch deutlich darüber hinaus zu spüren sein. Die Staaten haben sich hohe Neuverschuldungen aufgebürdet, weshalb sich nach meiner Ansicht die Gewerkschaften und ihre Mitglieder mehr auf die mögliche Entwicklung der Inflationsrate konzentrieren sollten. Ein von uns zu akzeptierendes Szenario könnte ferner sein, dass sich beispielsweise die Metall- und Elektroindustrie oder der Maschinenbau schneller erholen als die Luftfahrt. Damit erhöht sich vielleicht das Luftfrachtaufkommen, nicht aber zwangsläufig und zeitnah auch



von
**Jörg
Biermann**



der Geschäfts- und Urlaubsreiseverkehr. Dieser Fall würde uns dann die Bereitschaft abverlangen, sich nicht an möglicherweise höheren Tarifabschlüssen anderer zu orientieren.

„Wirtschaftswissenschaften“

Ich trete in diesem Zusammenhang sicherlich niemandem zu nahe, wenn ich mir gestatte daran zu erinnern, dass der Glaube, die Hoffnung oder gar die Erwartung an permanentes volkswirtschaftliches Wachstum verbunden mit ungebremster persönlicher Wohlstandssteigerung schlichtweg eine Illusion darstellt.

BAG

Das gilt im Übrigen auch für den Belastungsausgleich (BAG), ein weiteres aktuelles Thema. Auf Initiative der GdF flossen neben der reinen Verkehrsmenge noch nie so viele weitere Kriterien mit dem Ziel ein, sich einer objektiven Beurteilung möglichst weit zu nähern. Das sich jeder, insbesondere im Vergleich mit seinem Nachbarsektor, gerecht beurteilt fühlt dürfte, dürfte fast noch illusorischer sein als permanente Wohlstandssteigerung für alle. Trotzdem darf auch hier die BAG-Systematik nicht vergessen werden. Heutige Arbeits- und Pausenzeiten, Kurintervalle usw. sind nicht in Stein gemeißelt. Sie werden im Zweijahresrhythmus evaluiert und müssen dann auch ausgesessen wer-

den, so wie die SPD in dieser Legislaturperiode nun mal die Oppositionsbank drückt, selbst wenn sich ihr Wählerzuspruch mittlerweile verdoppelt haben sollte. Als Ergebnis einer BAG-Erhebung könnten auch etwas längere Arbeitszeiten, Kurintervalle usw. herauskommen. Im Grunde ist das bis zu einem gewissen Grad sogar erwünscht, denn dahinter stünden dann erste wahrnehmbare Anzeichen der angestrebten Entlastung. Mehr Personal, weniger single sector operation, eine übersichtlichere Luftraumstruktur oder von allem etwas, wer weiß. Da wollen wir zumindest hin.

Das Wort zum Sonntag

Letztendlich bin ich mir sicher, dass unsere Mitglieder – mit Blick auf andere Arbeitnehmer in Deutschland – schwierige Zeiten vergleichsweise gut überstehen werden. So gesehen können wir auf allen Feldern unserer Berufspolitik weiterhin gar nicht genug mit Engagement und Herzblut streitende aktive Mitglieder haben, bzgl. der errungenen Ergebnisse würde ich mir aber manchmal etwas mehr Gelassenheit wünschen.

Beitrag

Erfreulich einfach wie verbindlich ist dagegen der abschließend in die nahe Zukunft gerichtete Ausblick: **Die verschobene DFS-Vergütungsrunde zum Mai diesen Jahres erhöht den GdF-Beitrag 2010 nicht.**

ANZEIGE

House to rent in Axat, South West France

www.ourhouseinaxat.co.uk

62bis Rue de l'Eglise

Lovely 3 bedroom village house
Axat, South West France.

Fully equipped Kitchen/Diner,
Mezzanine Lounge, Bathroom
with Shower, 2 double
bedrooms, 1 single with bunk
beds.

Balcony with stunning views
and courtyard garden

Family Friendly

Village on the river Aude with
shops, swimming pool, walking
and cycling, tourist train
Rates £275-£500 per week
Contact: j.pigden@tiscali.co.uk
For more details



Fachübergreifender Tarifausschuss

Der Ausschuss stellt sich vor



Photo: GdF Tarifverträge (Quelle: GdF e.V.)

Der Fachübergreifende Tarifausschuss

Der Fachübergreifende Tarifausschuss hat am 12.02.2010 in seiner konstituierenden Sitzung nach Neuwahl getagt und möchte alle Interessenten, die sich in der GdF mit Tarifarbeit beschäftigen, über die Aufgaben des Ausschusses informieren.

Die Grundlage des Fachübergreifenden Tarifausschusses ist in §34 „Tarifpolitische Grundsätze“ der Satzung begründet und beinhaltet folgende Aufgaben:

- Zur Unterstützung, Zuarbeit und Vorbereitung von Entscheidungen des Bundesvorstandes und der Tarifkommissionen entwickelt der fachübergreifende

Tarifausschuss:

- tarifpolitische Grundsätze der GdF
- mittel- und langfristig tarifpolitische Konzeptionen und Zielsetzungen sowie
- tarifpolitische Strategien zur Erschließung neuer Tarifbereiche
- Zusätzlich nimmt der fachbereichsübergreifende Tarifausschuss u. a. nachfolgende Aufgaben wahr:
 - Beobachtung von Arbeitgeberverbänden, Auswertung und Dokumentation tarifpolitischer Positionen, mittel- und langfristig tarifpolitische Konzeptionen und Zielsetzungen sowie
 - Beratung von Tarifkommission, Fachbereichen und Verhandlungsführung in grundsätzlichen tarifpolitischen Fragen
 - Tarifdokumentation und Tarifarchiv

Der Fachübergreifende Tarifausschuss setzt sich wie folgt zusammen:

- Stimmberechtigt:
 - 1 gewähltes Mitglied des Fachbereiches FSTD
 - 3 gewählte Mitglieder des Fachbereiches FSDB
- und mit beratender Stimme:
 - a) die Leiter der Fachbereiche
 - b) der Vorstand der Rechts- und Tarifabteilung
 - c) der Bundesvorsitzende
 - d) der Verhandlungsführer

Der Ausschuss wird an erster Stelle mit dem Thema Tarifdokumentation und dem Tarifarchiv als Grundlage seiner Arbeit beginnen und so die Basis für eine Vergleichbarkeit der einzelnen Tarifverträge und der notwendigen Transparenz erarbeiten. Der Ausschuss sieht hierfür folgende zu betrachtende Themengebiete vor:

- Vergütung
- Arbeitsbedingungen
- Versorgung
- Betriebsstätten im Ausland
- Berufliches und Soziales
- Mantel
- Ausbildung
- Archiv

Der Ausschuss hat sich zum Ziel gesetzt, zukünftig über seine Arbeit die GdF-Funktionsträger und -organe, die sich mit Tarifarbeit beschäftigen, regelmäßig zu informieren.

Der Adressatenkreis der Informationsverteilung wurde festgelegt auf:

- Mitglieder und Ersatzmitglieder des FÜ Tarifausschusses
- Berater des FÜ Tarifausschusses
- Mitglieder und Ersatzmitglieder der GdF-Tarifkommissionen (DFS, Apron, Regionalflughäfen, usw.)
- Bundesvorstand und Fachbereichsvorstände

Sicherlich wird die eine oder andere Information auch in einem flugleiterartikel erscheinen, um dem geneigten Leser die Entwicklungen in den Themen der tarifpolitischen Grundsätze der GdF näher zu bringen.

Michael Hnida
Sprecher FÜ Tarifausschuss



von
Michael
Hnida

Gewerkschaftsarbeit



von
**Hans-Joachim
Krüger**

Gerade wenn Tarifverhandlungen aufgenommen werden oder diese nach schwierigen Verhandlungen feststehen, ist die Gewerkschaftsarbeit in aller Munde. Das Festlegen von Gehaltsforderungen, das Gestalten von Arbeitsplätzen und die soziale Absicherung sind nur einige Themen, die das Engagement einer Gewerkschaft beschreiben. Aber gerade, wie soeben erst passiert, wenn Wirtschaftskreise zusammenbrechen, eine gewisse Arbeitsplatzangst herrscht und wenn der monatliche Lohn plötzlich nicht mehr abgesichert ist, werden die Rufe nach der Gewerkschaft laut und lauter.

Werden die Gewerkschaftsmitarbeiter oftmals für ihr Engagement belächelt und manchmal auch kritisiert, so sollte man zunächst nicht vergessen, dass Gewerkschaftsarbeit eine ehrenamtliche Tätigkeit ist, für die es zunächst keine weitere Anerkennung gibt. Es sollte im Sinne eines jeden Einzelnen sein, sich für seinen Job zu engagieren und zu versuchen, sein Arbeitsumfeld so sozial einzurichten, wie es eben nur geht.

Nach wie vor gibt es Führungskräfte, für die „Gewerkschaftler“ ein Dorn im Auge sind. Eine Zusammenarbeit mit der Gewerkschaft lehnen diese „Leitenden“ grundsätzlich ab oder haben ein derartiges Misstrauen, dass eine vertrauensvolle Zusammenarbeit nur schwerlich möglich ist. Diese leitenden Mitarbeiter sind in fast allen Sparten anzutreffen und möchten gerne in einem 12-16 Stunden Arbeitstag das unmögliche aus jedem untertägigen Mitarbeiter herausholen. Zwar gibt es eine Unmenge von Gesetzen und Richtlinien zum Schutze eines jeden Normalbeschäftigten, aber was nützt es, wenn durch Einschüchterungen und Repressalien die Mitarbeiter systematisch unter Druck gesetzt werden. Engagierte Mitarbeiter werden gesucht, um hier als Gegenpol zu wirken und Arbeitnehmerinteressen anzumelden.

Eine Gewerkschaft wie die GdF ist daher auf engagierte Mitglieder aus allen Bereichen der Flugsicherung angewiesen, um einen starken Gegenpol darzustellen und soziale Interessen den wirtschaftlichen Zwängen gegenüberzustellen und hoffentlich alles in Einklang zu bringen. Konfrontationen mit der Geschäftsleitung oder mit anderen Führungskräften sind daher hin und

→ *Die Gestaltung von Arbeitsplätzen ist nur eine Aufgabe einer Gewerkschaft.*

Photo: DFS

wieder die Folge, sollten aber immer im Sinne der Firma und der Mitarbeiter geführt werden.

Die GdF stellt mit ihren zwischenzeitlich gewachsenen Aufgabenbereichen eine Vielzahl von Beschäftigungsmöglichkeiten da. Viele Arbeitsgruppen mit ihrem fachlichen Know-How sind auf das Input der Mitarbeiter angewiesen, um Gegenbeispiele für mögliche technische Einführungen und Strukturmaßnahmen zu entwickeln.

Die Tarifkommission sollte ständig auch durch jüngere Kolleginnen und Kollegen ergänzt werden, damit diese stückweise das Tarifwerk (z.B. den sehr umfassenden Tarifvertrag mit der DFS) erfassen und sämtliche Randnotizen – gepaart mit besonderen Regelungen – verstehen und somit die „alten Hasen“ in der Tarifpolitik entlasten.

**Engagement ist wichtig
Kritik alleine hat bisher nur selten geholfen,
um Forderungen umzusetzen.**

Eine andere Baustelle der Gewerkschaft ist die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Im jetzigen Medienzeitalter lechzen Journalisten nach Informationen. Interne wie externe Kommunikation müssen nachhaltig betrieben werden, die Mitglieder sind stets aktuell und zeitnah zu informieren. Auch hier gibt es zahlreiche Möglichkeiten, sich zu entfalten und sich mit Pressefachleuten zu unterhalten.

In jedem Fall soll erwähnt sein: Egal in welchem Bereich sich ein Mitarbeiter in einer Gewerkschaft – hier in der GdF – engagiert, eine Fortbildung über z.B. Tarifrecht oder auch Medien- und Öffentlichkeitsarbeit wird von der GdF unterstützt – Kosten für den einzelnen Mitarbeiter entstehen nicht.

Als Betriebsrat, als Tarifkommissionsmitglied in Arbeitsgruppen oder in der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit – es ist ein breites Spektrum, sich zu engagieren und „mit zu machen“

Es sollte sich lohnen – nicht unbedingt für jeden Einzelnen aber für uns ALLE.

WE NEED YOU

Wahlentscheidung Betriebsratswahlen 2010

Listen und Kandidaten – wo liegen die Unterschiede?

Eine Entscheidung zu treffen, ist im Leben nicht immer einfach. Besonders dann, wenn wenige Informationen vorliegen und man aus dem Bauch heraus handeln soll.

So geht es beispielsweise vielen Kolleginnen und Kollegen in der Unternehmenszentrale, der Flugsicherungsakademie und deren Nebenbetriebe, die sich Ende April 2010 für eine der – nach heutiger Einschätzung – drei angetretenen Listen entscheiden müssen. Welche Entscheidungskriterien sind also wesentlich, um für die kommenden vier Jahre eine erfolgreiche Mitarbeitervertretung zu wählen? Folgende Gedanken sollen Ihnen als Unterstützung dienen.

Persönlichkeit als Schlüsselfaktor

Stellen Sie sich bitte zunächst die ganz individuelle Frage, welche Persönlichkeitsmerkmale ein Betriebsratsmitglied haben muss, um Sie in guten und schlechten Zeiten konsequent zu vertreten. Grundsätzlich sind die ersten zehn bis zwanzig Kandidaten der jeweiligen Liste ausschlaggebend, weil sie Mandate erhalten, beziehungsweise als Ersatzmitglieder nachrücken. Folgende Voraussetzungen sollten erfüllt sein:

Das „Du“ im Mittelpunkt des Tuns

Ein weiser Gelehrter sagte mir einst, dass Betriebsräte sittliche Wächter im Unternehmen seien. Sittlichkeit setzt voraus, dass Hilfsbereitschaft und Einsatz für den anderen im Vordergrund des Handelns stehen. Anspruch auf Macht oder die Förderung der eigenen Karriere dürfen keine Motive einer Kandidatur sein.

- Schauen Sie sich bitte an dieser Stelle den beruflichen Werdegang und die bisherige Qualität der Zusammenarbeit mit den Kandidaten an.

Glaubwürdigkeit braucht keine Beweise

Vielleicht kennen Sie ja einige der Kandidaten oder lernen diese kennen, in dem Sie ihnen Fragen stellen. Alles werden Sie sicher nicht in Erfahrung bringen können. Ihr Vertrauen wird im Wahlkampf eingefordert. Da es sich aber um ein Gefühl handelt, kann es Ihnen nicht aufgezwungen werden. Es kommt aus Ihnen und aus der Glaubwürdigkeit, welche Sie den Kandidaten verleihen.

- Achten Sie auf die Zuverlässigkeit, die Kandidaten in ihrem bisherigen beruflichen Leben gezeigt haben. Können sie sich ihm in jeder Situation anvertrauen, hört er zu und zeichnet sich durch Diskretion aus?

Keine Angst vor großen Tieren

Ein anderer Aspekt ist eine gefestigte, angstfreie Persönlichkeit Ihres künftigen Betriebsrats. Er muss genug Selbstvertrauen haben und darf sich nicht vor Konflikten scheuen. Wird er auch vom Gesetz und vom Gremium geschützt, liegt der Schlüssel, Arbeitnehmerinteressen erfolgreich zu vertreten, jedoch in ihm selbst. Hierarchien sind für ihn kein Hindernis, Probleme offen anzusprechen und seinen Standpunkt zu vertreten.

- Hat der Kandidat in Ihren Augen die Reife und Courage, sich ohne Furcht für Sie einzusetzen?

Sprache – klar und deutlich

Sprache sagt sehr viel über die Persönlichkeit des Kandidaten aus. Hier haben Sie also die Möglichkeit, intensiv zuzuhören und den Sprachstil zu beobachten. Spricht der Kandidat klar und verständlich oder benutzt er lange Schachtelsätze und Weichmacher wie „vielleicht, eventuell oder könnte“? In seiner Stimme hören Sie deutlich, wie sicher er innerlich ist und wie viel Leidenschaft er seiner Tätigkeit – und damit Ihren Interessen – entgegenbringt. Idealerweise ist er in der Lage, selbstsicher mit der rhetorisch erfahrenen Geschäftsführung auf Augenhöhe in den Dialog oder Disput zu treten.

- Wie dialogfähig ist der Kandidat und wie wirkt seine Sprache auf Sie?

→ *Wie sind Erfahrungen und Erneuerung auf der Liste verteilt.*

Photo: Wicker



von
Daniela Franke



Wissen und Agieren Strategie und Taktik

Das Management ist zumeist hoch qualifiziert, verfügt über Berater und Stäbe. Fachwissen zu den einzelnen Themen ist unabdingbar, reicht aber nicht aus. Zusammen mit dem Gremium, den betroffenen Mitarbeitern und ggf. der Gewerkschaft muss sich ein Betriebsrat durch strukturiertes und intelligentes Vorgehen auszeichnen.

- Welche Erfahrungen haben Sie diesbezüglich – auch im beruflichen Umfeld – mit den Kandidaten gemacht?

Erfahrung – Fluch oder Segen?

Betriebsratsstätigkeit erfordert ein breites Wissen. Fachkenntnisse, beispielsweise im Betriebsverfassungs- und Arbeitsrecht, müssen erworben und ständig erneuert werden. Durch langjährige Ausübung des Amtes kann ein Kandidat über große, wichtige Netzwerke und Beziehungen im Unternehmen und der Politik verfügen. Ist er jedoch schon viele Jahre vollständig freigestellt, kann ihm durchaus der reale Bezug zur aktuellen Arbeitswelt fehlen. Außerdem ist interessierter Nachwuchs sicherzustellen.

- Schauen Sie sich daher die vorderen Listenplätze an: Wie sind Erfahrung und Erneuerung verteilt? Steht alles in einem ausgewogenen Verhältnis?

Unabhängigkeit – Suggestion des Unrealen?

Ein Betriebsratsmandat bedeutet allein in Hinsicht auf die Person Autonomie, denn ein Betriebsrat ist von vielen Aspekten seiner Umwelt abhängig. Er ist an Recht und Gesetz gebunden. Betriebsvereinbarungen, die er mit der Arbeitgeberin abschließt, dürfen weder gegen Gesetze noch gegen geltende Tarifverträge verstoßen. Hier zeigt sich die absolut notwendige Bindung an die Gewerkschaft, die die meisten übergeordneten betrieblichen Arbeitsbedingungen bestimmt und bestreiken kann. Nur durch diese Kausalität ergibt sich die Durchsetzungsfähigkeit tariflicher Interessen der Arbeitnehmer. Die Tarifeinheitlichkeit ist zu unser aller Vorteil und der wichtigste Anker der Solidarität innerhalb der DFS. Sie darf auf keinen Fall zerbrochen werden.

Eine weitere bedeutsame Abhängigkeit besteht zum Gesamtbetriebsrat der DFS, der viele Betriebsvereinbarungen abschließt, die automatisch für die Unternehmenszentrale gelten.

Die Unternehmenszentrale und ihr Betriebsrat sind ein Bestandteil des Gesamtsystems DFS, welches wiederum zum Gesamtsystem Luftfahrt gehört.

- Bitte fragen Sie sich, an welcher Stelle überhaupt noch Unabhängigkeit existieren kann?

Wahlprogramme

In den letzten Wochen haben Sie sicher schon Flyer und Plakate betrachtet und sich mit den Unterschiedlichkeiten der Listen befasst. Dabei ist es immer sinnvoll, auf konkretes zu achten und zwischen den Zeilen zu lesen.

- Werden Ihre Anliegen getroffen? Sind die Wahlziele realistisch und umsetzbar? An welchen Stellen geht nichts ohne die Gewerkschaft?

Fazit: Es ist besser, Ihre Entscheidung nicht von einer Einzelperson abhängig zu machen, sondern sich die Kandidaten, die Struktur der Listen und die Wahlprogramme anzuschauen. Solidarität zwischen den Berufsgruppen in der DFS ist der Schlüssel zum Erfolg, und jeder ist in der Verantwortung, seinen Teil beizutragen.

Bitte gehen Sie Wählen, denn...

Wählen heißt Verantwortung übernehmen
(Dr. R. K. Sprenger)



Wahlen auch in Karlsruhe

Nicht nur in der UZ oder z.B. in München wird demnächst gewählt. Auch bei der NL Karlsruhe, so berichtet uns Nicole Verreman, rücken Entscheidungen näher.

Die Wahl der GdF-Delegierten ist wesentlicher Bestandteil in der nächsten ÖMV-Wahl Ende April/Anfang Mai. Alle engagierten Mitglieder, aber natürlich auch diejenigen, die der GdF erst noch beitreten wollen, sind darüber hinaus eingeladen, die wichtige Position eines neuen Obmann zu besetzen.

Ebenso wichtig: Vom 19. bis 22. April finden die Betriebsratswahlen statt. Da sich diesmal Kandidaten auf mehreren Listen der Entscheidung der Wähler stellen, bittet die GdF sehr herzlich darum, dass möglichst viele zur Wahlurne gehen. Nur so kann sicher gestellt werden, dass unsere Gewerkschaft mit Mehrheit repräsentiert ist.

Denn letztlich gilt das alte, wahre Wort:
Wer nix versucht, darf auch nicht meckern!

Flugsicherung im Auf- bzw Abbruch

Es ist festzustellen, dass sich die Welt vom allgemeinen Rezessionstiefschlaf erholt hat und so langsam wieder Fahrt in die Wirtschaft kommt. Aktuelle Verkehrszahlen der letzten Monate (seit Januar) lassen wieder von mehr Flügen und damit auch mit mehr Einnahmen für die DFS träumen.

Unabhängig von irgendwelchen Wirtschaftszahlen arbeitet hingegen die EU an einer neuen Luftraumstruktur – den Functional Air Blocks (FAB) Die Zusammenfassung mehrerer europäischen Lufträume zu einem Großen ist sicherlich wünschenswert, aber manchmal doch eben auch nur ein Wunsch. Trotz mehrfacher Beteuerungen durch die EU-Kommission liegt bis heute kein nachvollziehbares und vor allen Dingen abgesprochenes Konzept der teilnehmenden Länder vor. Zu unterschiedlich sind die Interessen und Vorstellungen der verschiedenen europäischen Länder, die sich gerne für Europa engagieren. Sobald es aber dann an die eigenen Grenzen geht, werden mehr und mehr Hindernisse aufgebaut. Gerade Spanien und Frankreich sind hier als Wächter der eigenen Interessen zu nennen. In anderen Ländern scheint man sich bereits jetzt auf den Umbruch in der Luftraumstruktur vorzubereiten. In der Schweiz wird schon an ehrgeizigen Plänen herumgedoktert – eine Mega-Kontrollzentrale ins deutsch-schweizerische-französische Grenzgebiet zu setzen und damit den Franzosen und Deutschen zu zeigen, welches Land dann tatsächlich mitten in Europa liegt.

Aber nicht nur die Schweiz plant, auch am DFS-Campus in Langen wird für das nächste Jahrzehnt geplant. Zwar sind die dortigen Bauten so alt nicht, aber schon jetzt muss man feststellen, dass der dortige Platz in der „Weltstadt“ Langen nicht ausreicht. Ausgliederungen und Bürocontainer bestimmen das Bild – aber das ist nur der Anfang.

Vor dem Aufbruch kommt erst mal der Abbruch – die Akademie soll neu gestaltet und für zukünftige europäische Aufgaben herausgeputzt werden. Das Center Langen, personell schon jetzt die größte europäische Flugsicherungszentrale, wird seit der Eröffnung immer weiter stückweise erweitert, um- und angebaut. Besucher finden ohne Begleitung aus diesem Labyrinth von Büros und Gängen nur schwerlich wieder heraus. Aber auch was die Führung einer solchen Zentrale in Langen angeht, muss man feststellen, dass irgendwann wohl Grenzen gezogen werden müssten. Die Frage die man sich stellen muss, ist, bis wann eine Megakontrollzentrale fachlich überhaupt noch zu leiten ist, oder ob sich die entstehenden Themenschwer-

punkte irgendwann mal verselbstständigen und nur noch schwerlich einzufangen sind. Damit die anwesenden Mitarbeiter jetzt besser kontrolliert werden können, soll demnächst eine Raumtonüberwachung (AVRE) eingeführt werden und so den gläsernen Mitarbeiter hervorzaubern. Schon jetzt kann jedem Mitarbeiter durch seinen Ausweis vorgeführt werden, wann und wo er gewesen ist und durch welche Tür er sich gerade eingeloggt hat. Das Telefonate und Emailverkehr abgehört bzw. gelesen werden können, ist auch nicht jedem Mitarbeiter klar.

Transparenz – welches ein Wort – stand als wichtigstes Item bei den Architekten des gläsernen Verwaltungspalast an erster Stelle. Gläserne Außenfassade, gläserne Flure und Korridore, gläserne Büros, gepaart mit Zugangskontrolle, Medienüberwachung (Telefon u. Internet) ergeben den gläsernen Mitarbeiter.

Transparenz fordern aber auch die Arbeitnehmervertreter zu den weiteren Plänen der DFS. Ob nun innerhalb der bundesdeutschen Grenzen oder außerhalb der Grenzen im europäischen Raum, die Mitarbeiter wünschen Informationen über die zukünftige nationale/internationale wie auch interne und externe Entwicklung der DFS und in wieweit sich daraus mögliche Folgen für verschiedenen Mitarbeitergruppen ableiten lassen. Zurzeit ist alles eher undurchsichtig – bestes Beispiel dafür ist die erneute Neuorganisation der Strukturmaßnahmen der DFS-eigenen Technik. Hier fehlen Perspektiven und hier wurde so viel hin und her geschoben, dass kein Mensch mehr irgendwelche Zuordnung nachvollziehen kann. Das Wort Transparenz gehörte bei dieser Umbruchphase zu den unerwünschten Wörtern.

Ein anderes Beispiel ist die absolut verfehlte Personallage in den operativen Bereichen der Flugsicherung. Auch hier hat man teilweise zu lange gezögert, entsprechendes Personal auszubilden und Ersatz für ausscheidende Kollegen zu suchen. Für eine Zeit wurde die Ausbildungsrate an der Akademie nahezu auf 0 gesetzt. Eine Zahl, die sich jetzt rächt und die die verbliebenen Kollegen und Kolleginnen unter erhöhten Zugzwang setzt. Eine merkliche Veränderung der Personal-Ist- und Personal-Soll-Zahlen wird, nach neuesten Versprechungen, erst 2015 erreicht werden. Bis dahin heißt es auf die Zähne beißen und so manch eine Überstunde schieben, auch wenn dadurch möglicherweise eine persönliche Beziehung vor dem Abbruch steht.

FSBD – Bundesfachbereichskonferenz



von
Hans-Joachim
Krüger

Vom 5. bis 7.3.2010 fand in der thüringischen Landeshauptstadt Erfurt die diesjährige Bundesfachbereichskonferenz FSBD der GdF statt. Für die rund 100 Delegierten aus allen Bereichen des Betriebsdienstes (Tower, Center, Apron) war für dieses Meeting die Anfahrt bereits ein Thema. Die Möglichkeit Erfurt innerdeutsch mit dem Flugzeug zu erreichen, ist relativ problematisch. Daher waren sämtliche Delegierten zunächst auf die Bahn oder auf den eigenen PKW angewiesen.

Zu Beginn der Konferenz wurden die Gäste Mike Schmaehling (Bundesgeschäftsführer), Dajana Pedone (neue Azubi in der Geschäftsstelle), Nastasja Fischer (Rechtsanwältin) und Bernd Bockstahler (Redaktion „flugleiter“) begrüßt.

Ihre ersten Eindrücke über Gewerkschaftsarbeit machten die Azubis aus den Lehrgängen 191 und 193 Tower sowie aus den Lehrgängen 185 und 187 Center: Mona Zöller, Karoline Trull, Manos Radisoglou, Jonas Burtz, Bastian Skötsch, Alex Weber, Daniel Striller, Clemens Wirth und Jan Rose. Ein besonderer Dank geht an Nick Lehmann, der sich mit besonderem Engagement zusätzlich für die Fotos dieser Konferenz zuständig zeigte.

Organisiert wurde diese Veranstaltung wieder von Veronika Gebhardt, die bereits im Vorfeld der Veranstaltung das nötige Rahmenprogramm mit der Hotelleitung des BluRadisson SAS für Catering/Zimmer abgesprochen und vereinbart hatte.

Nach den obligatorischen – aber notwendigen – verwaltungstechnischen Verfahren zu Beginn der Veranstaltung nahm die Versammlung den Bericht des Vorstandes ohne Aussprache an. Mit großem Interesse verfolgten die Anwesenden danach den als Tischvorlage vorgelegten Kassenbericht von Jörg

Biermann. Unter dem Strich bleibt festzustellen, dass die Einnahmen auf Grund der erneut erhöhten Mitgliederzahlen gestiegen sind. Im Gegenzug gilt dies auch für die Ausgaben. Mit dem „Stuttgarter Streik“ und den Reisekosten für die verschiedensten GdF-Veranstaltungen sind bei den Ausgaben bereits die größten Kosten-

faktoren genannt. Reisekosten fallen u.a. an für Vorstandssitzungen, Konferenzen, nationale wie internationale Veranstaltungen und Arbeitsgruppen. Dem Kassenbericht angegliedert sind auch die aktuellen Mitgliederzahlen und die Mitgliederentwicklung. Zur Zeit darf man feststellen, dass die GdF-Gemeinde jährlich um ca. 70 – 80 Mitglieder anwächst und einen aktuellen Stand von 2600 Mitgliedern hat. Dem gegenüber stehen aber auch regelmäßige Austritte.

Als Gründe für die Austritte werden u.a. die Schwerpunktthemen Belastungstarifvertrag oder die Aussetzung der Gehaltserhöhung angegeben. Auch die Feststellung, dass Supervisoren – sobald diese in die Position berufen werden – fast grundsätzlich aus der GdF austreten, ist mehr als beachtenswert und zeigt eine völlig falsche Arbeitseinstellung der entsprechenden Austrittskandidaten. Jörg Biermann erläuterte den Fachdelegierten die Mitgliederbewegungen eindrucksvoll an sehr speziellen Excel-Tabellen. Der Bericht wurde von den Delegierten unter Beifall verabschiedet.

Neuwahlen

Nach dem Bericht von Vorstand und Kasse standen Neuwahlen für die Vorstandsfunktionen – Leiter FSBD, Schatzmeister und Internationales – auf der

alle Fotos:
Nick Lehmann



Tagesordnung. Da alle drei bisherigen Amtsinhaber einmütig erklärten, dass sie gerne in ihren Positionen weiterarbeiten möchten, waren die darauf folgenden Wahlen fast nur Formsache. Einstimmig wurde Petra Reinecke als Leiterin FSBD, Jörg Biermann als Schatzmeister und Jens Lehmann als Vorstand Internationales in ihren Ämtern bestätigt.

Rechtsschutz

Da die Gewerkschaft GdF nur eingeschränkt Rechtsschutz gewährt, sollte grundsätzlich jedem GdF-Mitglied bekannt sein. Jährlich werden dennoch an den GdF-Vorstand knapp 100 Anträge auf die Übernahme der Rechtsschutzkosten gestellt. Zwar werden diese Anträge vom Vorstand überprüft, dennoch kann nicht davon ausgegangen werden, dass die GdF grundsätzlich und auf jeden Fall den Rechtsschutz übernimmt. Daher wird nochmals an das Gremium appelliert, die Mitglieder für einen ausreichenden Versicherungsschutz zu sensibilisieren. Aus diesem Grund stellt die GdF-Juristin, Nastasja Fischer, das Kooperationsverfahren mit der ÖRAG für einen Rechtsschutz über die GdF vor. Weitere Einzelheiten hierzu sind im Artikel von N. Fischer wiederzufinden.

Informationen zu Tarifverträgen

Der Bundesvorstand aber auch gleichzeitig FSBD – Delegierte, Markus Siebers, berichtete über den Stand der Sach- bzw. Diskussionsstände mit den verschiedenen Arbeitgebern. Angesprochen werden die aktuellen Verhandlungen mit der DFS zum Thema Belastungstarifvertrag. Es darf festgestellt werden, dass dieser Belastungstarifvertrag zwischen GdF und DFS bisher eigentlich nur Makulatur ist. Eine merkliche Entlastung der Kolleginnen und Kollegen hat es bisher nicht gegeben. Die DFS versucht zwar mehr und mehr durch „Stundenabkauf“ die Überstundensituation abzubauen und – wie gerade im Center Karlsruhe – mit Gutscheinen bei Saturn / MediaMarkt bzw. Tankgutscheinen den Bediensteten die nötigen Überstunden zu versilbern. Eine Belastung durch finanzielle Zuwendungen abzukufen ist zwar legitim, aber dennoch muss die GdF

den Druck auf den Arbeitgeber DFS erhöhen, tarifliche Vereinbarungen besser zu schützen und deren Regularien umzusetzen. Der bis Ende 2011 vereinbarte Tarifvertrag, darf wohl schon jetzt als „Flop“ bezeichnet werden, wenn man diese Tatsache auf die Umsetzung beziehen will. Die vereinbarten Höchstgrenzen von Mehrarbeits- oder Überstunden, die verschiedenen Verfahren zur schichtplanmäßigen Umsetzungen konnten in der Vergangenheit vom Arbeitgeber DFS nur schwerlich eingehalten werden und werden auch in Zukunft nur schwerlich umzusetzen sein. Als Arbeitsaufgabe für die Zukunft ist auch die Neuvalidierung der Supervisoren erkannt worden und soll demnächst verhandelt werden.

Strategische Ausrichtung der GdF

Die zukünftige strategische Ausrichtung der GdF wird sich ggf. in Zukunft verändern müssen. Dieses Thema wird die GdF wohl längere Zeit beschäftigen und soll in den örtlichen Mitgliederversammlungen diskutiert werden. Zur Einleitung von gemeinsamen Gesprächen wird die GdF sich mit verschiedenen Spartengewerkschaften (z.B. Vereinigung Cockpit, UFO, Vereinigung Luftfahrt) verabreden. Die GdF möchte diesen Veränderungsabschnitt proaktiv beginnen und begleiten. Zurzeit stehen vier Alternativen von möglichen Ausrichtungen zur Verfügung, diese sollen auf breiter Basis zunächst den ÖMVen vorgestellt und dort diskutiert werden.

Arbeitsgruppen

Arbeitsgruppe A – Interne Organisation

An den Vorjahren orientiert sich das Budget der GdF und wurde von den Mitgliedern fast ohne Diskussion dem Plenum zur Annahme empfohlen.

Die Zeitschrift „der flugleiter“ hat nach wie vor einen sehr hohen Wert bei den Mitgliedern wie auch in der Presse- und Medienlandschaft. Bernd Bockstahler verweist auf die sich fast jährlichen wiederholenden Aufrufe aus dem Redaktionsteam, sich mehr für die



GdF zu engagieren und die Redaktion speziell mit Berichten aus den Niederlassungen und Regionen zu füttern. Nach den altersbedingten Austritten aus dem Redaktionsteam müssen in naher Zukunft jüngere Kollegen gefunden werden, die die Nachfolge des Redaktionsteams Bockstahler/Krüger antreten. Nach dem bekannten Rücktritt des langjährigen Pressesprechers Marek Kluzniak steht die Presse- und Öffentlichkeitsabteilung der GdF vor einer Neustrukturierung. Das bisherige Konzept mit nur einem Pressesprecher zu fungieren, soll von einem Presseteam-Konzept abgelöst werden. Dabei sollen tarifrechtliche sowie internationale Anfrage direkt vom Vorstand – hier von Michael Schäfer und Markus Siebers in Zusammenarbeit mit den tätigen Rechtsanwälten – heraus beantwortet werden, örtliche Anfragen werden aus einem Team (diesem Team gehören bislang an: Ralph Reinwarth, Jörg Biermann, Roman Glöckner und Achim Krüger) heraus beantwortet – koordinierend tritt dabei Bernd Bockstahler auf.

Besonders beäugt wurde nach Vorstellung des neuen Pressekonzeptes die interne Kommunikation sowie das offene Amt im Bundesvorstand Kommunikation. Speziell die interne Kommunikation wurde an einigen Fallbeispielen kritisch dargestellt und bedarf einer Neuregelung. Diese nötige Neuregelung ist jedoch direkt an die Position des Bundesvorstandes Kommunikation gekoppelt.

Arbeitsgruppe B – Fachliche Angelegenheiten

In dieser Arbeitsgruppe standen zunächst die verschiedensten Betriebstechniken zur Diskussion. Neben den bisher erstellten Positivlisten von Systemen und Techniken, sollen zukünftig diese Listen auch wieder mit den Unzulänglichkeiten gepaart werden. Systeme wie TFDPS oder Flaps ist zwar mancher Orts bereits eingeführt worden, Verbesserungen in Form neuer Software-Release sind versprochen worden, die Umsetzung jedoch ist bereits seit Monaten (Jahren) überfällig.

Für das System VAFORIT soll es zunächst bei dem geplanten Cut-Over Date, 17.12.2010, bleiben. Die personellen Schulungen zur Einführung des Systems werden im Sommer verstärkt und lassen für die Luftfahrt weitreichende Einschränkungen befürchten. Interessant war auch ein großer Sachstandsbericht über das PSS in Bremen. Hier laufen die vorbereitenden Maßnahmen ebenfalls im Plan. Eine wichtige ungeklärte Frage zu diesem System ist die offene Schuldrechtsproblematik. Zu diesem wichtigen Themenpunkt sollen unverzüglich Gespräche zwischen der GdF und dem Geschäftsbereich Center stattfinden.

Arbeitsgruppe C – Berufliche und soziale Angelegenheiten

Großes Interesse weckte in dieser Arbeitsgruppe die Abkürzung „AVRE“. Hinter dieser kurzen und bescheidenen Abkürzung steckt jedoch ein Thema mit höchster Brisanz – der Raumtonabhörung. Eine

probeweise Einführung der Raumtonabhörung wurde in einer Einigungsstelle gegen die Stimmen des örtlichen Betriebsrates beschlossen. Nach wie vor sind grundsätzliche Regularien bisher nicht geklärt. So ist z.B. ist ein Entwurf eines Untersuchungsauftrages an die TU Darmstadt, vorgelegt von der DFS, ebenfalls noch nicht abschließend beraten worden. Zusätzliche rechtliche Fragen über die Stimm-Aufzeichnungen konnten bisher nicht zufriedenstellend beantwortet werden – eine Durchführung eines Probetriebes ist daher wahrscheinlich frühestens Mitte 2010 möglich. Ein weiteres Thema dieser AG war die Lizenzierung von Apron-Controllern. Die Arbeitsgruppe war sich einig, die Lizenzierung für Lotsen FVK, Flugdatenbearbeiter/Flugberater und Supervisor aus diesen Bereichen sowie auch für Apron Controller durchzusetzen bzw. aufrechtzuerhalten.

Für die wohl wichtigste Kommission der GdF – die Tarifkommission – werden neue Kolleginnen und Kollegen gesucht. Eine Neuabfrage von möglichen Interessenten wird über die Obleute eingeläutet.

Arbeitsgruppe D – Internationales

Wie steht es um FABEC und was ist unter dem Begriff „Cross Border Triangle“ zu verstehen? Internationale und grenzübergreifende Fragen wurden von Jens Lehmann aufschlussreich beantwortet und weitergehende Schritte aufgezeichnet. Zu FABEC muss leider festgestellt werden, dass es bis heute noch keine genaue Definition zum Begriff FABEC gibt. Die EU-Kommission hat zwar neun Eckpunkte für die Durchführung von FABs festgelegt, dennoch muss bezweifelt werden, dass der vorgelegte Terminplan zur Einführung gehalten werden kann. Die Zusammenarbeit zwischen GdF/FSBD und der DFS in Bezug auf FAB ist als gut zu bezeichnen, aber auch hier existieren innerhalb der DFS Vorbehalte, in wie weit die GdF für eine Zusammenarbeit herangezogen werden sollte.

Zurzeit laufen Bestrebungen, eine deutsch-schweizerfranzösische Kontrollzentrale im Raum Basel auf der schweizerischen Seite zu errichten. Solange jedoch nicht geklärt ist, wie ein Betriebskonzept eines FABEC aussieht, ist es verfrüht, sich über mögliche neue Standortfragen zu unterhalten. Die GdF fordert hier eine Teilnahme an allen maßgeblichen Entscheidungen und Gesprächen bereits im Vorfeld und möchte auf alle Fälle die Arbeitnehmerinteressen wahren. Zum Abschluss der dreitägigen Veranstaltung in der thüringischen Landeshauptstadt dankte die FSBD-Vorsitzende Petra Reinicke allen Anwesenden und rief gleichzeitig die Untergruppen auf, sich für die Durchführung der Konferenz im Jahre 2011 zu bewerben. Ein besonderer Dank richtete die Vorsitzende an die jungen Teilnehmer der Akademie, die hoffentlich viel von der grundlegenden und berufsorientierten Gewerkschaftsarbeit erlebt haben. Wer weitergehende Informationen zur FSBD-Tagung erhalten möchte, wird gebeten sich an die entsprechenden Obleute oder an die Geschäftsstelle zu wenden.



Anmerkung des FSBD-Vorstandes:

Nachstehender Bericht stammt aus der Feder eines Mitgliedes, das sich für die Aufgabe eines Delegierten interessiert, aber erst mal sehen wollte, worauf sie sich einlässt. Da die ÖMV Rhein-Main die Anzahl ihrer Delegierten auf der Konferenz nicht ausgeschöpft hatte, war der Vorstand einverstanden, statt dessen dem interessierten Nachwuchs die Teilnahme an der Konferenz zu ermöglichen. Dieses Modell steht auch anderen ÖMVen offen, die normalerweise nur einen Delegierten schicken.

Ich bin kein Delegierter und ich wusste bis jetzt auch nicht, ob ich einer werden wollte. Daher habe ich das Angebot, als Nichtdelegierter mal in eine Fachbereichskonferenz „reinzuschnuppern“, gerne angenommen und mich von der GdF-Geschäftsstelle ganz unkompliziert als Gast zur Bundesfachbereichskonferenz des FSBD nach Erfurt einladen lassen.

Nach einem Frühdienst in Langen komme ich am Freitagnachmittag in Erfurt an. Die Konferenz läuft natürlich schon. Etwas unschlüssig stehe ich vor dem Konferenzraum. Darf man da einfach so reingehen? „Darf man“ teilte mir ein hilfsbereiter Teilnehmer mit. Also tue ich das auch. So viele Delegierte gibt es?

Erleichtert stelle ich fest, dass ich unter den fast hundert Menschen erstaunlich viele bekannte Gesichter entdecke. Den ein oder anderen kenne ich noch aus Akademie-Zeiten oder aus der Cafeteria des Langener Centers. Arbeitet der da hinten nicht in der Frankfurter Ecke?

Sobald der erste Sitzungstag geschlossen ist, kann man solche Fragen a la „kenn’ ich Dich nicht irgendwo her“ klären. Beim gemeinsamen Abendessen finde ich mich an einem Tisch mit -huch!- fremden Menschen wieder, die aber nach der Vorspeise nicht mehr wirklich fremd sind. Der GdF-ler an sich ist ja kommunikativ.

So viel zum Freitag. Samstag ist der Arbeitsgruppentag. Als erstes schaue ich kurz in Gruppe „C“ vorbei zum Thema FMP. Das dazugehörige Arbeitspapier gab’s schon vorher per Post, so dass ich in etwa weiß, worum es geht. Nach diesem Thema verlasse ich aber den „sozialen Bereich“ und verschwinde in den Sitzungsraum nebenan zu „B“. Fachliches. Uff. So viele Themen. So viele verschiedene Systeme. Und so viele Menschen, die sich damit bereits lange beschäftigt haben. Das ist interessant und ich staune und schweige.

Zwei Bremer, Nick und Roman, erzählen von PSS und den dazugehörigen Bugs. Der Münsteraner Lutz stellt das TWR-Flugplandarstellungssystem „Flaps“ vor. Sein Motto scheint zu sein „es gibt für alles eine @pp“ oder zumindest eine Schaltfläche. Soll man ganz intuitiv bedienen können. Kannte ich noch nicht, klingt aber cool.

Dann das Thema „Swing Over“, vor kurzem noch im Flugleiter, jetzt schon als NfL. Wenn auch mit Fehlern. „Neue Luftraumstrukturen“ steht auf der Tagesordnung. AMRUFA wird erklärt. Und dann erzählt Serge aus Zweibrücken die Geschichte einer TMZ. Da gibt es Zonen und Stufen und ein Loch – eine unterhaltsame Präsentation eines – nennen wir es mal „ulkigen“ – Luftraumes.

Erwähnen muss ich noch die Diskussion zum „Lotseneinsatz über 55“. Da steht plötzlich ein älterer Herr im Karo-Sakko auf. Herr Eckstein vom Hahn wird mir zugeraunt. Und so erlebe ich als Neuling auch noch den Beitrag eines Flugsicherungsurgesteins, das mit den berühmtberühmten Worten endet: End of Statement

PS: Nach meinem „Gastauftritt“ werde ich die nächste Konferenz hoffentlich als „echter“ Delegierter miterleben dürfen.

Anne-Kathleen Meyer (ÖMV Rhein-Main)

Flugvermessung in Deutschland (Teil 4)

von
H. M. Helbig

Die vorangegangenen Teile hatten die Zeiträume von 1952 bis 1976 („der flugleiter“ 5/2009), von 1976 bis 1995 (6/2009) und von 1995 bis 2001 (1/2010) zum Inhalt. Dieser Beitrag beschreibt die weitere Entwicklung von dem Jahr 2001 bis heute. Die heute verwendeten ähnlichen Funkrufzeichen „Nav Checker“ und „Flight Checker“ sind sicherlich verwirrend. Dies rührt daher, dass die Flight Inspection International GmbH (FII) das Rufzeichen „Flight Checker“ zugewiesen war und dieses, nachdem sich Aerodata von dieser Firma löste, dem neuen Unternehmen Aerodata Flight Inspection GmbH übertragen wurde. Die Nachfolgegesellschaft der FII hingegen, die Flight Calibration Services GmbH, benötigte nun natürlich ein eigenes, neues Funkrufzeichen. Sie entschied sich für den ähnlich klingenden Namen „Nav Checker“, welcher scherzhaft gerne auch als „Nerv Checker“ bezeichnet wird.

Flight Calibration Services GmbH

Die Flight Calibration Services GmbH (FCS) darf, nach Ausscheiden der Aerodata, als direkte Nachfolgegesellschaft der Flight Inspection International GmbH angesehen werden. Als Gesellschafter verblieben die Skyguide – Swiss Air Navigation Services Ltd. mit 25%, die Austro Control – Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH mit 20% und die Deutsche Flugsicherung GmbH – DFS, deren Beteiligung von 55% zunächst treuhändisch von Austro Control und der belgische Skynav S.A. verwaltet wurde. Die Flight Calibration Services GmbH mit Sitz am Braunschweiger Flughafen wurde am 02. Oktober 2001 ins Handelsregister eingetragen. Als Geschäftsführer fungiert bis heute der frühere Leiter der DFS-Consulting Rüdiger Schmidt.

Die Flotte bestand anfänglich aus zwei Beech 350 (D-CFMA und D-CFMB). Das Ziel der Vorgängerfirma, das Vermessungsgeschäft in Drittländern weiterzuführen und auszubauen, wurde nun nicht mehr verfolgt. Diese Aufträge sowie die Flugvermessung der Navigationsanlagen an den deutschen Regionalflughäfen übernahm die gleichzeitig gegründete Aerodata Flight Inspection GmbH. Die Kooperation mit Taunus-

air bzw. deren Nachfolgeunternehmen Jet Executive International wurde fortgesetzt. Allerdings wechselte FCS in den vergangenen Jahren zur Siegerländer Air Alliance Express AG (AYY/--; „Lupus“), deren Learjet 35A (D-CONE, D-CTRL) als Sekundärmessmaschinen mit präzise kalibrierten Transpondern zum Einsatz kommen.

Im Juni 2001 begann die DFS am Braunschweiger Flugplatz mit dem Bau eines neuen Verwaltungsgebäudes, das sie, nach Bezug im Februar 2002, an die FCS vermietet. Zuvor waren die Räum-

lichkeiten von der Aerodata angemietet worden. Nach Jahren der Kritik, die Messmaschinen, wie einst farblich besser kenntlich zu machen, führte die FCS Mitte 2002 eine wesentlich auffälligere Bemalung ihres Fluggeräts ein. Die zu Zeiten der Deutschen Flugmessgesellschaft mbH (DFMG) im Jahr 1994 eingeführte weißblaue Lackierung wich jetzt orangesilbernen Farben. Ein knappes Jahr später, am 25. März 2003, wurde die Gesellschaft nach ISO 9001:2000 zertifiziert.

Die Flotte konnte im November 2006 durch eine dritte Beech 350 (D-CFMD) vergrößert werden. Im Folgemonat, am 15. Dezember 2006 trennte sich die DFS von der indirekten Verwaltung ihrer Anteile über Drittfirmen und beteiligte sich nunmehr offiziell direkt mit 55% an der FCS. Nach Lieferung einer weiteren Beech 350 (D-CFME) im März 2009 verließ die D-CFMA im April die Flotte in Richtung Kasachstan zur IJT-Aviation. Jedes Flugzeug ist übrigens jährlich zwischen 800 und 1.000 Stunden in der Luft und die Messausrüstung allein hat einen Wert von ungefähr drei Millionen US Dollar je Flugzeug. Mittlerweile gehören auch wieder Einsätze im Ausland zum Flugprogramm der FCS. So sind die Maschinen in Abu Dhabi, Spanien oder Lettland unterwegs. Aber auch andere europäische Län-



der, die sich aufgrund ihrer Größe keine eigenen Flugvermessungsflotten leisten, könnten zukünftig in den Fokus der FCS rücken.

STECKBRIEF

Name: Flight Calibration Services GmbH
 Sitz: Braunschweig
 Basis: Braunschweig-Wolfsburg
 IATA-Code: --
 ICAO-Code: FCK
 ICAO Callsign: „Nav Checker“
 Luftfahrzeugmuster: B350 (D-CFMB, D-CFMD, D-CFME)
 Internet-Adresse: www.flightcalibration.de

FCS-Statistik:

Jahr	Mitarbeiter	Jahresergebnis	Eigenkapital
2001		376.460 €	200.736 €
2002		149.018 €	349.479 €
2003		52.682 €	402.161 €
2004		383.000 €	786.000 €
2005	42	356.000 €	1.076.763 €
2006		87.476 €	1.164.240 €
2007		252.032 €	1.416.272 €
2008		158.000 €	1.574.000 €
2009	ca. 40		

AFI Flight Inspection

Nachdem sich die Aerodata AG im Jahr 2001 von der Flight Inspection International GmbH getrennt hatte, gründete sie unter dem Namen „Aerodata Flight Inspection GmbH“ (AFI) ein eigenständiges Unternehmen für Flugvermessung. Die AFI übernahm die Überprüfung der Funknavigationsanlagen an den deutschen Regionalflughäfen und das Auslandsgeschäft. Schon im ersten Geschäftsjahr unter dem Geschäftsführer Wolfgang Jöres absolvierte die AFI mehr als 1.000 Messflugstunden.

Aerodata

Die Mutterfirma Aerodata AG war am 05. Juni 1985 in Braunschweig als Aerodata Flugmesstechnik GmbH von Mitarbeitern der TU-Braunschweig gegründet worden. Heute ist der Bereich Flugmesstechnik eines der Aerodata-Geschäftsfelder, das seit 2001 als „Aerodata Systems GmbH“ firmiert. Der erste Auftrag sah die Ausrüstung zweier Polarforschungsflugzeuge des Typs Dornier Do-228 für das Alfred-Wegener-Institut vor. Im Laufe der Jahre entwickelte sich die Firma zu einem international tätigen Unternehmen für Flugvermessungsausrüstung, an das unter anderem auch ein Wartungsbetrieb (Aerodata Maintenance GmbH) angegliedert wurde. 1989 wurde die Avionik Zentrum Braunschweig GmbH & Co. KG integriert. Im folgenden Jahr konnte Aerodata den Auftrag der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) zur Ausrüstung der Vermessungsflotte mit neuen Systemen aus eigener Entwicklung gewinnen. In der Folgezeit vertiefte sich diese Zusammenarbeit und führte 1994, gemeinsam mit der DFS GmbH, der Nachfolgesellschaft der BFS, zur Gründung der Deutschen Flugmessgesell-



schaft mbH (DFMG). Bis heute gehört es zum Geschäft der Aerodata, unter anderem gewöhnliche Geschäftsreiseflugzeuge ihres internationalen Kundenkreises zu Flugmessmaschinen umzurüsten.

Auslandsengagement

Schon im Jahr 1993 hatte Aerodata mit einem Anteil von 49 Prozent zusammen mit der englischen FRAVIAVIATION (51%) die Flight Precision Ltd., zur Durchführung von Flugvermessung im Auftrag der britischen Civil Aviation Authority (CAA) und der Royal Air Force (RAF) gegründet. Im Oktober 1996 übernahm Flight Precision, die sich seit Januar 2008 Cobham Flight Inspection Ltd. nennt, sogar die Ausrüstung, Mitarbeiter und Verträge der britischen „CAA flight calibration service“. In Australien ging Aerodata im Jahr 1999 eine ähnliche Kooperation mit Pearl Aviation Australia Pty.

WEIBMANTEL & VOGELANG

Rechtsanwälte • Fachanwälte

IHRE ANSPRECHPARTNER BEI ALLEN RECHTLICHEN PROBLEMEN:

Hans-Gerd Dannen*	Antje Harsdorff
Stephan Brozeit *	Birgitta Schneider **
Dr. Klaus Vosteen***	Dirk Vogelsang*
David Schäfer	Liesel Weißmantel*

* Fachanwälte für Arbeitsrecht
 ** Fachanwältin für Familienrecht
 *** Fachanwalt für Sozialrecht

BREMEN

Langenstraße 68
 28195 Bremen
 Tel.: (04 21) 960 99-0
 Fax: (04 21) 960 99-11

FRANKFURT AM MAIN

Am Hauptbahnhof 8
 60329 Frankfurt / Main
 Tel.: (069) 24 00 66 66
 Fax: (069) 23 80 26 53

E-Mail: wv@kanzlei-wv.de

Internet: www.kanzlei-wv.de

Ltd. ein, aus der die Flugvermessungsgesellschaft AeroPearl Pty. Ltd. hervorging, die Michael Bitzer seit Januar 2002 leitet.

Mitte 2004 führte die AFI zwei Monate lang die ILS-Erstvermessung am Flughafen von Kabul in Afghanistan durch. Zur Entschärfung einer möglichen Gefahr durch terroristische Anschläge fand dieser Einsatz in enger Absprache mit der Bundeswehr vor Ort statt. Jedoch wurde die Aerodata Flight Inspection weniger als ein Jahr später erneut angefordert, da die Landekursendeantennen in Kabul durch Flugzeugunfälle zerstört und wieder aufgebaut worden waren und deshalb eine abermalige Vermessung notwendig wurde. Zu den ausländischen Kunden der Aerodata Flight Inspection gehören heute sechzehn Länder, darunter der Kosovo, Luxemburg, die Niederlande, Mazedonien, Slowenien, Bahrain, Kuwait, Oman, Jemen und die Vereinigten Arabischen Emirate.

AFI Flight Inspection

Zum Januar 2006 verkaufte die Aerodata AG ihre Anteile an den Flugvermessungsfirmen in Großbritan-

nien und Deutschland an die britische Cobham plc. (--/CLB; „Calibrator“). Seither firmiert die Aerodata Flight Inspection nunmehr als AFI Flight Inspection GmbH.

Heute beschäftigt das nach wie vor am Braunschweiger Flughafen ansässige Unternehmen etwa 23 Mitarbeiter. Cobham holte die AFI-Flotte, die zuletzt aus einer Beech 200 „King Air“ (D-ICFI) und zwei Beech 350 „King Air „ (D-CFIA, D-CFIS) bestand, Ende 2009 bzw. Anfang 2010 vom deutschen in das britische Register.

STECKBRIEF

Name:	AFI Flight Inspection GmbH
Sitz:	Braunschweig
Basis:	Braunschweig-Wolfsburg
IATA-Code:	--
ICAO-Code:	FII
ICAO Callsign:	„Flight Checker“
Luftfahrzeug-	
muster:	aktuell keine eigenen Flugzeuge
Internet-Adresse:	www.afi.aero



➔ 1000 Fuß über der Schwelle muss das Flugzeug in Landekonfiguration sein.

Photo: W. Fischbach



„Descend FL 70, High Speed approved“

Ein häufig gesprochener Satz, vor allem von Kollegen, die im Approach-Geschäft tätig sind. Im Bestreben, den anfallenden Flugverkehr möglichst verzögerungsfrei für den Anflug frei zu geben, wird gerne auf diese Möglichkeit zurückgegriffen, so sie denn durch die Luftraumstruktur möglich ist.

Meist gibt es von Pilotenseite auch keine Einwände und nicht selten erfreut sich auch der eine oder andere an der Betrachtung des Radarbildes nach der Erteilung einer solchen Freigabe. Da kann es doch verwundern, wenn man erfährt, dass die meisten Fluggesellschaften ihren Piloten vorschreiben, unterhalb von FL 100 (oder Flughöhe 10.000FT, je nachdem, was an dem jeweiligen Flugplatz relevant ist) mit maximal 250 KIAS zu fliegen.

Warum 250KT unter FL 100?

Die internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) sieht eine Maximalgeschwindigkeit von 250 KT unter FL 100/10.000FT vor, um eine gemeinsame Luftraumnutzung durch Luftfahrzeuge, die sowohl nach VFR als auch nach IFR operieren zu ermöglichen. Der überwiegende Teil der VFR-Fliegerei spielt sich unterhalb von FL100/10.000FT ab, da die meisten entsprechenden Luftfahrzeuge nicht für den Betrieb in größeren Höhen gedacht sind (fehlende Druckkabine, Sauerstoff etc.).

Von diesen 250 KT darf nur abgewichen werden, wenn eine höhere Geschwindigkeit notwendig ist, um das Luftfahrzeug sicher zu führen. Damit ist gemeint, dass man auch schnell genug sein muss, um bei gegebenenfalls notwendigen Ausweichmanövern keinen Strömungsabriss zu riskieren. So gibt beispielsweise die französische Luftwaffe den Mirage 2000 Piloten vor, bei VFR-Überlandflügen mit 420 KIAS zu fliegen, da hierbei die optimale Manövrierbarkeit gegeben ist.

Trotz solcher leistungsbedingter Sonderfälle wird ein VFR-Flug nach dem Motto „See and avoid“ betrieben. Dies gilt grundsätzlich auch für IFR-Flüge – von Flugsicherungsleistungen und Betrieb bei IMC einmal abgesehen. Daher muss man den jeweiligen Piloten auch die Chance dazu geben, anderen Flugverkehr zu erkennen und ihm auszuweichen. Da dies mit steigender Geschwindigkeit immer schwieriger wird, wurde von ICAO die 250 KIAS vorgegeben, als Kompromiss zwischen „Verkehr erkennen können“ und

„Luftfahrzeug sicher in der Luft halten“. Da aber auch eine Notwendigkeit auf Seiten der Flugsicherung erkannt wurde, Flugzeuge schneller fliegen lassen zu können, gibt es die Luftraumklassen A, B und C in welchen IFR-Flüge keinen Geschwindigkeitsbeschränkungen unterliegen. Im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland kommt hiervon nur der Luftraum Klasse C zur Anwendung.

Nicht nur VFR-Flieger sind eine Gefahr

Also Alles Bestens mit „High-Speed below FL100“, zumindest im Luftraum Klasse C, könnte man jetzt denken. Nicht ganz. Die Notwasserung eines Airbus A320 im Hudson River zwischen New York und New Jersey hat gezeigt, dass Vogelschläge ein erhebliches Risiko darstellen. Das an sich ist keine neue Erkenntnis, sie ist aber durch diesen spektakulären Vorfall auch bei Luftfahrtlaien durchgedrungen.

Im Flight Safety Letter der Condor 03/2009 stehen hierzu ein paar interessante Fakten. Zwar sind die Bauteile eines Luftfahrzeugs, dazu zählt auch die Cockpitscheibe, auf Vogelschläge getestet worden, doch beschränken sich die Tests auf Einzelkollisionen. Der „Standardvogel“ ist aber mit einer Masse von 1.800 Gramm eher üppig bemessen. Er entspricht übrigens einer fetten Wildente.

Wenn nun ein Vogel auf ein Luftfahrzeug trifft, wird Energie frei. Das bedeutet, dass unter Umständen Schäden am Luftfahrzeug entstehen können. Da die Energie, die bei einer Kollision frei wird, mit der Formel „Halbe Masse mal Beschleunigung hoch zwei“ berechnet wird, kann man schlussfolgern, dass das Schadensrisiko am Flugzeug mit der Geschwindigkeit wächst.

Wenn wir jetzt beim Beispiel der 1.800 Gramm schweren Wildente bleiben, so macht diese sich bei einem Aufprall mit 250KT mit 17 t bemerkbar. Bei 350 KT wären es dann schon 33 t. Erschwerend kommt hinzu, dass 30% aller Vögel, die oberhalb von 3.000

von
Carsten
Wiltschko

Photo von
Manos
Radisoglou



→ Die meisten Fluggesellschaften schreiben Ihren Piloten vor, unter FL 100 mit maximal 250 KIAS zu fliegen.
Photo: LOT



FT angetroffen werden, mehr Gewicht auf die Waage bringen als 1.800 Gramm. Generell kann man gemäß AIP sagen, dass sich das Gros der Vogelschläge in Höhen bis 2.000 FT GND abspielt, bei großräumigem Vogelzug jedoch bis 6.000 FT GND eine deutliche Gefahr besteht. Dies führt dazu, dass z.B. der Hersteller Embraer die Modelle 135/145 aufgrund der Vogelschlaggefahr auf 250 KIAS unter FL 100 beschränkt hat.

Wie reagieren Airlines darauf?

Da große Fluggesellschaften in aller Herren Länder fliegen, wäre es von den einzelnen Piloten zu viel verlangt, sich vor Antritt des Fluges mit allen Luftfahrt-handbüchern aller zu überfliegenden Staaten vertraut zu machen. Die Airlines beschränken sich hierbei auf eine, vom Gesetzgeber geforderte, mehr oder weniger ausführliche „Airport familiarisation“ und geben ihren Besatzungen in Form von internen Dienstvorschriften die Maßgaben mit, nach denen die Luftfahrzeuge zu

führen sind. Hierbei ist man bestrebt, möglichst einfache und generelle Vorgaben zu machen, die möglichst auf alle Zielflugplätze anwendbar sind. Da fängt auch schon das erste Problem an. Wenn man sich allein den Zustand in Deutschland ansieht, stellt man fest, dass es Flughäfen gibt, die auch unter FL100 von Luftraum C umgeben sind und andere, die es nicht sind. Der Einfachheit halber geben die Airlines ihren Besatzungen vor, dass unter FL100 mit maximal 250 KT zu fliegen ist.

Hinzu kommt die erwähnte und nicht zu unterschätzende Gefahr durch Vogelschläge. Neben der potentiellen Gefahr für die Besatzungen und vielleicht auch Passagiere spielen hier Kostenfaktoren eine Rolle. Selbst wenn bei einem Vogelschlag niemandem, außer dem Vogel etwas passiert, so muss doch das Luftfahrzeug untersucht und gegebenenfalls repariert werden. Das kostet natürlich Geld. Abgesehen davon, dass der Flieger für seine geplanten Flüge nicht zur

Verfügung steht und man eine Alternative suchen muss...die selbstverständlich wieder Geld kostet.

„Unstabilized Approaches“

Aber nicht nur das rechtzeitige Erkennen von VFR-Fliegern und mögliche Vogelschläge sind ein Problem. Auch „unstabilized Approaches“, also nichtstabilisierte Anflüge sind ein Sicherheitsrisiko. Ein alter Fluglehrer meinte einmal: „Schlechter Anflug, schlechte Landung“. Zugegebenmaßen hat er es etwas rustikaler ausgedrückt, der Sinn bleibt jedoch der gleiche.

Wenn nun mit einem kleinen Schulungsflugzeug wie der Cessna 150 eine verunglückte Landung hingelegt wird, entstehen selten Schäden außer am Ego des Flugschülers. Wenn man sich aber vor Augen hält, dass ein Verkehrsflugzeug beim Landen deutlich schwerer und schneller ist, als die Cessna 150, kann man sich vielleicht denken, dass eine verunglückte Landung hier durchaus fatale Folgen haben kann.

Daher haben viele Fluggesellschaften ihren Piloten in internen Dienstvorschriften die Vorgabe gemacht, bei einer Höhe von 1.000 FT über der Landepistenschwelle das Luftfahrzeug in der endgültigen Landekonfiguration zu haben. Das ist bei einem normalen ILS-Anflug etwas weniger als 3NM vor der Schwelle. Um dies zu erreichen, müssen verschiedene System des Luftfahrzeugs zeitgerecht reduziert werden. Bei hohen Geschwindigkeiten wirken starke aerodynamische

Kräfte auf die Oberflächen. Daher gibt es Maximalgeschwindigkeiten, bis zu denen Klappen, Vorfügel und Fahrwerk verstaubt sein müssen bzw. ab deren Unterschreitung die Auftriebshilfen und Fahrwerke wieder ausfahren werden können. Hinzu kommt, dass Auftriebshilfen eigentlich nicht zum Verlangsamen des Luftfahrzeugs vorgesehen sind. Hierfür sind Speedbrakes und das Fahrwerk da. Der Einsatz von beiden ist jedoch mit ziemlichem Lärm verbunden, was nicht dazu beiträgt die Herzen der Flughafenanwohner zu gewinnen.

Eine B738 kann zwar schon bei 270 KT IAS das Fahrwerk ausfahren, die ersten nennenswerten Klappenstufen (Flaps 15) können jedoch erst bei 200 KIAS gesetzt werden. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass ein Flugzeug im Horizontalflug mit etwa einem Knoten pro Sekunde reduziert, ist es nicht schwer sich vorzustellen, dass es etwas eng wird, wenn ein anfliegendes Luftfahrzeug mit 280KT auf das ILS gesetzt wird, wo es auch noch sinkt.

Piloten haben sich an die Vorgaben ihrer Fluggesellschaften zu halten, welche aus Gründen von Luftraumstruktur, Vogelschlagrisiko und verunglückten Anflügen in vielen Fällen eine maximale Geschwindigkeit von 250KIAS unter FL100 vorgeben. Somit sei für etwas Verständnis geworben, wenn ein Pilot auf die Freigabe „High Speed approved“ mit „We would like to reduce 250“ antwortet.

→ Vogelschlag brachte diese DC-10 in New York zum Absturz. /Photo: DAVVL



Spanische Verhältnisse und altbekannte Schuldzuweisungen



von
Werner
Fischbach

Als der spanische Verkehrsminister José Blanco ankündigte, die Flugsicherungsgebühren für dieses Jahr einfrieren zu wollen, ist diese Botschaft insbesondere bei den spanischen Fluggesellschaften ganz sicherlich positiv aufgenommen worden. Allerdings dürfte José Blanco und vor allem sein Kollege, der für die Staatsfinanzen zuständig ist, damit ein Problem haben. Ganz einfach deshalb, weil sich der spanische Staatshaushalt in einem desolaten Zustand befindet und er eigentlich auf Einnahmen gar nicht verzichten kann. Nach Angaben der Tagesschau-Onlineausgabe vom 6. Februar hat Spanien 2009 mit einem Haushaltsdefizit von über elf Prozent abgeschlossen; die Verschuldung wird in diesem Jahr voraussichtlich auf 65% des Bruttoinlandsprodukts ansteigen und droht, im Jahr 2013 den Wert von 74% zu erreichen. Eigentlich keine Grundlage, um auf dringend benötigte Einnahmen zu verzichten.

Natürlich hat José Blanco ziemlich genaue Vorstellungen, wer für dieses Defizit geradzustehen hat – die Controller! Denn deren Gehälter sind seiner Meinung viel zu hoch, so dass sie mit ihren Reichtümern nicht nur zur Sanierung der Staatsfinanzen beizutragen, sondern auch die abzusehenden Ausfälle bei den Flugsicherungsgebühren zumindest teilweise auszugleichen hätten. Einem britischen Zeitungsbericht zufolge beabsichtigte Blanco, die Gehälter der Controller um 40% zu kürzen.

→ *Vom Einfrieren der Flugsicherungsgebühren dürften in erster Linie die spanischen Fluggesellschaften profitieren.*

Photo: Airbus Industrie

Ob er bei seinem Vorhaben von den spanischen Fluggesellschaften öffentlich unterstützt wurde, ist nicht bekannt (zumindest ist auf der Presseseite der Iberia darüber nichts zu finden). Allerdings hat sich die International Air Transport Association (IATA) zu Wort gemeldet. Dabei hat sie zunächst dem Vorhaben, die Flugsicherungsgebühren für dieses Jahr einzufrieren, Beifall gespendet, weil dies natürlich ihren Mitgliedern hilft, in diesen schwierigen Zeiten besser über die Runden zu kommen.

Doch damit wollte es die IATA nicht belassen. Sie sieht in der Maßnahme auch einen ersten Schritt, die Kosten des spanischen Flugsicherungsdienstleisters AENA (Aeropuertos Espanoles y Navegación Aérea) unter Kontrolle zu bringen. AENA müsse, so die IATA, gegen die hohen Arbeitskosten und ihre geringe Produktivität angehen. Nach Angaben der IATA betragen die Kosten für einen AENA-Controller 343€ pro Stunde, wogegen der europäische Durchschnitt bei 139€ liege. Deshalb wären in Spanien für eine Flugstunde 625€ zu zahlen, während der europäische Durchschnitt bei 408€ liege. Im Mittel fertige ein spanischer Controller pro bezahlter Stunde lediglich 0,54 Flugstunden (0,54 flight hours per paid hours) ab, während dieser Wert in Großbritannien bei 1,17, in Deutschland 1,02 und in Frankreich sowie in Italien bei 0,81 liege. Sie verlange, so erklärte die IATA, nichts Unmögliches, sondern fordere lediglich, dass AENA dieselbe Effizienz wie Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Italien erreiche. Unter Beibehaltung der Sicherheit, versteht sich.

The Story behind der Story

Nun sollen die von der IATA veröffentlichten Zahlen nicht angezweifelt werden. Sie dürften den Veröffentlichungen Eurocontrols bzw. der Performance Review Commission entnommen sein. Ob es jedoch sinnvoll und vor allem ehrlich ist, die hohen spanischen Flugsicherungsgebühren und die niedrige Produktivität der AENA mit dem Durchschnitt der europäischen Flugsicherungsdienstleister zu vergleichen, ist fraglich. Schließlich sollten bei derartigen Vergleichen die Bedingungen, unter welchen die Leistungen erbracht werden, nicht unerwähnt bleiben. Wobei nicht nur die Anzahl der Controller, die technische Ausrüstung oder die Komplexität des Luftraums sowie die Kapazität der Flughäfen berücksichtigt werden dürfen, sondern auch die Lebenshaltungskosten in den einzelnen Ländern.



Mit dem Gehalt eines rumänischen Kollegen dürfte ein Controller in Madrid oder Barcelona seine Familie kaum ernähren können. Darüber hinaus muss auch gefragt werden, ob spanische Fluggesellschaften wegen der hohen Flugsicherungskosten Konkurs anmelden mussten oder wie die Iberia in finanzielle Schwierigkeiten geraten ist. Natürlich hilft das Einfrieren der Flugsicherungsgebühren den Fluggesellschaften, die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise besser zu überstehen. Doch wenn es Iberia trotz der Fusion mit der ebenfalls defizitären British Airways nicht gelingt, schwarze Zahlen zu schreiben, dann dürften ganz sicherlich nicht die spanischen Controller daran schuld sein. Sondern die Tatsache, dass die mathematische Regel, nach welcher minus mal minus ergibt, sich nicht so einfach auf die wirtschaftliche Arithmetik übertragen lässt. Da hilft auch nicht so besonders viel, wenn durch diese Fusion nach Luft-hansa und Air France/KLM die drittgrößte Fluggesellschaft Europas entsteht.

Dass die Ankündigung des spanischen Verkehrsministers, die Flugsicherungsgebühren für dieses Jahr einzufrieren, die IATA zu einer etwas aggressiven Pressemeldung veranlasst hat, scheint einen besonderen Grund zu haben. Dieser ist wohl in den Tarifverhandlungen zwischen der AENA und der spanischen Gewerkschaft USCA (Unión Sindical de Controladores Aéreos) zu suchen. Da wollte die AENA die Controller zu mehr Überstunden verpflichten (die jährliche Arbeitszeit beträgt bis zu 1600 Stunden), was diese ablehnten und sich vor Weihnachten entschlossen, keine Überstunden mehr zu leisten. Als Folge davon mussten während der Feiertage in Madrid zwei von vier Pisten geschlossen werden.

Daraufhin hatte sich der Verkehrsminister zu Wort gemeldet und die Löhne der Controller in den Zeitungen veröffentlichen lassen. Die USCA reagierte, indem sie nicht nur die aus ihrer Sicht „reellen“ Zahlen publizierte, sondern auch das Missmanagement

bei der AENA und deren Schuldenberg von ca. 12 Milliarden Euro anprangerte. Und natürlich sind die Controller nicht damit einverstanden, wenn dieses Defizit (nahezu) ausschließlich durch Kürzungen ihrer Gehälter abgebaut, die AENA also auf ihre Kosten saniert werden soll. So entwickelten sich Auseinandersetzungen zwischen der Regierung bzw. der AENA auf der einen und der USCA auf der anderen Seite zu einer regelrechten „Schlamm-schlacht“. Bis sich José Blanco in der Öffentlichkeit weniger aggressiv zeigte und die Verhandlungen wieder aufgenommen wurden. Allerdings wurden diese von der AENA am 1. Februar abgebrochen. Wie es nun weiter geht, ist zum jetzigen Zeitpunkt (Ende Februar) nicht bekannt.

In britischen Zeitungen wird spekuliert, dass die USCA ausgerechnet zu Ostern ihre Mitglieder zum Streik aufrufen könnte. Was der Tourismusindustrie einen gewaltigen Verlust bescheren und die Regierung vor ein Problem stellen würde. Weshalb diese nach Angaben der Online-Ausgabe der Daily Mail (Mail Online) überlegt, Militärcontroller als Streikbrecher einzusetzen. Allerdings würde dies der sozialistischen Regierung Zapateiro nicht besonders gut zu Gesicht stehen – es wäre schlicht und einfach auch illegal. Denn es ist kaum davon auszugehen, dass die spanischen Militärcontroller über dieselben Berechtigungen verfügen wie ihre zivilen Kollegen. Aber vielleicht wirft die Regierung ihre Bedenken über Bord und orientiert sich am ehemaligen US-Präsidenten Ronald Reagan. Der hatte während des PATCO-Streiks einst einmal rund 12 000 Controller gefeuert und deren Aufgaben dem Militär übertragen. Der Daumen des lieben Gottes soll damals jede Menge Überstunden eingelegt haben, so dass es im amerikanischen Luftraum „nur“ zu Unregelmäßigkeiten und zu keiner Katastrophe gekommen ist.

Anmerkung der Redaktion:

Nach Erstellung des Beitrags hat es eine Einigung zwischen der Regierung und der Gewerkschaft gegeben. Wir werden berichten.



Antworten auf die Fragen der Welt

Gebundene Luxusausgabe

Atlas der Globalisierung für 23 €

Mit herausnehmbarer Karte „Die Welt von morgen“. CD-ROM für Windows, Mac und Linux, mit allen Texten, Karten und Schaubildern als Einzeldateien. 300 neue Karten und Grafiken. 216 Seiten, Format 23,5 x 30,5 cm, ISBN 978-3-937683-25-6

Nichts mehr verpassen.

Folgen sie uns auf Twitter http://twitter.com/monde_diplo
Werden sie unser Fan auf Facebook.

Großformatiges Paperback

Atlas der Globalisierung für 13 €

300 neue Karten und Grafiken
216 Seiten, Format 22,5 x 29,9 cm
ISBN 978-3-937683-24-9

Bestellen Sie unter:

T (030)25902138 | tazshop@taz.de
www.monde-diplomatique.de



LE MONDE diplomatique
Der globale Blick

Nachschub für Afghanistan



von
Werner
Fischbach

Der Luftangriff auf die von den Taliban gekaperten Tanklastzüge bei Kundus und die Frage, wie die westlichen Staaten die Lage am Hindukusch (wieder) in den Griff bekommen können, hat Afghanistan in den Mittelpunkt der Politik gestellt. Dabei ergibt sich natürlich auch die Frage, wie der Nachschub für das deutsche ISAF-Kontingents organisiert ist.

Eine Antwort auf diese Frage kann man am Fliegerhorst Trolenhagen finden. Der befindet sich im Süden Mecklenburg-Vorpommerns und ist zivilen Luftraumnutzern besser als Regionalflughafen Neubrandenburg bekannt. Wobei es korrekt ist, ihn als Fliegerhorst mit ziviler Nutzung zu bezeichnen. Eindeutiger Hausherr ist die Luftwaffe, was ganz einfach aus dem „Location Indicator“ ETNU zu ersehen ist. Von hier aus wird die Fracht zum Flughafen Mazar-e Sharif geflogen.

Auf dem Fliegerhorst Trolenhagen ist neben der Luftwaffenstandhaltungsgruppe 22 auch eine Einheit stationiert, die 2007 eingerichtet, als Einsatzunterstützungsgruppe der Luftwaffe bezeichnet und mit dem Wortungetüm EinsUstgGrpLw abgekürzt wurde. Sie ist gewissermaßen der logistische Einsatzverband, der die fliegenden Verbände der Luftwaffe weltweit mit allem, was diese bei ihren Einsätzen benötigen, versorgt. Für den Nachschub des deutschen ISAF-Kontingents zeichnet die Fliegerhorststaffel verantwortlich, die erst im Juli 2008 aufgestellt wurde. Neben der Be- und Entladung der Transporter nehmen die Soldaten der Fliegerhorststaffel hin und wieder auch noch andere Aufgaben wahr. Das Betanken von Kampfflugzeugen der Luftwaffe und der NATO zum Beispiel. Darüber hinaus dient Neubrandenburg-Trolenhagen als Ausbildungsstandort und Ausweichplatz für das in Rostock-Laage stationierte Jagdgeschwader (JG) 73. Die Be- und Entladung der Transportflugzeuge wird auf dem zivilen Teil des Flughafens durchgeführt und dies lässt bereits darauf schließen, dass der Nachschub der ISAF-Truppen nicht mit militärischen

Transportern durchgeführt wird. Die inzwischen in die Jahre gekommenen C-160 Transall der Luftwaffe sind dafür irgendwie nicht so richtig geeignet, so dass sie für diese Aufgabe bereits Ende 2005 von russischen IL76D, IL-76TD sowie An-124 abgelöst wurden.

Die meisten der eingesetzten Maschinen stammen von Silkway Airlines aus Aserbeidschan.

Die Flugzeit von Trolenhagen nach Mazar-e Sharif im Norden Afghanistans beträgt für eine IL-76 etwa sieben Stunden. Bei Silkway Airlines dauert es allerdings etwas länger. Denn um die Treibstoffkosten so gering wie möglich zu halten, legen die Ilyushins auf dem Heimatflughafen einen Tankstopp ein. Weil in Baku die Spritkosten wesentlich niedriger liegen als in Deutschland. Die ebenfalls eingesetzten An-124 werden nicht von Silkway Airlines betrieben. Ob auch sie irgendwo zwischenlanden, um billigeren Treibstoff in die Tanks zu füllen, kann den Verlautbarungen der Luftwaffe nicht entnommen werden. Ohnehin war dieses Flugzeug bis vor kurzem mit einem Handicap behaftet – es war für die Gegebenheiten in Mazar-e Sharif zu groß und zu schwer. Oder anders ausgedrückt – die Piste dort war zu kurz für den russischen Großraumtransporter. Im Vergleich zur IL-76, die maximal 50 Tonnen transportieren kann (mit der Bundeswehr wurden 30 Tonnen auf dem Weg nach Afghanistan und 20 Tonnen auf dem Rückflug vertraglich vereinbart), kann die An-124 bis zu 150 Tonnen schultern.

Deshalb steuerte die An-124 den Flughafen von Kabul an. Und von dort musste der Nachschub in den Norden Afghanistans transportiert werden – dort wo die Einheiten der Bundeswehr stationiert sind. Immerhin sind dies zurzeit noch 4 500 Soldaten (und natürlich auch Soldatinnen); eine Aufstockung des Truppenkontingents wurde vom Bundestag beschlossen.

➔ *Nach Dienstschluss der militärischen Controller wird Neubrandenburg zum unkontrollierten Platz.*
Photo: Norbert Thomas / Luftwaffe





→ Der zivile Luftverkehr in Mazar-e Sharif wächst langsam, aber stetig.
Photo: Luftwaffe



→ Nach dem Bau der neuen Piste kann Mazar-e Sharif auch von An-124 angefliegen werden.
Photo: H. Helbig

Logistikdrehscheibe Mazar-e Sharif

Zu Zeiten, als die Taliban zumindest in großen Teilen Afghanistans herrschten, gehörte Mazar-e Sharif und damit auch der acht Kilometer von der Stadt entfernte Flughafen zum Herrschaftsbereich des berühmten Warlords Raschid Dostum. Nachdem die Taliban aus der Provinz abzogen, übernahm die damalige Nordallianz im November 2001 die Kontrolle. Ab Januar 2002 diente der Flughafen der kanadischen 10th Mountain Division als Basis. Am 1. Juli 2004 übernahm die ISAF (International Security Assistance Force) die Kontrolle über den Flughafen. Der nicht nur dem Militär, sondern auch dem zivilen Luftverkehr dient. Im Juli 2008 hat die Bundeswehr die Führung des Regionalkommandos Nord übernommen und ist seitdem auch für den Betrieb des Flughafens verantwortlich.

Bereits am 1. Mai 2006, also noch bevor die Bundeswehr die Kontrolle über den Flughafen übernommen hatte, wurde das Einsatzgeschwader Mazar-e Sharif (EG MeS) in Dienst gestellt. Neben sechs Aufklärungstornados (RECCE-Tornados) gehören derzeit auch acht C-160 Transall und sechs CH-53 – Hubschrauber der Heeresflieger zum EG MeS. Somit ist Mazar-e Sharif nicht nur Einsatzbasis für die Tornados, sondern dient auch als logistische Drehscheibe zur personellen und materiellen Versorgung des deutschen ISAF-Kontingents. Zuvor war der Nachschub von Termez in Usbekistan nach Afghanistan geflogen worden.

Am 10. März letzten Jahres wurde mit dem Bau einer neuen Piste in Mazar-e Sharif begonnen. Finanziert wurde das Vorhaben aus dem NATO-Infrastrukturprogramm. Zu Weihnachten 2009 wurden die Arbeiten

abgeschlossen. Seitdem verfügt Mazar-e Sharif über eine 3180 m lange und 45 m breite Piste, die zudem mit einem ILS ausgerüstet ist. Sie wurde – Ehre wem Ehre gebührt – am ersten Weihnachtsfeiertag vom Kommodore des Einsatzgeschwaders persönlich eingeweiht. Mit einem Tornado führte Oberst Dr. Jan Kuebart den ersten Start auf der neuen Piste durch.

Für die Bundeswehr hat die neue Piste eine besondere Bedeutung. Denn nun kann Mazar-e Sharif von Deutschland aus auch mit der An-124 direkt angefliegen werden. Ebenso wären Landungen (und vor allem Starts) mit einer B747 möglich. Nun muss der Nachschub, der bisher mit einer An-124 oder einem anderen Großraumflugzeug nach Kabul geflogen wurde, nicht mehr auf dem Landweg zu den Einheiten der Bundeswehr transportiert werden. Denn abgesehen von der Tatsache, dass dieser wesentlich zeitaufwändiger ist, so dürfen die Gefahren, denen ein Transport über Land durch die Taliban ausgesetzt sind, nicht unterschätzt werden. Gerade das Wiedererstarken der Gotteskrieger ist ein Grund, weshalb das Pressinformationszentrum der Luftwaffe verständlicherweise keine Auskunft über die Transportwege vom Flughafen Mazar-e Sharif zu den jeweiligen Einheiten geben will. Schließlich möchte man die Taliban nicht über die Presse über die Nachschubwege der Bundeswehr unterrichten (wobei die Gefahr, dass die Taliban den „flugleiter“ lesen, als äußerst gering einzuschätzen ist).

Besonders wichtig ist, dass der Ausbau des Flughafens von Mazar-e Sharif nicht nur der ISAF zu Gute kommt, sondern auch dem, wenn auch langsam wachsenden zivilen Luftverkehr. Am 31. Dezember letzten Jahres wurde die 22 222. Flugbewegung registriert (siehe auch die Kurzmeldung im letzten „flugleiter“). Das ist aus deutscher Sicht nicht besonders viel. Allein im verkehrsarmen November 2009 konnte der Regionalflughafen Dortmund 29.957 Flugbewegungen vermelden. Erfurt schaffte immerhin 10.553. Dennoch – der Flughafen Mazar-e Sharif ist ein wichtiger Bestandteil der afghanischen Infrastruktur. Afghanische Fluggesellschaften wie Ariana, Kam Air oder Safi Airways wissen dies zu schätzen.

...und die Flugsicherung

Sowohl in Neubrandenburg-Trollenhagen als auch in Mazar-e Sharif ist die Luftwaffe für die Flugverkehrskontrolle verantwortlich. In Trollenhagen ist die militärische Platz- und Anflugkontrolle während der militärischen Dienstzeit aktiv. Das bedeutet, dass die Militärcontroller nach dem Ende des militärischen Flugverkehrs bzw. dem letzten Abflug in Richtung Mazar-e Sharif bzw. Baku ihren Tower abschließen, das Licht ausmachen und die Kontrollzone gleich nachhause oder ins Offizierskasino mitnehmen.

Dabei decken sich die Öffnungszeiten des Flughafens nicht mit denen des Towers (und damit auch der militärischen Anflugkontrolle). So sind die Öffnungszeiten des zivilen Flughafens im Sommer von 0600 bis 1800

GMT veröffentlicht, die des Towers bzw. der Kontrollzone Montag bis freitags von 0600 bis 1500 und freitags von 0600 bis 1000 GMT. Und an den Wochenenden scheint die militärische Flugsicherung lieber ganz zuhause zu bleiben. Allerdings sind diese Zeiten nicht in Stein gemeißelt. Denn flugbetriebliche Gründe können es erforderlich machen, dass Flüge von und nach Mazar-e Sharif auch noch spät abends abgefertigt werden müssen. Dann machen die Controller das Licht im Tower etwas später aus.

Außerhalb der Tower-Öffnungszeiten mutiert der Regionalflughafen Neubrandenburg zu einem unkontrollierten Platz. Wer in diesen Zeiten den Platz nach Instrumentenregeln anfliegen möchte, muss sich um eine entsprechende Genehmigung kümmern. Und dann wird die Flughafengesellschaft dafür sorgen, dass der Tower auch besetzt ist. Schließlich hat sie einen zivilen Controller auf ihrer Gehaltsliste und mit drei Militärlotsen einen entsprechenden Vertrag geschlossen. Das ist eine pragmatische Lösung und erinnert an den Flughafen Rostock-Laage, an welchem ebenfalls die Luftwaffe das Sagen hat und die Flughafengesellschaft – um den Betrieb außerhalb der militärischen Dienstzeiten sicherzustellen – auf der einen Seite zivile Fluglotsen angestellt und einige Militärlotsen unter Vertrag genommen hat. Allerdings fragt sich, wie der zivile Lotse die erforderlichen Zeiten zum Erhalt seiner Berechtigung erbringen kann. Diese Frage konnte im Zuge der Recherchen für diesen Beitrag allerdings nicht beantwortet werden.

Mit der Übernahme der Verantwortung der Luftwaffe für den Flughafen Mazar-e Sharif wurde am 13. November 2008 sowohl eine Kontrollzone als auch ein Luftraum der Kategorie D (nicht Kontrollzone) eingerichtet. Letzterer beginnt an der Obergrenze der Kontrollzone, umfasst einen Radius von 30 Seemeilen um den Flughafen und erstreckt sich bis Flugfläche 160, der Untergrenze des kontrollierten Luftraums. In Zusammenarbeit mit der ISAF und dem afghanischen Ministerium für Verkehr und Zivile Luftfahrt wurden IFR-An- und Abflugverfahren eingerichtet. Zur Kontrolle des Luftverkehrs bedienen sich die Controller eines Luftraumüberwachungsradars des Heeres.

➔ *Zum Nachschub für die deutschen Truppen in Afghanistan werden überwiegend IL76 eingesetzt.*
Photo: Ralph Hinkemeyer / Luftwaffe

Die Controller sorgen in Mazar-e Sharif nicht nur für eine sichere Abwicklung des militärischen, sondern auch des zivilen Luftverkehrs. Und der nimmt stetig zu. Lag das gesamte Flugverkehrsaufkommen, also die Zahl der militärischen und zivilen Flüge im Jahr 2007 noch bei 12.700, so waren es 2008 ca. 15.000. Wie bereits erwähnt, stieg die Zahl im letzten Jahr auf 22.222. Für dieses Jahr wird ein weiteres Wachstum erwartet. „Schließlich“, so erklärte Brigadegeneral Leidenberger, Kommandeur des deutschen ISAF-Kontingents, „profitiere auch ich regelmäßig von der reibungslosen und sicheren Abwicklung des Flugverkehrs hier in Mazar-e Sharif.“ Die afghanischen Piloten und ihre Passagiere werden dem wohl zustimmen.

Afghanistan: Zwischenfall mit HERON 1

Mazar-e Sharif, 18.03.2010.

Das unbemannte Aufklärungsluftfahrzeug HERON 1 hat seinen Erstflug in Afghanistan erfolgreich absolviert.



➔ *HERON hebt zum Erstflug ab.*

Nach der Landung am Flugplatz Mazar-e Sharif kam es gegen 14.00 Uhr MEZ (17.30 Uhr Ortszeit) zu einem Zwischenfall. Während des Zurückrollens zur Abstellposition kollidierte der HERON 1 aus bislang noch ungeklärter Ursache mit einem abgestellten Luftfahrzeug. Es entstand Sachschaden an beiden Luftfahrzeugen. Die zuständige Dienststelle in der Bundeswehr, General Flugsicherheit, hat die Ermittlungen aufgenommen.

Nicht zu ernst gemeinte Anmerkung der Redaktion: „Vielleicht wäre es ja sicherer, Fluggeräte von richtigen Piloten steuern und von richtigen Controllern kontrollieren zu lassen.....“



Waghalsiges Ausweichmanöver oder „Don't base Control on Assumption“

„Don't base control on assumption!“ Dies ist einer jener Grundsätze, die jedem Controller zu Beginn seiner Karriere immer wieder eingebläut werden. Was nichts anderes bedeutet als seine Kontrollmaßnahmen nicht auf dem, was man von einem Piloten erwartet, aufzubauen, sondern auf dem, was ein Pilot auch wirklich tut bzw. sich zu tun anschickt.

Dass wir, zumal bei größer werdender Erfahrung, immer mal wieder von diesem Grundsatz abweichen, kann man mit dem Begriff der „erlernten Sorglosigkeit“ umschreiben. Wenn wir dann ganz automatisch davon ausgehen, dass eine Besatzung ihren Sinkflug mit eben jener Rate durchführt, die wir von dem jeweiligen Luftfahrzeugmuster und/oder der entsprechenden „Company“ nun einmal erwarten. Und dann überrascht werden, weil sich ausgerechnet diese Besatzung nicht an unsere Erwartungen hält. Oder weil wir davon ausgehen, dass ein gelandetes Luftfahrzeug wie alle anderen davor auch, die Piste über eine bestimmte Rollbahn verlässt. Und wir dann unter gleichzeitig ansteigendem Adrenalin Spiegel feststellen, dass die Besatzung seelenruhig an der Rollbahneinmündung vorbei rollt und wir die Startfreigabe für ein Luftfahrzeug, dem wir bereits eine „Line-Up Clearance“ erteilt haben, zurückhalten oder gar zurückziehen müssen. Wenn sich dann der nächste Anflug inzwischen im kurzen Endteil befindet, ist der ganzen Angelegenheit eine gewisse pikante Note nicht abzusprechen.

In den USA hat sich am 19. September 2008 am Lehigh Valley Air-port von Allentown-Bethlehem in Pennsylvania ein Zwischenfall ereignet, welcher dem letzten Beispiel ziemlich genau entspricht. Er wurde von der US Verkehrssicherheitsbehörde NTSB (National Transportation Safety Board) untersucht. Während des „Runway-Safety-Summits“, der am 1. Dezember letzten Jahres in Washington stattgefunden hat, wurde dieser Zwischenfall von der Leiterin des NTSB, Deborah A.P. Hersman, erwähnt und mit entsprechenden Fotos unterlegt. Allerdings hat sie bei ihrem Vortrag noch andere Un- und Zwischenfälle erwähnt. Unter anderem auch jener vom 19. Oktober letzten Jahres, als eine Delta B767 in Atlanta bei Dunkelheit nicht auf der ihr zugewiesenen Piste, sondern auf einer parallelen Rollbahn landete. Auch der Unfall von Lexington, über welchen in einer früheren Ausgabe berichtet wurde, kam zur Sprache

Der Zwischenfall

Auf dem Flughafen von Allentown-Bethlehem in Pennsylvania hatte der Towercontroller eine gelandete Cessna 172 (N736GV) angewiesen, die Piste zu verlassen und hatte dann einen Mesa Air Shuttle Canadair CRJ-700 (ASH7138) zum Start freigegeben. Ohne –

nach Meinung von Frau Hersman – sich zu gründlich zu vergewissern, ob die Cessna seiner Anweisung gefolgt war und die Piste auch frei gemacht hatte. Dummerweise hatte sich der Pilot der Cessna jedoch nicht gemäß den Erwartungen des Controllers verhalten

und befand sich noch auf der Piste. „The Cessna 172 did not turn off the runway where the tower controller expected it to“, erklärte Deborah Hersman auf dem „Runway-Safety-Summit“.

Der Zwischenfall ereignete sich während der Dunkelheit, was die ganze Angelegenheit etwas komplizierter macht. Eine Kollision des CRJ-700 mit der Cessna wurde nur verhindert, weil der aufmerksame Co-Pilot des Regionaljets während des Startlaufs auf der Piste ein Positionslicht der Cessna feststellte („spotted a light from the Cessna ahead“) und dem Kapitän zurief, den Start abubrechen („Abort. A-bort“). Was dieser auch tat. Allerdings war der Kapitän nicht mehr in der Lage, den Regionaljet noch vor der Cessna anzuhalten. Was nicht verwunderlich ist, denn der CRJ-700 hatte bereits eine Geschwindigkeit von 110 Knoten erreicht. Um einen Zusammenstoß zu vermeiden, steuerte er das Flugzeug nach links. Mit einer Geschwindigkeit von etwa 40 Knoten (ca. 74 km/h) passierte der Regionaljet die Cessna – nach Angaben der beiden Piloten in einem Abstand von zehn Fuß (ca. 3,05 Meter)!

Der Beginn des Startabbruchs, die Position der Cessna sowie der Punkt, an welchem der Regionaljet zum Stillstand kam, können Abbildung 1 entnommen werden. Die Bremsspuren des Regionaljet (siehe Abbildungen 2 und 3) konnten später eindeutig vermessen werden; ihre Länge betrug 1 220 Fuß (ca. 372 Meter). „If not for the alert response of the first officer, it is likely that this would have been a fatal high-speed runway collision“, meinte die NTSB-Chefin.

Aus der Sicht des Controllers

Der Controller verfügte über noch keine große Erfahrung. Er war von März bis August 2008 auf der Arbeitsposition des „Local Controllers“ ausgebildet worden und hatte lediglich 49 Minuten bei Dunkelheit trainiert. Und da sind bekanntlich nicht nur alle Katzen grau. Viele Dinge erscheinen da ganz anders als am Tag und unter der Vielzahl von Lichtern der Pisten- und Rollbahnbeleuchtung ist ein Kleinflugzeug oftmals sehr schlecht auszumachen. Besonders dann, wenn die Beleuchtung auf eine höhere Intensität geschaltet ist. Towercontroller können ein Lied davon singen. Bei seiner Anhörung meinte der Controller dann auch später, dass er die Cessna zwischen den Lichtern einfach nicht mehr erkannt hat („...lost the Cessna in the lights“).

Nachdem die Cessna N736GV die Schwelle passiert hatte, erteilte er dem CRJ-700 die Freigabe, zum Abflugpunkt zu rollen („position and hold runway 6“). Danach fragte er den Piloten der Cessna nach seinem gewünschten Abstellplatz und wies ihn an, die Piste über die Rollbahn A4 zu verlassen. Später sagte der Controller, er glaubte gesehen zu haben, dass sich der Landescheinwerfer der Cessna nach rechts in Richtung der Rollbahn A4 bewegte. Kurz danach wandte er sich einem weiteren VFR-Flug zu, der sich im Gegenanflug hinter dem Tower befand. Dazu musste er sich um ca. 180 Grad drehen. Er wies den Piloten dieses Fluges an, den Gegenanflug etwas zu verlängern, da er ASH7138 vor ihm zum Start freigeben wollte. Danach richtete er seinen Blick auf die Piste 6 und kam zu der Meinung, diese wäre frei von anderen Luftfahrzeugen (der gelandeten C172). Dann gab er den Regionaljet zum Start frei.

Kurz bevor der CRJ-700 eine Geschwindigkeit von 110 Knoten erreicht hatte, teilte N736GV dem Controller mit, dass sie die Rollbahn A4 verpasst hätte („missed the turn-off“). Fast gleichzeitig konnte der Co-Pilot des Regionaljets ein Positionslicht der Cessna ausmachen und rief seinem Kapitän zu, den Start abzubrechen. Nachdem sie die Cessna passiert hatte, informierte die CRJ-700-Crew den Tower, dass sie den Start abgebrochen hätte und zum Vorfeld zurückrollen würde.

Empfehlungen und Erkenntnisse

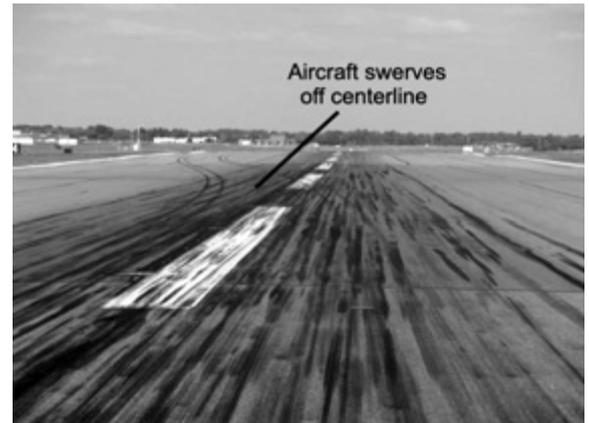
Die Erkenntnis der Unfalluntersucher war so banal wie einfach: „The failure of both tower controllers (offensichtlich war noch ein zweiter im Dienst) to maintain awareness of the position of N736GV and ensure that the aircraft was clear of the runway before issuing a take-off clearance to ASH7138.“ Darauf wäre jeder durchschnittliche Controller auch gekommen.

Zu fragen ist allerdings, weshalb dem Controller der schwerwiegende Fehler unterlaufen war. Weshalb er sich die Position der Cessna nicht einfach noch einmal bestätigen ließ. War er in diese „erlernte Sorglosigkeit“ geraten, weil der CRJ-700 bereits auf der Piste stand und er den Gegenanflug des VFR-Fluges nicht zu lange verlängern wollte? Gute Frage: Wenn man vom Rathaus kommt, ist man bekanntlich etwas klüger. Bei dem erwähnten Vortrag hat sich die NTSB-Chefin zum Einsatz von technischen Systemen ausgesprochen, die in erster Linie den Piloten helfen sollen, „Runway Incursions“ zu vermeiden. Unterstützungssysteme für Controller kamen nicht zur Sprache. Vielleicht hätte sich das NTSB fragen sollen, ob mit einem Boden- oder Rollradar dieser Zwischenfall vermieden worden wäre. Denn mit einem solchen ist der Tower des Lehigh Valley Airports natürlich nicht ausgerüstet.

So nützlich Unterstützungssysteme auch sein mögen – ohne Controller geht es bei allen technologischen Zukunftsvisionen nicht. Dass die für ihren Job hochmotiviert sein müssen, ist die eine Seite. Auf der anderen



→ Beginn der Bremsspuren, die Position der Cessna 172 und die Position, an welchem der Regionaljet zum Stillstand kam, sind entsprechend markiert.
Photos: NTSB



→ Die Bremmspur zeigt die Ausweichbewegung nach links.



→ Hier kam der Regionaljet zum Stehen.

Seite sind sie auch nur Menschen. Und die machen hin und wieder Fehler. Nicht absichtlich. Welcher Controller würde schon zur Arbeit gehen und sich vornehmen, einen „Air Prox“ oder eine „Runway Incursion“ zu produzieren? Wohl keiner. Aber wer von ihnen erwartet, trotz gleich bleibender Flugsicherungs-kapazität immer mehr Verkehr abzuwickeln, darf sich nicht wundern, wenn sie sich zur „erlernten Sorglosigkeit“ verführen lassen. Was übrigens nicht nur für Controller, sondern auch für Piloten gilt. Schließlich wurde der Begriff dem „Safety Letter“ einer großen und bedeutenden Flugesellschaft entnommen. Denn auch da gilt: „Don’t base control on assumption!“ Wobei man für „control“ wohl einen anderen Ausdruck finden müsste.

WeFi



Die Ferienmacher – eine satirische Typologie:

Plastikgeld zu verschenken: die Kreditkarten-Nervensäge

Sie haben das ganze Jahr Ferien, turnen fast alle unter Dauersonne herum, sind immer bester Laune. Sie sind die Macher unseres Urlaubsglücks. Von der Stewardess bis zum Animateur, vom Zimmermädchen bis zum Reiseleiter: eine satirische Typologie. Diesmal: die Kreditkarten-Nervensäge.

Sie lungert im Sicherheitsbereich des Flughafens herum, hat ihren improvisierten Verkaufsstand grundsätzlich als Hindernis zwischen Geschäften und Gates aufgebaut und springt arglosen Passagieren in den Weg: die an deutschen Flughäfen weit verbreitete, international jedoch kaum anzutreffende Kreditkarten-Nervensäge.

Sie trägt Geschäftsreisenden-Verkleidung, weil das seriöser wirkt und besser zu teuren Kreditkarten passt als Flipflops, kurzer Rock und Hemdchen mit Spaghettiträgern. Und sie ist fast immer weiblich – weil das dem In-den-Weg-springen eine charmantere Note gibt, als wenn einem plötzlich frühmorgens ein massiger Kerl in Sonnenbankbraun vor den Füßen landet. Sie krakeelt so etwas Ähnliches wie „Jucheissa und Guten Tag“, grinst schleimig und lockt ohne lange Vorrede mit Plastikgeld „für umsonst“.

Bremsendes „Ja, aber“ deutet die Kreditkarten-Nervensäge grundsätzlich als klares „Ja“, fragendes „Muss das sein?“ beantwortet sie selbstbewusst mit „Aber natürlich“. Und ehe man sich versieht, hat sie einen zu ihrem seltsamen faltigen Stand mit Mini-Schreibtisch gezerrt und einen vorbereiteten Kreditkartenantrag hervorgepuhlt, den sie sofort auszufüllen beginnt. Dabei spielt ihr in die Hände, dass die meisten Opfer entweder übermü-

det von einer Reise zurückkehren oder derart von Urlaubsvorfreude geblendet sind, dass sie ungewöhnlich milde auf die Belästigung durch eine derartige Spam-Person reagieren.

Die meisten sind so blockiert von dem Überfall, dass sie in weniger als einer Minute die sensibelsten Daten preisgegeben haben – einschließlich des eigenen Gehalts, der Verschuldung, der Zahl unehelicher Kinder und heimlicher Liebhaber(innen). Festgehalten wird alles mittels flink von fremder Hand gesetzter Kreuzchen auf dem vorbereiteten Antrag. Und am Ende muss man nur noch unterschreiben, um gleich anschließend weitergehen zu dürfen und mäßig stolzer Besitzer einer fast immer überflüssigen neuen Kreditkarte zu sein. Die ist anfangs kostenlos – und später umso teurer.

Die Kreditkarten-Nervensäge rupft derweil das eigene Business-Kostümchen zurecht, macht ihrerseits drei Kreuze, weil die Provision eingestrichen ist – und setzt wieder zum Sprung an: um nach beherztem Abtritt unmittelbar vor den Füßen des nächsten ahnungslosen Reisenden aufzuprallen und dasselbe Spiel von vorne durchzuziehen. „Jucheissa und Hallo, darf ich Ihnen diese Kreditkarte schenken?“. Warum antwortet eigentlich niemand „Nein, auf gar keinen Fall. Und legen Sie sich bitte gehackt.“

Von Helge Sobik sind bereits zwei erfolgreiche Taschenbücher mit Reise-Satiren erschienen: „Urlaubslandsleute – jede Menge Vorurteile für die Reise“ und „Urlaubslandsleute 2 – noch mehr Vorurteile für die Reise“ – beide Solibro-Verlag, im Buchhandel jeweils für 7,90€. Band 1 ist auch als Hörbuch erhältlich.

von
Helge
Sobik

→ Die Kreditkarten Nervensäge agiert vorwiegend im Sicherheitsbereich.

Photo: Werner Hennies / FMG



Das neue Kleid eines Tornados

von
Alexander
Görlitz

Beim Luftwaffeninstandhaltungsregiment 1 im bayerischen Erding steht die modernste Lackieranlage für Luftfahrzeuglackierungen der Bundeswehr. „High Tech“ vom Umweltschutz bis zur Absauganlage – an alles wurde gedacht. Modernste Arbeitsplätze für die Soldaten und zivilen Mitarbeiter, die in Teilen auch schon kleine „Künstler“ sind.

„Gut sieht er aus!“ Diesen Gedanken hat jeder, der einem Tornado, einem Cougar oder einem anderem Luftfahrzeug gegenübersteht, das mit einer Sonderlackierung versehen wurde. Aber wo entstehen diese Kunstwerke und wer hat sich das eigentlich ausgedacht? Nicht nur Kunstwerke werden in Erding gefertigt, sondern die Lackiererei versieht die Luftfahrzeuge in den routinemäßig anfallenden Inspektionsintervallen auch mit neuen Anstrichen, sodass die Luftfahrzeuge aussehen, als wären sie gerade erst beschafft worden.

Ein Tornado wird in eines der beiden hochmodernen Lackierdocks eingefahren und verlässt dieses wieder als Kunstwerk. Wie das alles funktioniert und was es außerdem noch wissenswertes über die Lackiererei zu erfahren gibt, konnten uns Oberfeldwebel Christian Waldinger vom Systemzentrum Luftfahrzeug Technik und der Lackingenieur Georg Mersch erklären.

Umstyling in der Luftwaffe

Bevor der Tornado sein „Umstyling“ erhalten kann, muss erst einmal klar sein welches Motiv, beziehungsweise Design darauf entstehen soll. Die Idee dafür liefert meistens ein Jubiläum, zum Beispiel das 50-jährige Bestehen

des Jagdbombergeschwaders 32 aus Klosterlechfeld im vergangenen Jahr. Die Designentwürfe entspringen entweder den Köpfen der fliegenden Besatzung oder ein Künstler liefert einen Designvorschlag. Es finden aber auch Wettbewerbe und Ideensammlungen statt, bei dem der Gewinnerbeitrag oder die beste Idee für die Lackierung verwendet wird. Vom Designvorschlag bis zur fertigen Lackierung ist den Lackierern künstlerische Freiheit geboten, die sie meist nutzen, um ihre ganz persönliche Note einzubringen. Wenn sich dann alle einig sind und ein Designentwurf entstanden ist, wird dieser an das Luftwaffenamt in Köln geschickt. Dort wird er für zulässig oder unzulässig befunden. Sollte er zugelassen werden, kann es endlich losgehen.

„Dry Striping“ sorgt für schonende Behandlung des Luftfahrzeuges

Die Arbeitsschritte bis zur fertigen Lackierung sehen in etwa so aus: Die Vorbereitungszeit für die Sonderlackierung beläuft sich auf rund fünf Tage.

Als erstes wird das Luftfahrzeug gewaschen, um den Lack von Staub, Schmutz und vor allem Ölen zu befreien. So wird der neue Lack nicht durch umher-schwirrende Schmutz – und Ölpartikel verunreinigt. Der alte Lack wird „angeschliffen“, das heißt, die Oberfläche wird aufgeraut, sodass neuer Lack gut haften kann. Eine Alternative zum „Anschleifen“ ist das „Dry-Striping“-Verfahren. Hierbei wird die alte Tarnlackierung entfernt. Dies geschieht mithilfe von Kunststoffgranulat. Es wird mit hoher Geschwindigkeit auf den Lack geschossen und schlägt so die Farbpartikel ab, ohne die Oberfläche des Tornados (der hier als Beispiel genannt sein soll) zu beschädigen. Anschließend wird das „nackte“ Luftfahrzeug gewaschen, um mögliche Farbreste und Staub zu beseitigen.

Ein neues „Gesicht“

Nun ist es so weit – der Tornado wird hochdrucklackiert, das heißt, die Farbe wird zuerst stark komprimiert und anschließend mit hohem Druck durch einen großen Sprühkopf aufgetragen. So kann man große Flächen sehr schnell lackieren.

Photos von oben
nach unten:

- „Gut sieht er aus!“
- Der Tornado hebt ab
- Der Tornado als Kunstwerk



Photos: Alexander Görlitz und Nicole Rhein

Das Luftfahrzeug erhält nun seine Hauptfarbe, was etwa 45 Minuten dauert. Danach werden grobe Details der Sonderlackierung aufgetragen. Anschließend wird für filigrane Details und kleine Flächen abgeklebt, was wiederum einen Tag in Anspruch nimmt. Im nächsten Schritt werden diese sehr feinen Details mit Airbrush angefertigt. Danach wird das Flugzeug wieder beschriftet – mit der taktischen Kennzeichnung, den Hoheitsabzeichen und der Beschriftung für Hebel und Knöpfe, die nach dem Übersprühen des alten Lackes nicht mehr vorhanden waren. Dieser Lackiervorgang kann insgesamt bis zu zwei Wochen dauern. Anschließend wird eine Schicht Klarlack aufgetragen, um die neue Lackierung vor Staub und Schmutz zu schützen.

Zehn Tage für das neue Kleid

Meistens dauert es zehn Arbeitstage bis das Flugzeug sein neues Kleid trägt. Diese Prozedur ist bei allen Arten von Luftfahrzeugen gleich. Die Sonderlackierung existiert bis auf wenige Ausnahmefälle, wie zum Beispiel beim Cougar des Verteidigungsministers, gerade mal ein Jahr oder bis zur Depotinstandsetzung. Danach wird das Luftfahrzeug wieder in seinen Urzustand zurück versetzt. Ein Luftfahrzeug mit einer Sonderlackierung geht nicht in den Kampfeinsatz – aus naheliegenden Gründen, ist diese Art der Lackierung doch sehr auffällig. Zur Zeit befindet sich nur ein Tornado mit einer Sonderlackierung am Standort Erding und das ist der



→ Hier erfolgt gerade die Wiederbeschriftung



→ Oberfeldwebel Waldinger (links) Leiter der Lackiererei, Georg Mersch (Mitte) und Oberfeldwebel Christian Hartl

Prototyp mit seiner rot – weißen Lackierung. Natürlich werden in der Zukunft andere Kampffjets mit anderen Lackierungen folgen. Seit bestehen der Luftwaffe erhielten etwa 30 bis 40 Luftfahrzeuge eine Sonderlackierung von der Lackiererei. Darunter auch der Airbus der Bundesregierung.

Erinnerung an Andreas Jost

Danke, lieber AJ für das starke Engagement und die große Leidenschaft, die Du für unsere GdF über all die Jahre gezeigt hast. Du hinterlässt eine Riesenlücke, die wir auf absehbare Zeit nicht werden schließen können. Unser Mitgefühl gilt Deiner Frau Agnes und den Kindern.
Deine Karlsruher GdF-Kollegen

Andreas Just (AJ) ist am 25. März, für uns alle völlig unerwartet, im Alter von 39 Jahren an Herzversagen gestorben. AJ gehörte zum harten Kern der Karlsruher GdF und war nicht nur Delegierter und stellv. TK-Mitglied sondern auch FSBD-Vertreter im Fachübergreifenden Tarifausschuss.

AJ

Reservier' uns einen Platz am Tisch und gib schon mal ...

Bis dahin werfen wir traurig den Hammer ohne Dich.

Im Auftrag Deiner Freunde:
Willi Baumann

5 NM • 10000 FT
KARLSRUHE, MÄRZ 2010



Am Donnerstag, dem 25. März 2010, verstarb plötzlich und unerwartet unser Mitarbeiter

Andreas Just
(AJ)

im Alter von 39 Jahren.

Er war viele Jahre als Fluglotse, Betriebsrat und engagierter Gewerkschafter für die Flugsicherung tätig.

Wir gedenken seiner in stiller Trauer.

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Geschäftsführung, Belegschaft und Betriebsrat

Kann man jetzt nach Kapstadt reisen?

Kann man ggf. auch den Tower besichtigen?

Yes- you can!!!



Text und
Photos von
Emmi
Enneper

Seit vielen Jahren reisen wir, mein Mann und ich gerne im Winter nach Südafrika, die letzten Male jedoch nur noch nach Kapstadt und Umgebung. Doch dieses Mal ist schon die Ankunft in dem riesigen, neuen Terminal etwas anders. Wir landen bei typischem Wetter: 25 Grad mit warmer, kräftiger Brise. Im Flughafen und besonders außerhalb hängen überall Plakate mit den Hinweisen zur Fußball-WM und ohrenbetäubende Tröt-Geräusche der „zuzelas“ (die typischen afrikanischen Plastik-Trompeten) erschallen im Terminal. Menschen in euphorischer Stimmung lassen erkennen, das dieses Land sich wirklich auf die Fußball-WELTMEISTERSCHAFT freut und sie es mit Stolz erfüllt.

Zu unserem Domizil in der Stadt fahren wir durch einige Autobahnbaustellen. Ob die zur WM fertiggestellt sein werden? Das riesige neue Stadion jedenfalls ist bereits erprobt. Es liegt unmittelbar an der „Waterfront“, einer der vielen touristischen Attraktionen der Stadt direkt am Hafen (Kneipen, Kunst, Musik und riesige shopping-malls). Dort konnten wir all die Jahre mehr oder weniger große Kreuzfahrtschiffe auf Stippvisite aus der ganzen Welt bewundern. Diesmal liegen 3 Marine-Schiffe aus Deutschland an der Pier und sind sogar zur Besichtigung freigegeben. So können wir am Ende des afrikanischen Kontinents deutschen Boden betreten. Und — auch die „Bundeswehr Big Band“ mit Unterstützung einer afrikanischen Sängerin, gibt sich die Ehre zu zwei Open-Air-Konzerten in der Arena der „Waterfront“. Bei 35 Grad im Schatten, für die Musiker allerdings in praller Nachmittagssonne, wird mit fetzigem Jazz, Pop-Musik von R. Williams und einigen afrikanischen Ohrwürmern eine tolle Stimmung erreicht.

Danach zischt das Bier in deutscher Runde beim „Paulaner“ so richtig gut. Ja, auch bayrische „Gemütlichkeit“ kann man in Kapstadt finden. Das Bier wird vor Ort unter deutscher Regie und importierten Zutaten aus Deutschland (Hopfen und Malz) gebraut; die Fleisch- und Wurstwaren dazu liefert ein alteingesessener deutscher Schlachter in hervorragender Qualität.

Soviel Deutsches muß man doch in Südafrika nicht haben?! Das denke ich auch, aber schließlich leben bereits viele Deutsche schon jahre- bzw. jahrzehntelang am Kap. Aber nicht nur Deutsche zieht es in das Land. Viele Europäer kommen zum Überwintern oder kurzen Urlauben — trotz der Probleme und der schlechten Presse bzgl. der Kriminalität in dieses Land.

Die meisten Deutschen, wie auch wir, kommen selbstredend wegen einer wunderschön gelegenen, pulsierenden Stadt. Dazu gehört die bergige Kaphalbinsel umgeben vom Atlantik und dem Indischem Ozean genauso wie das Hinterland mit den „winelands“. Auf alten und neuen Weingütern wird in gepflegtem Ambiente erstklassige Küche mit erstklassigen Weinen geboten. Und das Meer zum Baden ist nicht weit entfernt. Auch zum Golfspielen zieht es im Winter immer mehr Europäer an das Kap, denn inzwischen gibt es unendlich viele schöne Golfplätze wo man zu sehr guten Bedingungen spielen kann.

→ Aussicht aus dem Tower.



Ja—und dann war es schon immer mal mein Wunsch in Kapstadt den Tower besuchen zu dürfen. Ich hatte an einigen Orten in der Welt nur Ablehnung oder unüberwindbare Hürden erlebt. Auch in Kapstadt erwartete ich nichts anderes. Doch – oh, Wunder: beim ersten Telefonkontakt (Air Navigation Services) erhielt ich die optimistische Zusage die zuständige Person am nächsten Tag dazu befragen zu können. Carol, eine herzliche, freundliche Dame war sofort bereit, mich mit meinem Mann die Kapstädter ATNS- (Air Traffic & Navigation Service) Räumlichkeiten besichtigen zu lassen, nachdem ich mich als langjährige ehemalige ATC-Mitarbeiterin aus Deutschland vorgestellt hatte.

Ich habe keine Vorstellungen, was mich dort erwarten könnte. Bei der Sicherheitskontrolle gibt es erst einmal Schwierigkeiten. Aber ein Anruf bei Carol genügt und wir werden von ihr abgeholt. Wir betreten unterm Tower ein Gebäude mit mehreren Büros, Aufenthaltsräumen etc. Alles vergleichbar mit einem Dienstgebäude in Deutschland. Wir werden einer jungen Dame vorgestellt, die uns durch die Diensträume führen soll. Als erstes gehen wir in einen großen Kontrollraum mit Radarschirmen, FDB-Terminals, Bürtischen und vielen Regalen. Also kein stand-alone-tower sondern mit APP integriert? Ich erfahre, dass hier neben Approach auch ein Aerea Control Centre im Raum ist, ausgestattet mit neuester Technik. Die streifenlose Kontrolle funktioniert bereits seit mehreren Jahren, Streifen werden aber für einen evtl. Ausfall erstellt. Den gab es aber schon jahrelang nicht. Da bin ich ziemlich platt, solch hohen technischen Standard hatte ich nicht erwartet. Die Mitarbeiter wiederum wundert's, dass es mich wundert. „Glaubt man denn in Europa, wir leben hier noch im Busch?“ Wir jedenfalls nicht mehr.

Überhaupt, die anwesenden Mitarbeiter, alle, besonders die Frauen sind freundlich fast herzlich und offen für alle Fragen. Besonders stolz werden uns ausländische Mitarbeiter vorgestellt: ein Lotse mittleren Alters aus Südamerika, eine junge Frau aus Botswana und eine Lotsin aus England, die erst seit 2 Wochen hier lebt. Sie erzählt, dass sie und ihr Mann in Kapstadt mit dem Gehalt besser leben können als in Großbritannien. Hier haben sie bereits ein Haus am Meer usw. Allerdings hat sie nur einen 5-Jahresvertrag und das mit Mitte vierzig. Das finde ich sehr mutig. Auch dem Chef (Manager Air Traffic Service) der Dienststelle werde ich vorgestellt als er gerade mit Kopfhörer einige Stunden am Bord verbringt. Er sei gelernter Lotse und möchte es auch bleiben, erklärt er uns. Das gab es früher doch auch bei uns?

Dann geht's auf den Tower. Was erblickt man zuerst: ein Tablett mit Kaffeekanne und Tassen. Ich bemerke, dass wir sogar Kaffeemaschinen in der Towerkanzel haben. Die braucht man hier nicht, denn seit 17 Jahren bringt der gleiche „boy“ den Kaffee zur gewünschten Zeit frisch gebrüht. So ähnlich war es zu Beginn mei-



→ Das ist der Kapstadt-Tower.



→ Tower-Kanzel mit den südafrikanischen Kollegen.

ner ATC-Zeit auch noch. (die „boys“ waren damals meistens „girls“)

In der Tower-Kanzel herrscht ruhige, konzentrierte Arbeitsatmosphäre: eine junge Frau ist in Ausbildung. Es ist zur Abwechslung mal eine Farbige, die gebannt auf die vielen Kontrollstreifen blickt, mit denen im Tower noch gearbeitet wird. Das Verkehrsaufkommen ist durch mehrere Flugschulen vor Ort geprägt von Kleinflugzeugen und neben den internationalen Linienflügen gibt es hauptsächlich Inlandsflüge. Alle Starts benötigen heute slots. Normale Besetzung ist am Tage: TWR, GND und FDB. Letzterer entfällt nachts. Die Dienstzeiten für Lotsen sind: 0600-1300, 1300-1900, 1900-0600, am Tage jeweils eine Stunde



→ Die BW-Big Band „fetzt“ mit südafrikanischer Unterstützung.

Pause. Im Nachtdienst geben sich die Lotsen gegenseitig Pause, da sehr geringes Verkehrsaufkommen zwischen 00:00 und 06:00 Uhr herrscht. Kommt mir auch sehr bekannt vor.

Bei der Verabschiedung erwähne ich noch meine Verwunderung, dass ich überhaupt Einlaß zu den Kontrollräumen bekommen hatte. Das läge an ihrem liberalen

Chef, an einem anderen Airport wäre es sicherlich nicht möglich gewesen, erfahre ich daraufhin. Aber schließlich ist in CAPE TOWN das ganze Leben ungewohnter und freier. Wie wahr! Durch diesen Besuch beim Tower fühle ich mich unserem Urlaubsdomizil Kapstadt noch mehr verbunden. Die Einladung, beim nächsten Aufenthalt wieder zu kommen, haben wir dankend angenommen. Hoffentlich ist dann noch der gleiche „Manager of Air Traffic Service“ im Dienst!

Dann könnte ich ja wieder einen „Flugleiter“ mitnehmen, der dann im Eingangsbereich der Dienststelle zum Lesen ausgelegt wird.

→ Die deutsche Marine im Hafen von Kapstadt.



In der Ausgabe 1/2010 (Beihefter) des „flugleiter“ berichtete Jörg Biermann u.a. über das Thema „Gefahr durch Laser.“ Inzwischen erreichte die Redaktion folgende Meldung:

AWACS-Blender freigesprochen

Das zuständige Gericht in Maastricht hat den 55-jährigen Niederländer, der mit einem Lasergerät wiederholt auf das Cockpit von AWACS-Flugzeugen zielte, von allen Vorwürfen freigesprochen. Nach Meinung des Gerichts wollte der Mann die Piloten weder blenden, noch verletzen oder gar die jeweiligen Jets zum Absturz bringen. Das einbehaltene Lasergerät wurde

dem Besitzer wieder ausgehändigt. Der Staatsanwalt hatte zuvor vier Jahre Haft gefordert. Möglicherweise legt sie gegen den Freispruch Berufung ein. (wt)

Wir werden das Thema und dieses aus juristischer Sicht umstrittene Urteil in Kürze erneut aufgreifen. (Die Red.)

Wechsel in der Fraport-Unternehmenskommunikation: Jürgen Harrer folgt Dieter Weirich

- **Leiter der Pressestelle wird Kommunikations-Chef**
- **Weirich geht nach Berlin**
- **Thomas Über neuer Pressesprecher**

Die Fraport-Unternehmenskommunikation hat einen Wechsel in ihrer Leitung vorgenommen. Der 35 Jahre alte Leiter der Pressestelle, Jürgen Harrer wird neuer Chef der Unternehmenskommunikation und damit Nachfolger von Prof. Dieter Weirich, der Ende März aus dieser Funktion ausgeschieden ist. Das teilte der Vorstandsvorsitzende der Fraport AG, Dr. Stefan Schulte, mit. „Mit Jürgen Harrer haben wir eine engagierte und professionell agierende Führungspersönlichkeit gefunden, die bereits über einen großen Erfahrungsschatz verfügt, gut vernetzt ist und sich in der kurzen Zeit unserer gemeinsamen Arbeit bewährt hat“, sagte Schulte. „Und wir sind stolz, dass wir mit ihm eine so wichtige Stelle aus den eigenen Reihen besetzen konnten.“

Harrer war nach Studium und Wehrdienst bereits von 2000 bis 2004 Redakteur in der Fraport-Pressestelle. Im Oktober 2004 wurde er Pressesprecher des hessischen Finanzministers und Aufsichtsratsvorsitzenden der Fraport AG, Karlheinz Weimar. Im April 2009 kehrte Harrer zum Flughafen-Betreiber zurück und wurde zunächst stellvertretender Fraport-Pressesprecher. Am 1. September übernahm er die Leitung des Bereichs „Presse und Publikationen“ in der Unternehmenskommunikation.

Als neuer Kommunikationschef verantwortet er die externe wie die interne Kommunikation, das Sponsoring, politische Grundsatzfragen und die Marketing-Kommunikation. Er berichtet direkt an Vorstandschef Schulte. „Mit Dieter Weirich verlässt ein Kommunikationsprofi das Unternehmen, der die Fraport-Kommunikation in den vergangenen Jahren wesentlich geprägt und insbesondere der Ausbau-Kommunikation eine eigene, unverwechselbare Note gegeben

hat“, erklärte Schulte. „Ihm ist es maßgeblich zu verdanken, dass Fraport von Journalisten, aber auch von der Politik und den Flughafen-Nachbarn in punkto Glaubwürdigkeit und Verlässlichkeit geschätzt wird. Weirich hat besondere, innovative Akzente im Bereich der Unternehmenskommunikation gesetzt. Für die Zukunft wünsche ich ihm alles Gute.“ Der gelernte Journalist Weirich war von 2004 bis jetzt Leiter der Fraport-Unternehmenskommunikation. Von 1989 bis 2001 wirkte er als Intendant der Deutschen Welle, des zur ARD gehörenden deutschen Auslandsrundfunks, den er von einem Kurzwellensender in ein multimediales Programmunternehmen verwandelte.

Von 1974 bis 1980 gehörte Weirich dem Hessischen Landtag und dem Rundfunkrat des Hessischen Rundfunks an, von 1980 bis 1989 hatte er als CDU-Bundestagsabgeordneter und medienpolitischer Sprecher der Unionsparteien wesentlichen Anteil an der Einführung des elektronischen Medienwettbewerbs in Deutschland. Außerdem zählte er in dieser Zeit zum ZDF-Fernsehrat. Weirich, der zahlreiche Bücher zur Entwicklung der Medien geschrieben hat, wird als freier Journalist und Medienberater nach Berlin gehen.

Nachfolger von Jürgen Harrer als Leiter der Fraport-Pressestelle wird Thomas Über. Der 57 Jahre alte gelernte Journalist gehört bereits seit 2003 dem Team der Fraport-Unternehmenskommunikation an. Über begann seinen beruflichen Werdegang als Volontär beim Schwäbischen Tagblatt und der Südwest Presse, arbeitete von 1982 bis 1987 als Redakteur beim „bildschirm-text-magazin“ und danach als freier Journalist in Paris. Von 1988 bis 1999 war er als Redakteur für die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ tätig, danach – von 1999 bis 2003 – als Pressesprecher des Hessischen Wirtschaftsministers Dieter Posch.

Quelle: Pressestelle FRAPORT



FLUGHAFEN TOULOUSE BLAGNAC ERFOLGREICHE INBETRIEBNAHME DER HALLE D

Mitte März hat der Flughafen Toulouse Blagnac sein neues Terminal, die Halle D, mit einen ersten Flug nach Saint Denis de la Réunion, durchgeführt von der Fluggesellschaft Air Austral erfolgreich eröffnet.

„Mit der Halle D, verdoppelt der Flughafen fast seine aktuelle Fläche und steigert dabei seine Kapazität auf 8,5 Millionen Passagiere, sagte Jean-Michel Vernhes, Präsident des Vorstandes von Toulouse Blagnac. Wir bereiten die Zukunft vor, indem wir das Terminal D

mit den neuesten Technologien ausstattet haben und damit eine Dienstleistungsqualität anbieten, die mit jener der größten europäischen Flughäfen vergleichbar ist. Nach 4 Jahren Bauzeit treten wir nun in die operationelle Phase ein, mit dem Ehrgeiz die Erwartungen der Passagiere und der Luftfahrtgesellschaften, die ihn benutzen werden, wirksam zu erfüllen“

Die Halle D ist für den europäischen und internationalen Verkehr bestimmt. *Quelle: PM*

Photo: Flughafen Toulouse-Blagnac



eurowings

erhebliche Sparmaßnahmen



Photo: W. Fischbach

Die Lufthansa-Tochter will im Zuge der Sparmaßnahmen ihre Geschäfte in Zukunft aus ihrem Standort in Düsseldorf leiten. Das Unternehmen plant zudem zehn Standorte in Deutschland aufzugeben. Betroffen sind danach Berlin, Dortmund, Frankfurt, Hannover, Köln, München, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Paderborn, sowie Stuttgart. Vorgesehen ist auch, die Flugzeug-Flotte um elf Maschinen auf 23 zu reduzieren. (wtt)

AIRLINES

→ In Deutschland fliegt Iceland Express Berlin, Hahn und Friedrichshafen an.
Photo: Jürgen Lehle / albspotter.eu



Iceland Express meldet hervorragende Verkaufszahlen für 2010

Isländische Low-Cost-Airline fliegt ohne Turbulenzen auf Erfolgskurs ins neue Jahrzehnt

Fast eineinhalb Jahre nachdem Island von der Finanzkrise getroffen wurde, erholt sich das Land langsam wieder. Auch die isländische Low-Cost-Airline Iceland Express kann beachtliche Erfolge vermelden. „Der Verkauf für den aktuellen Sommerflugplan läuft hervorragend“, so Geschäftsführer Matthías Imsland. „Im Vergleich zum Vorjahr haben wir unsere Flugkapazitäten für den Sommerflugplan 2010 um 60 Prozent erhöht. Zugleich konnten wir die Verkaufszahlen sogar um 100 Prozent im Vergleich zu 2009 steigern, womit wir mehr als zufrieden sind.“

Auch der Verkauf für den neuen Winterflugplan 2010/11 läuft sehr gut, wir verzeichnen bislang eine Steigerung von 140 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum“, so Imsland weiter. Auch das Incoming-Geschäft der Low-Cost-Airline wächst zusehends: Während 2008 insgesamt 50 Prozent der Iceland Express-Passagiere aus dem Ausland kamen, waren es 2009 schon 62 Prozent – Tendenz steigend. Insgesamt beförderte Iceland Express im vergangenen Jahr rund 500.000 Passagiere.

Ab Juni 2010 steigt Iceland Express ins Transatlantikgeschäft ein

Mit dem Sommerflugplan 2010 wurde das Streckennetz der isländischen Low-Cost-Airline zum sechsten Mal in Folge ausgebaut. Im Juni kommen die Destinationen Birmingham, Budapest, Danzig, Luxemburg, Mailand-Bergamo, Oslo und Rotterdam neu hinzu. Zudem steigt Iceland Express in den Transatlantikmarkt ein und bietet im Sommer Stopover-Flüge nach New York (vier Mal wöchentlich) und Winnipeg (zwei Mal pro Woche) an.

Über Iceland Express

Iceland Express fliegt unter anderem ab Berlin, Frankfurt-Hahn, Friedrichshafen, Basel, Genf, Luxemburg und Rotterdam nach Reykjavik. Der einfache Flug, inklusive aller Steuern und Gebühren, ist ab 99 Euro unter www.icelandexpress.de buchbar. Ab Juni 2010 bietet die Airline viermal pro Woche einen Transatlantikflug von Europa nach New York (Newark) und zweimal pro Woche nach Winnipeg (Kanada) mit Stopover auf Island an.

Quelle: PM

British Airways hebt ab zur Biorevolution

British Airways errichtet gemeinsam mit der Solena Group Europas erste Anlage zur Erzeugung von nachhaltigem Flugzeugtreibstoff. Geplant ist, einen Teil der Flotte bereits ab 2014 mit dem kohlenstoffarmen Kraftstoff zu betanken.

Der neue Treibstoff soll aus Biomasse gewonnen und in einer hochmodernen Anlage hergestellt werden, die verschiedene, eigentlich zur Entsorgung auf Deponien bestimmte Abfälle in Flugtreibstoff umwandeln kann.

Die Anlage, die voraussichtlich im Osten Londons errichtet wird, wird jährlich 500.000 Tonnen Abfall in 16 Millionen Gallonen ökologischen Flugzeugtreibstoff umwandeln. Das hierbei angewandte Verfahren ermöglicht Einsparungen bei Treibhausgas-Emissionen von bis zu 95% gegenüber Kerosin auf Basis fossiler Brennstoffe.

Das ist mehr als zweimal so viel Treibstoff wie benötigt würde, um alle British Airways-Flüge ab dem nahe gelegenen London City Airport kohlenstoffneutral zu machen. Oder anders ausgedrückt: Die CO₂-Emissionen werden so stark verringert, als würden 48.000 Autos weniger pro Jahr auf unseren Straßen fahren. Das Projekt wird außerdem noch weitere wichtige Treibhausgaseinsparungen hervorbringen. Da weniger Müll auf den Deponien landet, entsteht auch weniger Methan, was dem Kampf gegen die globale Erwärmung zu Gute kommt. Darüber hinaus wird die Anlage jährlich 20 MW Elektrizität aus erneuerbaren Energieträgern erzeugen.

British Airways hat eine Absichtserklärung über die Abnahme des gesamten produzierten Treibstoffvolumens der Anlage unterzeichnet, für deren Bau das auf Bioenergie und Biokraftstoffe spezialisierte Unternehmen Solena Group Inc. mit Sitz in Washington D.C. verantwortlich sein wird.

Vier Standorte im Osten Londons kommen für die Anlage zur Erzeugung des biogenen Flugzeugtreibstoffes in Betracht. Mit dem Bau werden gleichzeitig bis zu 1.200 Arbeitsplätze in der Region geschaffen, und auch die behördliche Mülldeponiesteuer könnte mancherorts durch diese Maßnahme erheblich gesenkt werden.

„Ich begrüße den Bau dieser neuen kohlenstoffarmen Produktionsanlage in London“, betonte Londons Bürgermeister Boris Johnson. Er hatte erst vor Kurzem seinen Plan bekanntgegeben, bei den Abfallgebühren der Stadt Millionen von Pfund einzusparen. Dieses Projekt könnte ein Teil der Lösung sein. „Die Stadt arbeitet mit British Airways und Solena zusammen, denn wir alle wollen dieses Projekt vorantreiben und sein erhebliches Potenzial erschließen – das Potenzial, saubere, schadstoffärmere Energie aus eigentlich zur Deponierung bestimmtem Abfall zu gewinnen.“

BRITISH AIRWAYS



Photo: W. Fischbach

Photo: Makaristos – Wikipedia



Northwest's Wandering Crew May Fly Again

The two Northwest Airlines pilots who flew off course for over an hour last October while working on their laptops have lost all their FAA certificates, but now they have a chance to get them back. Capt. Timothy Cheney and First Officer Richard Cole reached an agreement with the FAA on Monday that will allow them to apply for new certificates as soon as Aug. 29. Under the deal, they agreed to drop their appeals of the FAA's revocation „in the interest of avoiding further publicity.“ The agreement requires the pilots to

re-take all of their knowledge and practical tests, and allows them to begin immediately logging time toward their ratings. The pilots did not admit to any wrongdoing. Officials at Delta Air Lines, which has taken over Northwest, said the two pilots remain suspended with pay until the airline completes its own investigation.

The entire article may be viewed at:

http://www.avweb.com/avwebflash/news/WanderingCrewMayFlyAgain_202184-1.html

by Mary Grady,
Contributing
editor

Ryanair keine Flüge mehr ab/bis Friedrichshafen

Der Niedrigkosten-Flugcarrier Ryanair stellt ab Sommer alle Verbindungen von und nach Friedrichshafen ein. Die Strecke nach London-Stansted wird nur noch bis Ende April, die nach Alicante bis Ende März bedient.

Gründe: Ryanair will seine Aktivitäten zukünftig auf Memmingen konzentrieren. Außerdem hatte die Airline Marketingzuschüsse von Friedrichshafen eingefordert, die allerdings nicht gewährt wurden. (wtt)

→ Ab Ende April in Friedrichshafen nicht mehr zu sehen – Ryanair B737
Photo: Werner Hennies / FMG



AIRLINES



→ Inzwischen auch im Irak zu sehen –
AirBerlin B737-800

Lufthansa und Air Berlin in den Irak

Während Lufthansa am 12. Januar bekannt gab, die (Wieder)Aufnahme von Flügen in den Irak prüfen zu wollen, scheint Air Berlin wieder einmal Nägel mit Köpfen zu machen. Denn seit dem 6. Februar verkehrt die nach eigenen Angaben zweitgrößte Fluggesellschaft Deutschlands ab München mit einer B737-800 ins kurdische Erbil. Wobei Erbil im Wechsel mit Sulaymaniyah angeboten wird. Zubringerflüge wurden von Berlin, Düsseldorf und Hamburg eingerichtet. Dagegen möchte Lufthansa ab Sommer dieses Jahres von Frankfurt und München sowohl direkt in die irakische Hauptstadt Bagdad als auch nach Erbil fliegen. Wobei diese Städte dann über Frankfurt und München an die Dreh-

kreuze der Lufthansa bzw. der Star Alliance angebunden werden. Lufthansa hatte Bagdad von 1958 bis zum Ausbruch des ersten Golfkriegs 1990 angefliegen.

Allerdings sind weder Air Berlin noch die Lufthansa die ersten deutschen Fluggesellschaften, die sich nach der Besetzung des Iraks durch die USA und ihrer Verbündeten in den Irak wagen. Hamburg International und die kurzezeit gegründete Blue Wings unterhalten seit langem schon Verbindungen nach Erbil, Sulaymaniyah und Bagdad. Wenn auch im Auftrag kurdischer und irakischer Reisebüros. Und auch Austrian Airlines fliegt seit längerem Erbil an. *WeFis*

Konkurrenz aus Brasilien

244 Flugzeuge hat der brasilianische Flugzeughersteller Embraer im letzten Jahr an seine Kunden ausgeliefert. Das waren fast 20 Prozent mehr als 2008. Allerdings ging die Zahl der ausgelieferten Verkehrsflugzeuge mit 122 gegenüber dem Vorjahr etwas zurück, während die Geschäftsreisejets zulegten. Der Renner bei den Verkehrsflugzeugen war die E-190 mit 62 und bei den Businessjets die Phenom 100 mit 93 Exemplaren. Das Auftragsbuch der Brasilianer ist mit 16,6 Mrd, US\$ gut gefüllt. Acht Flugzeuge der ERJ-145 – Familie und 257 der E-170/E-190 – Familie werden als noch offene Bestellungen geführt. Auf 722 E-170/E-190 bestehen noch Optionen.

Offensichtlich hat dieser Erfolg Appetit gemacht. Nach Informationen des Luftfahrtinformationsdienstes „airliners.de“ prüft Embraer die Entwicklung weiterer Flugzeugmuster, die in den nächsten zwölf bis 18 Monaten

auf den Markt gebracht werden sollen. Darunter ist auch eine Variante, die etwas größer als die E-195 sein soll. Damit hat sich Embraer aufgemacht, in das kleinste Segment von Airbus und Boeing einzubrechen. Oder, um es genauer auszudrücken, sich dort etwas auszuweiten. Denn die E-195 bietet bereits Platz für 108 bis 122 Passagiere. Also genau jener Bereich, der bisher von der B737-500/600 bzw. dem A318/319 dominiert wird. Allerdings möchte Embraer nach Angaben der brasilianischen Tageszeitung „Folha de S. Paulo“ nicht in jenem Markt wildern, der von Airbus und Boeing durch deren Mittelstreckenjets mit 150 und mehr Passagieren dominiert wird. Vielmehr wolle sich Embraer auf die Nachfrage nach Jets mit einer Sitzplatzkapazität bis zu 150 Sitzen konzentrieren und ein Nachfolgemuster wie zum Beispiel für in die Tage gekommenen MD-80 anbieten.

Trotz dieser Zusicherung sollten sich die amerikanischen und europäischen Flugzeugbauer nicht auf ihren Lorbeeren ausruhen und die Nachfolgefrage der B737 bzw. der A320 – Familie ernsthaft anpacken. Und Boeing sollte sich daran erinnern, dass sie in Seattle einen Newcomer aus Europa einst einmal müde belächelt haben. Denn der heißt Airbus und hat sich inzwischen zum führenden Flugzeughersteller gemauert. *WeFis*

→ Die E-190 war im letzten Jahr das meistverkaufte Embraers Verkehrsflugzeug
Photo: W. Fischbach





10. Flugsaison für den Zeppelin NT

Am Dienstag, den 16. März 2010 hob der Zeppelin NT wieder ab. Im nunmehr 10. Jahr des Flugbetriebs können sich die Zeppelinfans auf neue Serviceangebote freuen. Die Deutsche Zeppelin-Reederei und die ZLT Zeppelin Luftschifftechnik treten fortan unter einem gemeinsamen Logo auf.

Die Mannschaft der ZLT hat den Zeppelin NT in der Winterpause für die neue Saison gerüstet. Nach Abschluss der Jahresinspektion hieß das Zeppelin-Team seine Gäste ab 16. März 2010 wieder herzlich Willkommen. 2009 buchten über 12.600 Passagiere das außergewöhnliche Flugerlebnis. Seit Beginn des kommerziellen Passagierbetriebs in 2001 beförderte die DZR über 95.000 Fluggäste. „In diesem Jahr werden wir unseren 100.000. Passagier begrüßen dürfen“, freut sich Geschäftsführer Thomas Brandt.

Die Gäste können wieder aus elf verschiedenen Flugrouten rund um den See wählen. Das Flugvergnügen dauert je nach Route zwischen 30 Minuten und zwei Stunden. „Mit dem Zeppelin Hangar FN haben wir einen exklusiven Empfangsbereich für unsere Gäste geschaffen“, so Brandt weiter. Filmvorführungen und Bilderimpressionen fangen den ewigen Traum vom Fliegen ein und visualisieren die Faszination Zeppelinflug. Das neue Restaurant ist bereits seit September 2009 für jedermann geöffnet. Mit direktem Ausblick auf den Start- und Landeplatz des Zeppelins wird der Aufenthalt nicht nur für Fluggäste zum Erlebnis.

Neben den Flügen am Bodensee hat sich München als Gastspiel fest etabliert. Vom 16. April bis 2. Mai 2010

ist der Zeppelin NT wieder auf der Flugwerft Schleißheim stationiert und bietet Rundflüge über die Isarmetropole an. Zu der 40-minütigen Flugroute steht zusätzlich der „Sundowner“ Flug auf dem Programm – 90 Minuten München im Sonnenuntergang.

Ein neues Serviceangebot an Bord sind z. B. zwei hochwertige Zeiss Ferngläser, die den Gästen zur freien Verfügung bereit stehen. „In Zusammenarbeit mit Empen Optik konnten wir diesen Mehrwert für unsere Kunden realisieren“ erklärt Marketing und PR Assistentin Dorit Knorr. Des Weiteren können Zeppelinfreunde den weißen Riesen nun auf jedem Flugmeter im Internet verfolgen. Das Air Traffic System überträgt die Flugdaten live und bildet die Flugbewegung des Zeppelin NT kontinuierlich in einer Karte ab. „Dieses System ist eine ideale Ergänzung zu unserem Webcam-Angebot. Anhand der Flugposition auf der Karte weiß der Internetnutzer genau, wann sich der Zeppelin NT am Hangar befindet und mit der dort positionierten Webcam beobachtet werden kann“, erläutert Dorit Knorr weiter.

Wie das neue Gebäude Zeppelin Hangar FN bereits zur Eröffnung 2009 erahnen ließ, präsentieren sich DZR und ZLT fortan mit einem neuen Gesicht und einem gemeinsamen Logo „ZEPPELIN Neue Technologie“. Der neue Auftritt soll noch stärker die Produkteigenschaften vermitteln und dem exklusiven Charakter des Flugerlebnisses gerecht werden. *Quelle: PM*

Sabreliner Set For Record Attempt

A European team is using an ancient business jet to try and beat a world record set in a high-tech effort by the late Steve Fossett. In 2005 Fossett flew nonstop around the world in a well-financed effort that set the circumnavigation record at 67 hours and two minutes.

Riccardo Mortara, owner of a Swissbased charter company called Sonnig, thinks he and his three fellow crew members can beat that time in a 1980 Sabreliner 65 and will launch from Geneva March 19. „We’ve

had a great response to the announcement of our mission,“ Mortara said on his Facebook wall (<http://www.facebook.com/pages/Riccardo-Mortara-360-World-Record/217669780955?ref=mf#!/pages/Riccardo-Mortara-360-World-Record/217669780955?v=wall&ref=mf>).

The entire article may be viewed at:

http://www.avweb.com/avwebbiz/news/Sabreliner-SetForRecordAttempt_202146-1.html

by Russ Niles,
Editor-in-Chief

Bücherboard

Von Mykonos zum Nordkap – Mit dem Motorsegler 20.000 km quer durch Europa

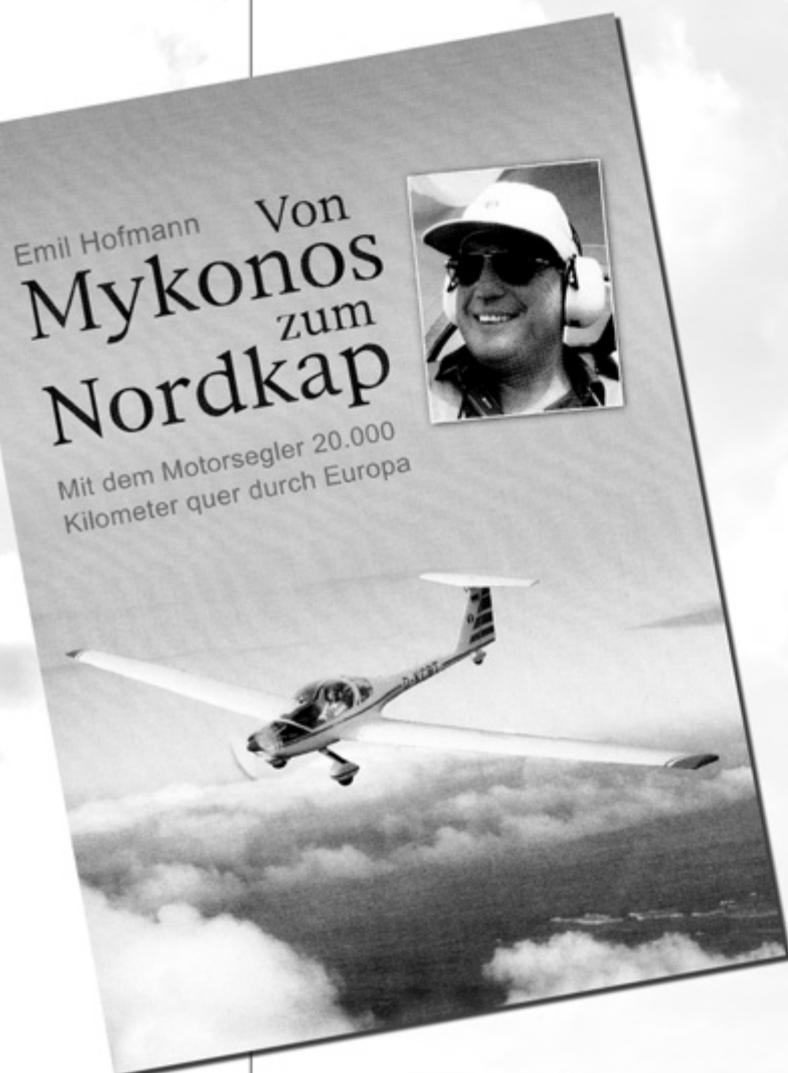
Eigentlich wollte Emil Hofmann, Flugleiter am Verkehrslandeplatz Heubach und stolzer Besitzer eines Dimona-Motorseglers, nur ein Tagebuch seiner Flüge durch Europa schreiben. Doch ein Freund hatte ihn überredet, ein Buch daraus zu machen. Herausgekommen ist so etwas wie eine Liebeserklärung an das, was bereits der bekannte Motor- und Segelflugpionier Wolf Hirth in den dreißiger Jahren als „Luftwandern“ bezeichnet hat. Zu Zeiten der Globalisierung ist dies vielleicht ein etwas angestaubter Begriff, doch er beschreibt die Art und Weise, wie sich der Autor zusammen mit seiner Frau quer durch Europa bewegt hat, sehr gut.

Hofmanns Erzählungen unterscheiden sich auf angenehme Weise von jenen Heldensagen, von denen andere Autoren über ihr Fliegerleben berichten und die, wenn es sich dabei um ihre Kriegserlebnisse handelt, die Frage aufkommen lassen, weshalb das Deutsche Reich eigentlich den letzten Krieg verloren hat. Nach einer einführenden Schilderung der Motorseglerentwicklung berichtet Hofmann von der Schönheit des Fliegens, von der Entdeckung anderer Länder und vom Zusammentreffen mit anderen Menschen. Die, wie kann es auch anderes sein, meistens irgendwie mit der Fliegerei zu tun haben. Dass er sich dabei auch über die Flugsicherung oder genauer, über die Erfahrungen, die er mit den Fluglotsen gemacht hat, äußert, ist zwangsläufig. Das Urteil fällt dabei ganz gut aus. Mit zwei Ausnahmen: ein militärischer Kollege des griechischen Fliegerhorstes Anchialos und eine gestresste FIS-Lotsin in Zürich. Allerdings gesteht er zu, dass es ihr viele VFR-Piloten auch nicht ganz einfach gemacht haben: „Es wird zu viel Nebensächliches gequatscht und wichtiges weggelassen. Immer wieder muss sie Position, Höhe, Zielflugplatz, gewünschte Route oder Flughöhe erfragen. Dem Ruf der Privatpiloten würde es bestimmt nicht schaden, wenn sie etwas mehr mitdenken und professioneller handeln würden.“ Aus den Reihen der Controller dürfte er da kaum auf Widerspruch stoßen.

Zu jedem seiner „Langstreckenflüge“ gibt Hofmann nützliche Tipps zur Flugvorbereitung und -durchführung. Dieses Buch als hochwertige Literatur zu bezeichnen, wäre sicherlich ein Fehlurteil. Aber es ist eine leichte Lektüre für den Urlaub und für alle, die unter Fliegen in erster Linie Entspannung und unvergleichliche Eindrücke verstehen, ist es Motivation, sich mal wieder in ein Flugzeug zu setzen und die Schönheit eines VFR-Flugs zu genießen.

Das Buch ist in einem Selbstverlag (Books on Demand) erschienen und kann nur beim Autoren über das Internet (et-hofmann@gmx.net) bestellt werden. *WeFis*

Emil Hofmann:
Von Mykonos zum Nordkap – Mit dem Motorsegler 20 000 Kilometer quer durch Europa, 208 Seiten mit zahlreichen S/W-Fotos, Books on Demand Norderstedt, ISBN 3-8334-0117-6, 12,80 € zzgl. Verpackung und Porto.



Bücherboard

Flugzeuge mit Geschichte – Die Luftfahrtsammlung des Deutschen Technik Museums Berlin

Bevor Holger Steinle (übrigens der Leiter der Luftfahrtsammlung) und Astrid Venn die Flugzeuge des Berliner Technikmuseums vorstellen, geben sie einen Überblick über die Geschichte der diversen Luftfahrtmuseen Berlins. Als im September 1909 der Flugplatz Johannisthal eröffnet wurde, begann der Wirt einer in der Nähe liegenden Gaststätte, die Überreste der Unfälle, die sich auf dem Flugfeld ereignet hatten, zusammenzutragen. So wurde aus der von ihm als „Bruchmuseum“ bezeichneten Sammlung allmählich ein Museum.

Weitere Museen, besser als Sammelorte aviatischer Tätigkeiten zu bezeichnen, folgten. So wird im ersten Teil dieses Bandes die Entwicklung des Berliner Luftfahrtmuseums geschildert – von den ersten Anfängen über die Deutsche Luftfahrtsammlung des III. Reiches, zu damaligen Zeiten das größte Luftfahrtmuseum der Welt, bis zur heutigen Luftfahrtsammlung des Technikmuseums. Was gleichzeitig auch eine kleine Exkursion durch die deutsche Luftfahrtgeschichte darstellt.

Im zweiten Teil werden die Ausstellungsstücke der heutigen Luftfahrtsammlung vorgestellt, wobei sowohl die Entwicklung des jeweiligen Luftfahrtmusters und die individuelle Geschichte des jeweiligen Exponats beschrieben werden. Desweiteren werden jene Luftfahrzeuge vorgestellt, für welche in den derzeitigen Räumlichkeiten kein Platz ist und die deshalb im Depot auf bessere Zeiten hoffen. Dass das Technikmuseum dabei ein Auge auf die Hangars des stillgelegten Flughafens Tempelhof geworfen hat, sollte nicht verschwiegen werden.

Schließlich werden in den Anhängen die Inventarlisten der Vorgängermuseen sowie die Ausstellungsstücke der ehemaligen Luftfahrtsammlung aufgeführt, die sich inzwischen heute an diversen Orten Ostdeutschlands und Polens, insbesondere beim Museum Lotnictwa Polskiego befinden.

Dass sich diese Exponate zu großen Teilen ausgerechnet in Polen befinden, ist leicht nachzuvollziehen. Denn als sich das Kriegsglück des Deutschen Reiches 1943 wendete und Berlin immer stärker alliierten Luftangriffen ausgesetzt war, wurden die Museumsobjekte in vermeintlich sichere Gebiete verlagert. Der mit dieser Verlagerung beauftragte Fritz Peterleit

stammte aus Hinterpommern und so wurden große Teile der Ausstellung in dessen Heimat verfrachtet. In ein Gebiet also, das heute zu Polen gehört.

Den Verfassern ist es gelungen, ein Buch vorzulegen, das insbesondere, aber nicht nur dem an Luftfahrtgeschichte Interessierten zu empfehlen ist und das einen Anreiz bietet, beim nächsten Berlinbesuch das Technikmuseum zu besuchen.

WeFis

**Holger Steinle und Astrid Venn:
Flugzeuge mit Geschichte – Die Luftfahrtsammlung des Deutschen Technikmuseums Berlin, Heel Verlag, 160 Seiten mit ca. 250 teilweise farbigen Abbildungen, ISBN 978-3-86852-206-8, 35,- €.**



Bücherboard

Der Held vom Hudson will kein Held sein

Am 15. Januar 2009 startete der Inlandsflug 1549 in New York mit dem Ziel Charlotte in North Carolina mit 150 Fluggästen und 5 Besatzungsmitgliedern. In einer Höhe von etwa 1000 Metern – das Flugzeug ist über dem New Yorker Stadtteil Bronx – kollidiert ein Schwarm Wildgänse mit dem Airbus. Flugkapitän Sullenberger meldet Schubverlust in beiden Triebwerken und entscheidet sich wegen der geringen Flughöhe gegen eine Rückkehr zum Flughafen und für eine Notwasserung auf dem Hudson. Nach 6 Minuten setzt die Maschine im Gleitflug auf dem Hudson auf. Rettungskräften gelingt die Evakuierung der Passagiere, die Bilder von der spektakulären Landung und Rettungsaktion gehen um Welt.

Schnell sind die Medien zur Stelle, und sie titulieren Chesley B. Sullenberger als „Held vom Hudson“, etwas was er nicht gern hören möchte. Im Gegenteil: bei allen seinen Interviews lobt er die Mannschaftsleistung, vergisst die Stewardessen nicht und bewahrt ebenso wie in der Notsituation auch im Medienwirbel Haltung.

Man fragt sich: Wie wird einer zum Ausnahmepiloten, der in einer sehr schwierigen Notsituation Augenmaß und Entschlusskraft bewahrt, und der Verantwortung für die ihm anvertrauten Mitmenschen gerecht wird? Nun hat Chesley B. Sullenberger seine Geschichte aufgeschrieben. In seinem Buch erweist sich Sullenberger als Kritiker einer profitbesessenen Branche, in der die einst so glanzvollen Piloten nur noch bessere Busfahrer zu sein scheinen. Er glaubt nicht an vollautomatische Navigation, die den Piloten zum Aufseher über ein paar Knöpfe degradiert. „Mit der Technologie ändert sich nur die Art der begangenen Irrtümer“ sagt er und hat dabei nicht unrecht. Er betrachtet das Ereignis der Notwasserung im Hudson als Anlass „für ungeahnte Möglichkeiten, die wir in einem normalen Leben so nie gehabt hätten. Ich kann positive Werbung für meinen Berufsstand machen...Ich kann mich noch stärker für Sicherheitsstandards einsetzen und für alles andere, was für uns wichtig ist.“ Und genau das tut er.

Das Buch hat den englischen Originaltitel „Highest Duty“ – in seiner Doppeldeutigkeit ein angemessener Titel. Für einen Held hält er sich nicht. Er hat seinen Job mit höchster Professionalität zu Ende gebracht,



ohne sich von den äußeren Einflüssen dieser Notsituation ablenken zu lassen, dies betrachtet er als seine Meisterleistung. Alltagsheldentum hat Ernest Hemingway 1929 in einem Interview für die Zeitschrift „New Yorker“ auf die Formel „Courage is grace under pressure“ – unter großem Druck seine Würde und Haltung zu bewahren – gebracht. Man könnte von innerer Haltung sprechen. Das passt zu Sullenberger.

Man liest dieses Buch zunächst etwas ungeduldig, er beschreibt seine Kindheit und Jugend und wie er seine Frau kennenlernte – will oder muss man das so genau wissen? Man möchte lesend gleich zum „Hauptereignis“ kommen. Wäre das Buch schon verfilmt, dann würde man wahrscheinlich mit der Fernbedienung im Schnelldurchlauf vorspulen bis zum packenden Finale des Fluges 1549.

Aber genau das sollte man eben nicht tun, denn alles das, was langweilig erscheinen könnte, ist ja die Entwicklung eines Menschen bis zu diesem legendären Geschehen. Denn: Er konnte diese Wunderlandung eben nur schaffen, weil er so ist, wie er ist. Ein Überzeugungstäter, sicherheitsbesessen, verliebt in Checklisten und sehr pflichtbewusst. Seine Ernsthaftigkeit gefällt mit Recht in einer Welt, in der Schein oft mehr ist als Sein. Bei ihm ist es umgekehrt.

Monika Sander

Bibliogr. Angaben:

Sullenberger, Chesley B. und Jeffrey Zaslow:
Man muss kein Held sein: auf welche Werte es im Leben ankommt. – München: Bertelsmann, 2009. – ISBN 9783570100493. – 19,95 €.

Bücherboard

HEINO CAESAR schreibt (s)ein Buch

Vielen Lufthanseatens, aber auch anderen Fachleuten, ist er bekannt als Leiter der Flugsicherheitsinspektion (CF) in den 80er und 90er Jahren. Manchen als Kollege auf der Strecke, vielen anderen als Interviewpartner nach Flugunfällen. Als geschätzter Berater von Institutionen und Behörden war er gleichfalls im Einsatz. Als oft unbequemer Kritiker, der geradeaus Klartext redete – etwas, das wir im täglichen Leben heute so oft vermissen. Wo sind die Vorbilder heute!?

Ausgeschieden aus dem fliegerischen Dienst 1994, reflektiert er heute über sein Leben und seine Arbeit von Jugend an bis zum Ende seiner Copilotenzeit. Und lässt uns daran teilhaben. Er hat die dafür nötige Gabe der „interessanten Schreibe“, daher vorab:

Sein unlängst erschienenen Buch „Straße zum Himmel“ hat vielen von uns viel zu erzählen! Nicht nur Menschen meines Schlages, die sich als Flugkapitän dem Ende der Karriere nähern, sondern auch und gerade unserem fliegerischen Nachwuchs. Denen, die sich heute Gedanken machen, wie sie in naher Zukunft ihre dann für sie neue Kapitänsrolle ausfüllen wollen. Aus Caesars Beobachtungen seiner Kapitäne können gerade sie einiges mitnehmen! Angesprochen sind aber auch alle jene, die vielleicht nicht selbst fliegen, dafür aber ein starkes Interesse an der Fliegerei haben, die die fremde Technik verstehen wollen, das, was „Fliegerei“ in ihrer Gesamtheit ausmacht.

Rerum cognoscere causa stand über dem Eingangsportal meiner Uni seinerzeit: Dinge verstehen wollen. Wem es darum geht, dem wird hier geholfen...Techniker, Mechaniker, Flugbegleiter, Fluglotsen, Bodenanestellte – alle können etwas mitnehmen aus Caesars Beobachtungen seiner Zeit. Er verzichtet absichtlich auf Anglizismen, benutzt dafür klares Deutsch und spricht in dem Buch als Beobachter seiner selbst. Statt „ich“ lesen Sie meistens „er“. Zuerst ungewohnt, dann aber als hilfreich erkannt.

Vielen, die glauben, Caesar zu kennen, werden erstaunt sein über Facetten einer Persönlichkeit, die sich damals im direkten Kontakt nicht offenbaren konnte. Auch die, die ihn nicht leiden konnten oder wollten, sollten sein Buch lesen und daraus mitnehmen, wie grob falsch man mit schnellem Urteil über Menschen liegen kann. Ich bin voreingenommen! Ich „konnte gut mit ihm“ und erinnere mich gern an Gespräche und Briefe „entre nous“, deren Inhalte mir

in meiner Copilotenzeit eine gute Orientierungshilfe für meinen Beruf waren. Natürlich auch die CF-Infos, die sein Denken und seinen Stil damals prägten, trugen in großem Maß dazu bei. Auch wenn er selbst wohl nicht immer seinem eigenen Anspruch gerecht wurde – so what!? Wer kann das schon von sich selbst behaupten...

Er schreibt aus einer interessanten Zeit heraus. Überlegen Sie, was damals, in den Jahren nach dem 2. Weltkrieg bis 1962 auf der Erde los war! Kalter Krieg, die weltweiten Konflikte als Folgen kolonialer Herrschaften während der Jahre vorher, Vertreibungen von Volksgruppen hier wie da. Die höchstentwickelten Kolbenmotoren wurden abgelöst vom Düsentriebwerk, das Flugzeug ließ die Ozeanschiffe nahezu obsolet werden, Reisen wurde für breite Bevölkerungsschichten erschwinglich. Der Mensch strebte in den Weltraum, Computer fanden Eingang in den Alltag. Luftbrücke, Währungsreform, Vietnamkrieg, Elvis Presley, Rockmusik, die deutsche Mauer. Was noch?

Blättern wir in seinem Buch!

Nicht ganz ohne, denn 1 kg Papier und 560 eng bedruckte Seiten liest man nicht einfach so. Das dauert Tage oder Wochen! Mein Exemplar strotzt von Randbemerkungen und Eselsohren – hilfreich beim zweiten Durchlesen. Caesar will „von Erlebtem berichten“ und schildern, „wie zur jeweiligen Epoche in seiner Umgebung gedacht und gesprochen wurde“. Das garantiert Verstöße gegen political correctness. Herrlich! Auch herrlich sein sparsam eingesetzter, hanseatisch geprägter Humor, den man so gar nicht erwarten würde.

1934 in Hamburg geboren, erlebte er prägende Jahre in der Nazi- und Kriegszeit und das Ende im Zug von Polen zurück. Ohne Eltern. Bei den Großeltern auf einem Landgut bei Hamburg verbrachte er die harten, eher lieblosen Jugendjahre mit sehr viel Arbeit in der Landwirtschaft neben anstrengender Schule bis zum Abitur. Jahre, „die er nicht wiederholen wollte“.

Ohne Einkommen war ein Studium nicht möglich und so trieb ihn der Zufall dazu, sich bei der Polizeischule zu bewerben mit der Aussicht, als Beamter ein geregeltes, auskömmliches Leben führen zu können. Vergnüglich war die Ausbildung nicht und gern zeigt uns Caesar warum. Z.T. köstlich dann seine geschilderten Erlebnisse als Jungpolizist auf der Davidswache in

Bücherboard

Hamburg-St. Pauli. Aber lesen Sie selbst...

Ende 1955 brachte ihn eine Zeitungsanzeige der damals wieder auflebenden Lufthansa dazu, sich dort als Pilot zu bewerben und prüfen zu lassen. Er bestand, absolvierte die Flugschule und begann 1958 seine Linien"ausbildung", die mehr einem Volkssturmlaufgang glich. Die Umstände, unter denen er damals leben musste – mit sehr wenig Geld, viel Arbeit und Lernen und „Vorturnern mit zweifelhaften pädagogischen Fähigkeiten“ – schildert Caesar authentisch und brillant. Als 2. Offizier auf der Linie war damit noch lange nicht Schluss!

Sein erstes Muster war die viermotorige Lockheed Superconstellation. Ohne type rating wurde er von jetzt auf gleich illegalerweise, ohne Lizenz in ein für ihn total fremdes Arbeitsumfeld „gekippt“ und musste sich dort freischwimmen. Gleich auf Langstrecke! Nun ja, als „Zweiter“ – da durfte er sowieso nicht aktiv ans Steuer...

1958 ging es als Copilot auf die Viscount – eine Kurz- und Mittelstreckenmaschine mit damals neuartigen vier Propellerturbinen. 1960 erfolgte die Umschulung auf Boeing B707, später auch B720. 1962 im Dezember endet Caesars Copilotenzeit und sein Buch. Und nun?

Ja! Mit dem, was er in diesen Jahren erlebt hat, bekommt man 600 Seiten voll! Spannende, interessante Seiten, auf denen er uns mitnimmt und teilhaben lässt an seinen Schulungen, Flügen, Übernachtungen in fremden Ländern, seinen Stadtbummeln, dem oft sonderbaren Benehmen seiner Mitarbeiter (auch und gerade Kapitäne!), der Flugvorbereitung, den Flügen selbst, vom Anlassen der Motoren über die damalige Navigation auf langen Strecken, von Motor- und Hydraulikausfall bis zur Landung und dem Abstellen der Motoren.

Sein Buch ist ein pralles Füllhorn von Informationen rund um Fliegerei und Reisen. Caesar zeigt uns das „Wie“: Wie funktionierte die Ausbildung auf der Flugschule, wie die auf den anderen Flugzeugmustern, wie ging es auf dem Simulator und beim Flugtraining zu, wie fand Flugvorbereitung statt (Kraftstoffmengen, Gewichte, Startleistungen, Flugplan etc.), wie war der Aufbau der Motoren, der Elektrik, der Steuerung, der Hydraulik, wie bediente man sie im Fluge, wie funktionierte Meteorologie und Navigation damals, wie lang waren die Flugdienstzeiten, wie hoch (hoch?) waren das Gehalt und die Spesen, wie gebärdeten sich seine Vorgesetzten, wie waren die politischen Verhältnisse seiner Zielländer, wie deren Geschichte, die zu den beobachteten Verhältnissen geführt hatten, wie sahen die Städte und Landschaften, über die er flog, von Nahem aus?

Viel, viel Stoff und wie gesagt, kein Krimi für einen Abend! Tauchen Sie mit dem Lesen dieses Buches ein in eine fremde Zeit, lernen sie das zuweilen eigenartige Verhalten der in dieser Zeit lebenden Menschen in den verschiedensten Lebenssituationen kennen, sehen Sie Städte und Länder, die Ihnen heute bekannt sind, aus einem für Sie neuen Blickwinkel.

Fazit: Unbedingt lesenswert und für 30€ viel zu billig auf den Markt gebracht!
Heino Caesar, Straße zum Himmel,
ISBN 978-3-8370-3362-5
Bestellungen mit ISBN Nummer über den Buchhandel

P.S. Sein zweiter Band ist in Arbeit und beschreibt seine Zeit als Kapitän, lässt aber sicher noch einige Zeit auf sich warten...

Alex Buchholz



Last Minute

Bodenständig:

Wenn es im Flugsicherungstarifgebälk ordentlich knirscht, stimmt der Kranich schnell in den Chor der Mahner ein.

Das Kehren vor der eigenen Haustür ist dabei offensichtlich etwas vernachlässigt worden: Flugzeugzwischenlager EDDF während des DLH-Pilotenstreiks.

Best duct tape story ever

During a private „fly-in“ fishing excursion in the Alaskan wilderness, the chartered pilot and fishermen left a cooler and bait in the plane. And a bear smelled it. This is what he did to the plane.

Quelle: Internet



„der flugleiter“ wird ausgeliefert ab

15.06./15.08./15.10./15.12.

Redaktionsschluss:

15.05./15.07./15.09./15.11.

Die Anzeigenschlusstermine finden Sie auf der Homepage www.GdF.de

Impressum

Herausgeber:
Gewerkschaft der Flugsicherung e.V.
Sitz Frankfurt a.M.

Geschäftsstelle:
Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt / Main
Tel.: 069-24 40 46 800
Fax: 069-24 40 46 820
e-mail: geschaeftsstelle@gdf.de
Homepage: www.gdf.de

Bankverbindung:
Postbank Dortmund
Blz: 440 100 46
Konto: 7565 17-469

Verantwortlich für den Inhalt:
GdF-Vorstand

Redaktion:
Bernd Bockstahler, M. A.,
(Chefredakteur)
Hans-Joachim Krüger,
(Leiter des Redaktionsteams)
Lutz Pritschow (Int. Affairs),
Harry M. Helbig (Airports, Airlines,
„Spotter“), Manos Radisoglou (Akademie,
Ausbildung u. ä.), Roland Plaum (Fotoredak-
tion), Daniela Franke (UZ), „Emmi“ Enneper
(„Ehemalige“), Michael Hnida (Technik),
Thorsten Wehe (Technik, BR, TK),

Ralph Reinwarth (Upper Airspace),
Frank Willmeroth (Internet)

Anschrift der Redaktion:
„der flugleiter“
Herzogstr. 41
63263 Neu Isenburg
Tel.: 06102 733716
Fax: 06102 733715
e-mail: redaktion@gdf.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Michael Schäfer, Mike Schmaehling,
Jörg Biermann, Michael Hnida,
Hans-Joachim Krüger, Daniela Franke,
„Joe“, Hans-Joachim Krüger,
Anne-Kathleen Meyer, H.M.Helbig,
Carsten Wiltshcko, Werner Fischbach,
Helge Sobik, Alexander Görlitz,
Emmi Enneper, Klaus Wittkamp,
Mary Grady, Russ Niles, Monika Sander,
Cpt. Alex Buchholz, RA Nastassja Fischer

Bildquellen:
Die Fotografien werden bei den Beiträgen
genannt. Bei Fotos, die im Internet
recherchiert wurden, ist der Urheber leider
nicht immer auffindbar.

Cover: Daniela Franke

U4: Pressestelle TUIfly

Layout, Illustration & Prepress:
Litho Art GmbH & Co. Druckvorlagen KG
Friesenheimer Straße 6a
68169 Mannheim

Druck:
Druckerei Läufer GmbH
Friesenheimer Straße 6a
68169 Mannheim

„der flugleiter“ erscheint zweimonatlich,
jeweils im Februar, April, Juni, August,
Oktober und Dezember.

Die mit Namen oder Namenszeichen
veröffentlichten Artikel stellen nicht unbe-
dingt und in allen Teilen den Standpunkt der
GdF oder der Redaktion dar, sondern die per-
sönliche Meinung des/der Verfasser.

© für alle Artikel – soweit nicht anders ange-
geben – bei GdF „der flugleiter“. Nachdruck –
nach vorheriger Absprache mit dem Heraus-
geber – gestattet. Belegexemplar erbeten.

ISSN 0015-4563

Alles über Rechtsschutzversicherungen

GdF schließt Vertrag mit „ÖRAG“

von
RA Nastassja
Fischer

Was passiert eigentlich, wenn ich eine Abmahnung von meinem Arbeitgeber bekomme und ich das nicht hinnehmen möchte?

Was ist, wenn ich gegenüber meinem Arbeitgeber mein Verlangen auf Teilzeittätigkeit geltend gemacht habe und er dies ablehnt?

Wie kann ich mein Recht durchsetzen, ohne ein Kostenrisiko zu haben?

In vielen Fällen führen Auseinandersetzungen mit dem Arbeitgeber vor das Arbeitsgericht. Rechtsstreitigkeiten können teuer werden. In solchen Fällen kann sich eine Rechtsschutzversicherung als reiner Glücksfall erweisen. Denn nur so ist es möglich, seine Rechte – ohne Blick auf die zu erwartenden Rechtsverfolgungskosten – durchzusetzen. Natürlich weiß jeder was eine Rechtsschutzversicherung ist. Aber wie lautet eigentlich die genaue Definition? Wie sieht das Vorgehen im Ernstfall aus und welche Kosten werden erstattet? Die Antwort hierauf findet Ihr in diesem Artikel. Und darüber hinaus auch die Beantwortung der Frage, wie der Rechtsschutz bei der GdF aussieht und unter welchen Voraussetzungen dieser gewährt wird. Am Ende dieses Artikels stelle ich Euch noch ein besonderes Rahmenvertragsangebot nur für unsere Mitglieder vor. Und das Antragsformular ist auch schon dabei.

Was ist eine Rechtsschutzversicherung?

Eine Rechtsschutzversicherung ist eine Individualversicherung, welche das Kostenrisiko eines Rechtsstreits versichert. Sowohl Unternehmen als auch Privatpersonen können sich gegen dieses Risiko versichern lassen, wobei für die Privatperson verschiedenste Bereiche des Alltags abgedeckt werden können.

Eine Verpflichtung zum Abschluss einer Rechtsschutzpolice besteht zwar nicht, aber sie gewinnt in heutiger Zeit immer mehr an Bedeutung. In Verkehrsunfallstreitigkeiten treiben die regelmäßig sehr hohen Streitwerte die Kosten rasant in die Höhe. In arbeitsrechtlichen Streitigkeiten hat in der ersten Instanz jede Partei ihre Kosten selbst zu tragen. Da kommt es nicht auf Obsiegen oder Niederlage an. Berufsschutz ist üblicherweise wegen dieses Umstandes und der immer anfallenden Kosten in der ersten Instanz nicht als einzelner Baustein bei einer Rechtsschutzversicherung abschließbar. Bei unserem Angebot für unsere Mitglieder besteht hingegen die Möglichkeit.

Wie sieht der Versicherungsschutz üblicherweise aus?

Bis auf seltene Ausnahmen wird in den Versicherungsverträgen eine Deckungssumme vereinbart, die sich in der Regel bei € 250.000 pro Rechtsschutzfall bewegt. Bei unserer Rahmenvereinbarung der ÖRAG gibt es keine Deckungsobergrenze. Übernommen werden die gesetzlichen Anwaltsgebühren des vom Versicherten frei wählbaren Rechtsanwalts (Honorare werden nicht gezahlt), Zeugengelder und etwaige Sachverständigenhonorare. Gezahlt werden ebenso die anfallenden Gerichtskosten. Kosten des Prozessgegners werden übernommen, so weit der Versicherungsnehmer

diese ansonsten zu zahlen hätte. Vor den Arbeitsgerichten in der ersten Instanz besteht – wie bereits erwähnt – gem. § 12 a Arbeitsgerichtsgesetz die Besonderheit, dass die obsiegende Partei keinen Anspruch auf Entschädigung wegen Zeitversäumnis und auf Erstattung der Kosten der Zuziehung eines Prozessbevollmächtigten oder Beistands hat. Übernommen werden von der Versicherung allerdings auch Strafkautiolen (in der Regel € 50.000/Rahmenvereinbarung ÖRAG € 100.000), um den Versicherungsnehmer vor dem Strafvollzug zu schützen.

Was ist der Leistungsfall?

Um in den Genuss der Leistung der Versicherung zu kommen, muss ein Leistungsfall vorliegen, welcher definiert wird als der „tatsächliche oder behauptete Verstoß gegen Rechtspflichten“. Dieser Verstoß muss also bereits in der Welt sein, eine vorbeugende Rechtsberatung ist hierüber nicht gedeckt. Der Versicherungsnehmer muss seinen Versicherer um Deckungsschutz ersuchen, wobei dieser dann die hinreichende Aussicht auf Erfolg des Begehrens bewertet. Wenn die Sache von vornherein vollkommen aussichtslos ist oder eine Klage als mutwillig erscheint, erhält man keine Deckungszusage. Auch im Falle schuldhafte Handelns ist eine Kostenübernahme ausgeschlossen.

Was bietet mir die GdF an Rechtsschutz?

Um zu erfahren, wie mir die GdF hilft, wenn ich ein Verfahren im Zusammenhang mit meinem Beschäftigungsverhältnis führen muss, hilft ein Blick in die Satzung und die Richtlinie Rechtsschutz. Diese findet ihr im Mitgliederbereich auf der Homepage. Die GdF geht davon aus, dass ihre Mitglieder durch eine eigene einschlägige Rechtsschutzversicherung abgesichert sind. Sonst gibt es – bis auf wenige Ausnahmen – keine Deckungszusage.

Im Rahmen der gewerkschaftlichen Zwecksetzung gewährt die GdF ihren ordentlichen Mitgliedern Rechtsschutz in Form von Rechtsberatung, Rechtsvertretung und bedingter Kostenübernahme. Eine kostenlose Erstberatung biete ich Euch als Rechtsanwältin der GdF an Dienstagen und Donnerstagen zwischen 10 und 12 Uhr an (Tel. 069/2440468-10). In einem Gespräch erhaltet Ihr eine Vorab einschätzung Eures Falls. Aber natürlich könnt Ihr mich auch außerhalb dieser Zeiten kontaktieren.

Wie bekomme ich Rechtsschutz bei der GdF?

Wer eine Deckungszusage von Seiten der GdF begehrt, muss als zwingende Voraussetzung einen schriftlichen Antrag einreichen, drei Monate den satzungsmäßigen Beitrag geleistet und die Wartezeit erfüllt haben. Genau wie die Rechtsschutzversicherung prüft auch die GdF die hinreichende Aussicht auf Erfolg Eures jeweiligen Begehrens. Weitere zwingende Voraussetzung ist eine eigene einschlägige Rechtsschutzversicherung, sonst scheidet der Antrag bereits an den formalen Voraussetzungen. Die Entscheidungen für die erste Instanz treffen Eure Fachbereichsvorstände FSBD und FSTD. In den übrigen Fällen obliegt es dem Bundesvorstand zu entscheiden.

Wer als Mitglied eine Deckungszusage von Seiten der GdF begehrt, muss den schriftlichen Rechtsschutzantrag stellen, bevor Kosten für die Beauftragung eines Rechtsanwalts anfallen. Ansonsten kann es Euch passieren, dass der Antrag aus formalen Gründen zurückgewiesen wird. Des weiteren erfolgt eine Ablehnung, wenn das Mitglied ohne vorherige Rechtsschutzgewährung ein Verfahren einleitet, erweitert oder fortführt, wobei der Bundesvorstand in Einzelfällen Ausnahmen bestimmen kann; ebenso in den Fällen, in denen das Mitglied, ohne die Bescheidung abzuwarten, einen Rechtsanwalt beauftragt, wenn es eine Honorarvereinbarung mit dem Rechtsanwalt trifft oder ohne Zustimmung des Prozessbevollmächtigten mit der Gegenseite verhandelt. Es besteht auch die Möglichkeit für die GdF nach Kenntniserlangung dieser Umstände die übernommenen Kosten zurückzufordern.

Angebot für unsere Mitglieder

Bei meiner täglichen Beratungspraxis häuften sich Anfragen zum Themenkomplex Rechtsschutzversicherung. Viele Mitglieder hatten keine und wollten wissen, ob ich ein günstiges Angebot kenne. Oder ein Mitglied war sich des Umstandes nicht bewusst, dass man eine Rechtsschutzversicherung benötigt, wenn man eine Deckungsanfrage bei der GdF stellt. Nach meiner Beauftragung auf dem FSBD-Obleutemeeting im September 2009, mich nach einer Rahmenvereinbarung auf dem Markt zu erkundigen, habe ich verschiedenste Anbieter kontaktiert und um entsprechende Angebote ersucht. Von der ÖRAG-Rechtsschutzversicherung kam dann das Angebot, das ich Euch heute vorstellen möchte. Die ÖRAG-Rechtsschutzversicherung bietet unseren Mitgliedern eine günstige Rahmenvereinbarung an. Der Zweig der Rechtsschutzversicherung wurde als ein

frei kombinierbares Bausteinkonzept entwickelt, um dem Versicherungsnehmer die Möglichkeit einer Ausschnittsdeckung bis hin zum Vollpaket zu schaffen. Die Bausteine bestehen aus Berufsrechtsschutz, Privatrechtsschutz, Verkehrsrechtsschutz und Haus- und Wohnungsrechtsschutz.

Eine konkrete Leistungsübersicht – insbesondere zu den Kombinationsmöglichkeiten und dem Vollpaket findet ihr auf unserer GdF-Homepage im Mitgliederbereich. Ein besonderes Augenmerk wollen wir dabei auf den Berufsrechtsschutz legen. Dieser deckt den Arbeitsrechtsschutz sowie Sozialgerichts-, Schadensersatz-, Steuer- (vor Gerichten), Straf-/Disziplinar-/Standes- sowie Ordnungswidrigkeitenrechtsschutz ab. Umfasst sind dabei u.a. Arbeitsunfälle, Kündigung, Pflichtverletzungen aus dem Arbeitsverhältnis, Steuererklärung, Zeugnis, Lohnfortzahlung, Abmahnungen.

Der besondere Vorteil: Auch der Ehegatte oder nichteheliche Lebenspartner kann vom Schutz der Versicherung profitieren, da auch er über die Versicherung Berufsrechtsschutz genießt.

Im Baustein B sind folgende Beiträge wählbar:

- € 0 Selbstbeteiligung ⇒ € 110,88
- € 150 Selbstbeteiligung ⇒ € 91,08
- € 250 Selbstbeteiligung ⇒ € 79,20

Auf der nebenstehenden Seite könnt Ihr gleich einen Antrag ausfüllen. Weitere Informationen zum Thema Rechtsschutz bekommt Ihr gerne bei mir. Nähere Informationen zur Rahmenvereinbarung bei der ÖRAG, Kombinationsmöglichkeiten, Versicherungsbedingungen gibt es bei Carsten Münker von der Sparkassen-Versicherung unter carsten.muenker@sparkassenversicherung.de oder 06196/761900.

Starker Arbeits-Rechtsschutz für Fluglotsen

Was tun, wenn Ihnen ungerechtfertigt gekündigt wird? Schützen Sie sich mit unserem Berufs-Rechtsschutz vor den hohen Kosten eines Rechtsstreits. In allen anderen Lebensbereichen schützt Sie unsere günstige Privat-Kombination.



Sondervereinbarung für GdF-Mitglieder

MSR Consulting:
KUBUS Rechtsschutz 2008 und 2009, Gesamtzufriedenheit der Kunden HERVORRAGEND.





Gewerkschaft der Flugsicherung



„Goldbären können alles, sogar fliegen!“