

# der flugleiter



FRA – Landebahn-Nordwest



Was hat sich seit dem 21.10.2011 getan?



„der flugleiter“ berichtet



Letzte Air Show in Dubai



## zur 9. ordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V. am 21. und 22. September 2012

**Ort: Abion Spreebogen Hotel Berlin**



### Tagesordnung

- P.1: Eröffnung der Versammlung und Begrüßung der Mitglieder und anwesenden Gäste durch den Bundesvorsitzenden**
- P.2: Wahl und Einsatz der Tagungsleitung**
- P.3: Genehmigung/Ergänzung der vorgelegten Tagesordnung**
- P.4: Berufung der Mandatsprüfungskommission und des Wahlausschusses**
- P.5: Berichte**
  - P.5.1: Bericht des Bundesvorstands
  - P.5.2: Bericht Bilanz 2011
  - P.5.3: Bericht des Kontroll- und Beschwerdeausschusses
  - P.5.4: Bericht Vermögensverwaltung
  - P.5.5: Bericht Revisionskommission
- P.6: Feststellung der Beschlussfähigkeit**
- P.7: Diskussion und Entlastung des Bundesvorstands**
- P.8: Bundesvorstandswahlen**
  - P.8.1: Bundesvorsitzende/r
  - P.8.2: Bundesgeschäftsführer/-in
- P.9: Diskussion und Beschluss der Vorlagen**
- P.10: Tarifpolitik**
  - P.10.1: Bericht aus der Tarifkommission
- P.11: Interne Organisation**
  - P.11.1: Budget 2013
  - P.11.2: Organisation GdF/Geschäftsstelle
  - P.11.3: Zusammenarbeit mit Verbänden/Gewerkschaften
  - P.11.4: Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
  - P.11.5: Gewerkschaftszeitung „der flugleiter“
  - P.11.6: Interne Kommunikation
  - P.11.7: Homepage
  - P.11.8: Bundesdelegiertenkonferenz 2013
- P.12: Verschiedenes**
- P.13: Verabschiedung und Ende der Bundesdelegiertenkonferenz 2012**

➔ Anträge sollten der Antragskommission bis spätestens 22. Juni 2012 schriftlich vorliegen.

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.



**17**  
„Homogener Personalkörper“



**28**  
Privatisierungsvorschlag  
für die US Flugsicherung



**36**  
Good-bye Dubai International Airport



**42**  
SATA Air Açores –  
Inselhüpfen mit Geschichte

**04 | Editorial**

**GdF**

**06 |** Termine

**GdF Recht**

**07 |** Vorstellung Gritta Götz

**07 |** Fluggesellschaften verklagen GdF auf Schadenersatz im Millionenhöhe

**Recht**

**08 |** Siim Kallas

**Presse & PR**

**10 |** Neues von Presse und Kommunikation

**Kurznachrichten**

**11 |** Geplante Flugdienstzeitregeln in Europa mangelhaft –

Pilotenverband befürchtet erhöhtes Unfallrisiko

**18 |** Eine Million Flüge unter neuem Flugsicherungssystem

**26 |** skyguide und MeteoSchweiz kooperieren

**32 |** In Memoriam James Rizzi

**51 |** DFS – Neue Luftfahrtkarte „Rhein-Ruhr“

**Tarifkommission**

**12 |** DFS-Tarifkommission

**GdF Aktuell**

**13 |** Beitragsanpassung 2012

**15 |** 2012 – Ausblick auf ein sicherlich „heißes“ Jahr

**17 |** „Homogener Personalkörper“

**Aktuelles**

**14 |** Gutes Tun und darüber schreiben!

**51 |** DFS – Neue Luftfahrtkarte „Rhein-Ruhr“

**66 |** Emirates – Pressemitteilung

**ATC International**

**19 |** FABEC – Status Quo und Ausblick für 2012

**Safety**

**24 |** Phraseology for aborting a take-off

**34 |** ASN releases airliner safety statistics 2011

**ATC „History“**

**25 |** Eine Beerdigung der besonderen Art

**ATC USA**

**27 |** Thunderbirds Terminkalender

**28 |** Privatisierungsvorschlag für die US Flugsicherung

**31 | Ehemalige**

**Glosse**

**33 |** Über den Wolken: Bald zu Fuß nach Malaga?

**35 | Airports**

**41 | Airlines**

**54 | Airplanes**

**56 | Bücherbord**

**58 | Für Sie gelesen**

**Satire**

**60 |** FRA – Die „Apron-Lösung“

**61 | Last Call**

**62 | Last Minute**

## Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, geneigte Leser!

Gestatten Sie mir an dieser Stelle einen Ausblick auf ein spannendes, Veränderungen vorgebendes und von einer gewissen Erwartungshaltung geprägtes Flugsicherungsjahr 2012.

Dieser Ausblick erhebt sicherlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit, soll aber einen Überblick auf die zu erwartenden Herausforderungen geben, mit denen wir auf nationaler und europäischer Ebene konfrontiert werden.

Am 04. Dezember 2012 soll der Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) offiziell gegründet werden. Der entsprechende Staatsvertrag, Grundlage des FABEC, ist unterzeichnet und befindet sich derzeit im Ratifizierungsverfahren in den politischen Entscheidungsgremien der beteiligten Staaten. Bis August 2012, so die Prognose, soll der Ratifizierungsprozess abgeschlossen sein – anscheinend der einzig gravierende Fortschritt im FABEC, sofern man diesen Staatsvertrag als Fortschritt bezeichnen kann.

Arbeitsgruppen zur Defragmentierung des FABEC-Luftraumes scheitern regelmäßig an der ungeklärten Frage der institutionellen Entwicklung der ANSP im FABEC, die auch durch den Staatsvertrag nicht beantwortet wird. Solange keine gemeinsame FABEC-Sicht der beteiligten ANSP und Staaten erfolgt und solange der Wettbewerbsgedanke nicht endgültig beerdigt ist, werden auch keine Fortschritte ver-



von Michael Schäfer,  
Gewerkschafts-  
vorsitzender

meldet werden können. Im augenblicklichen Stadium ist es verständlich, wenn auch nicht der Sache dienlich, dass viele fachlich sinnvolle Veränderungsvorschläge an den finanziellen Folgen scheitern. Sollen z. B. Flugrouten verlagert und von einem anderen ANSP bearbeitet werden, würden dem „abgebenden“ ANSP-Einnahmen entgehen. Folglich lehnt er diese Veränderungen ab.

Gleichzeitig tritt seit Januar 2012 die erste Regulierungsperiode für den Streckenbereich in Kraft; diese endet am 31. Dezember 2014 und beschert den ANSP inklusive der DFS erhebliche Mindereinnahmen, da die EU-Vorgaben eine Reduzierung der Streckengebühren bei gleichzeitiger Kapazitätserhöhung vorsehen.

An dieser Stelle habe ich schon öfter dieses unrealistische und nicht erreichbare Vorhaben der EU-Kommission kritisiert. Auf die entscheidende Frage, wie ein Finanzziel mit Einnahmeverlusten und gleichzeitig ein erhöhtes Kapazitätsziel erreicht werden kann, ernte ich nur Schulterzucken. Mehr Kapazität bedeutet, ohne entscheidende technische Innovationen, mehr Fluglotsen und höhere finanzielle Aufwendungen. Ich bleibe dabei, dass diese Ziele weder realistisch noch erreichbar und ausgewogen und somit zum Scheitern verurteilt sind.

Die Pressemitteilung der europäischen Kommission vom 25. November 2011 spricht Bände. Hier wird davon ausgegangen, dass lediglich 5 von 27 Mitgliedsstaaten die Vorgaben erfüllen werden. Ich wage die Prognose, dass am Ende

der ersten Regulierungsphase kein einziger Mitgliedsstaat die Vorgaben vollumfänglich erfüllt haben wird.

Nun müsste man eigentlich davon ausgehen, dass aufgrund der vorliegenden Sachverhalte eine realitätsnahe Anpassung erfolgt, aber weit gefehlt. Die Kommission ändert die durch erfolgreichen Lobbyismus der Airlines gemachten Vorgaben nicht, sondern erarbeitet offensichtlich unbelehrbar die Vorgaben für die zweite Regulierungsperiode von 2015 bis Ende 2019, in die dann auch An- und Abflugbereich für Tower mit mindestens 50.000 Flugbewegungen einbezogen werden.

Sofern die Entscheider nicht in die reale Welt zurückfinden, bleibt die Regulierung eine Farce – womöglich eine höchst explosive und gefährliche. Denn solange keine Fortschritte im FABEC erreicht werden, wird versucht, diese Vorgaben FABEC-weit auf dem Rücken der Mitarbeiter auszutragen. Dem aber werden sich die FABEC-Sozialpartner geschlossen entgegenstellen. Dazu dient u. a. der soziale Dialog im FABEC. Nach mehr als zwei Jahren Diskussion hat man sich nunmehr auf die Grundlagen der Zusammenarbeit, die sogenannten *Terms of Reference*, verständigt. Endgültig verabschiedet werden sollen diese Grundlagen bei einem Treffen der ANSP-Vertreter und der Sozialpartner Anfang März 2012. Der Weg nach FABEC-Europa ist noch weit und steinig. Allerdings, und dies ist Voraussetzung, wenn man sich auf diesen Weg begibt, muss das nationale Heim auch bestellt und bereit sein, um diesen Schritt erfolgreich bestehen zu können. Bedingung hierfür ist, dass zwischen Arbeitgeber und Tarif- als auch Betriebspartner im vertraulichen Zusammenwirken

Chancen und Risiken beraten und analysiert werden – nach den Eskalationen der jüngsten Vergangenheit kaum vorstellbar, aber in unser aller Interesse trotzdem notwendig. Erste Veränderungen, sicherlich noch nicht ausreichend und abschließend, wurden eingeleitet.

Inwieweit das Früchte tragen wird, hängt entscheidend davon ab, ob das gesamte Luftfahrtumfeld im Eigeninteresse an einem Strang zieht.

Ob Querschüsse z. B. die Schadensersatzklage für Streikankündigungen von Airlines, namentlich Lufthansa, Air Berlin und Ryanair, gegen die GdF, die uns kurz vor Redaktionsschluss zugestellt wurde, der Sache dienen, lass ich mal im Raum stehen.

All diese Themen werden wir auf der anstehenden Bundesfachbereichskonferenz FSBD, in den ÖMVen und auf der Bundesdelegiertenkonferenz der GdF beraten.

**Die diesjährige Bundesdelegiertenkonferenz findet am 21. und 22. September 2012 im ABION Spreebogen Hotel in Berlin statt.**



Michael Schäfer  
Bundesvorsitzender

# GdF – Termine

## Februar 2012

01.02.	Arbeitsgruppe RatschTV	Frankfurt
02.02.	Arbeitsgruppe BAG/FDB	Frankfurt
03.02.	Arbeitsgruppe Zukünftiges Berufsbild FDB	Frankfurt
06./07.02.	FSBD – Vorstandssitzung	Frankfurt
08.02.	Tarifkommission	Frankfurt
14./15.02.	Strategiesitzung des Bundesvorstandes	Berlin
21.02.	FSTD – Vorstandssitzung	Neu-Isenburg
24.02.	Fachübergreifender Tarifausschuß	Frankfurt

## März 2012

01.03.	Erweiterte Vorstandssitzung FSBD	Maastricht
02.03.	FABEC, Special Dialog Comitee	Maastricht
02. – 04.03.	FSBD – Konferenz	Maastricht
06./07.03.	Marc Meeting	Amsterdam
07./08.03.	Deutsches Flight Safety Forum	Hamburg
10.03. – 18.03.	IFATCA – Konferenz	Nepal
12./13.03.	EASA ATM.001	Köln
21.03.	Sitzung des Bundesvorstandes	Frankfurt
27.03.	FSTD – Vorstandssitzung	Neu-Isenburg
29. – 31.03.	ATCEUC Spring Meeting	Tirana

## April 2012

11./12.04.	Tarifkommission	Karlsruhe
18.04.	Sitzung des Bundesvorstandes	Frankfurt
19. – 21.04.	IFATSEA Executive Board Meeting	Darmstadt
23./24.04.	FSBD – Vorstandssitzung	Frankfurt
24.04.	FSTD – Vorstandssitzung	Frankfurt

*Kein Anspruch auf Vollständigkeit!*



**Preiswerte Loss-of-License Versicherungen für DFS-Lotsen, Regionallotsen und Apron**

**[www.lizenzverlust.de](http://www.lizenzverlust.de)**

**Versicherungsbüro Petersen und Partner Im Albgrün 9  
76275 Ettlingen Tel.: (07243) 71 98 03 Fax.: (07243) 38549**

## Vorstellung Gritta Götz:



von  
Gritta Götz

Mein Name ist Gritta Götz. Da ich seit Januar dieses Jahres als Rechtsanwältin für das Ressort „Tarif und Rechtswesen“ tätig bin, möchte ich mich kurz vorstellen. Nach meinem Studium der Rechtswissenschaften in Frankfurt und Referendariat am Landgericht Darmstadt begann ich im April 2001 bei der DFS als Referentin im Bereich „Tarifwesen und Grundsatzfragen“, um im November des

gleichen Jahres als Personalreferentin an die damalige Center – Niederlassung in Düsseldorf zu wechseln. Dort „versuchte“ ich zusammen mit einer Kollegin die Sozialauswahl und die daran anschließende Verlagerung der Düsseldorfer Mitarbeiter nach Langen im Dezember 2002. Ab Januar 2003 war ich dann als Personalreferentin an der Niederlassung Mitte für die Düsseldorfer Kollegen und alle rechtlichen Belange verantwortlich, bevor es mich im September 2005 in

die Unternehmenszentrale als Referentin HR-Management zu Charles Pallas verschlug. Seit Juni 2010 – nach Auflösung der übergeordneten Personalabteilung für den Center – war ich wieder als Referentin Recht im Bereich „Personal und Arbeitsrecht“ tätig und dort für die Koordination der Personalarbeit in den Center-Niederlassungen sowie Mitbestimmungsfragen (BetrVG) zuständig. Nach diesen zehn Jahren bei der DFS war es an der Zeit, auch mal eine andere Sicht der Dinge kennenzulernen und so nahm ich das Angebot der GdF, für das Ressort „Tarif und Rechtswesen“ – genauer gesagt: für die Tarifabteilung – zu arbeiten, an. Insofern können Sie sich gerne an mich wenden, wenn Sie Fragen zu den Tarifverträgen und deren Auslegungsmöglichkeiten haben. Des Weiteren werde ich den Bundesvorstand in allen Belangen, die das Tarifwesen betreffen, unterstützen. Ich freue mich auf eine gute Zusammenarbeit.

Eure Gritta Götz

## Fluggesellschaften verklagen GdF auf Schadenersatz im Millionenhöhe

Wegen der Streikaufrufe anlässlich der Tarifaueinandersetzung mit der DFS im August 2011 haben die Fluggesellschaften Lufthansa, Air Berlin und Ryanair gemeinsam die GdF auf Schadenersatz verklagt. Die Klage ist der GdF am 19. Januar zugegangen, sie beläuft sich auf insgesamt über 3 Millionen Euro. Die Airlines machen Buchungsverluste in dieser Höhe geltend, die ihnen bereits durch die Ankündigung von Streikmaßnahmen durch die GdF für den 04. bzw. 08. August entstanden seien.

Die DFS hatte damals weitere Verhandlungen mit der GdF rundweg abgelehnt und voll auf eine gerichtliche Untersagung des Arbeitskampfes gesetzt. Nachdem diese im Ergeb-

nis ausblieb und der für nur wenige Stunden später geplante Streik gerichtlich nicht mehr abwendbar war, rief die DFS endlich die Schlichtung an und verhinderte den Streik auf diese Weise doch noch.

Die Klägerinnen halten dennoch die GdF für verantwortlich für die Einbußen, die Ihnen in der Zeit zwischen dem Streikaufruf und der Anrufung der Schlichtung entstanden sein sollen. Sie stehen auch weiterhin auf dem Standpunkt, die angekündigten Arbeitskampfmaßnahmen seien rechtswidrig und unmittelbar gegen sie gerichtet gewesen. Sie werden in diesem Verfahren von der gleichen Kanzlei vertreten wie die DFS seinerzeit.



Die Redaktion des „flugleiter“ hat sich dazu entschlossen, den nachstehenden Artikel zu veröffentlichen, obwohl sein Inhalt nicht zum Kern-Themenbereich der Zeitschrift gehört. Das viel und heftig diskutierte Thema „Entschädigung für Passagiere“ sollte aber auch für die Leser und Mitglieder in der GdF von Interesse sein. (die Red.)

# Siim Kallas

**Vice-President and Commissioner for Transport**

**A European vision for passengers: protecting EU passengers' rights in tomorrow's transport**

**Conference “EU Passenger Law Towards 2020” LTTL Forum, Catholic University, Leuven, 6 December 2011**

## **Ladies and gentlemen**

Thank you for inviting me to Leuven today to talk about the role of passenger rights in the years ahead, as we build on what Europe has already achieved for its citizens.

Europe's success in securing and upholding passenger rights is one of the resounding achievements of EU transport policy. These rights are an emblem of EU culture and vision, protecting our citizens as they exercise their entitlement to freedom of movement, a fundamental right in itself.

This basic protection has, however, not always accompanied the gradual removal of borders or the boom in personal travel we have seen over the last decades. For millions of people, international travel has moved from being a luxury to an affordable reality.

Now, when passengers are delayed, they no longer have to puzzle out for themselves what has gone wrong. They have a right to information and they know they can demand it from their transport company. And passengers with disabilities and reduced mobility qualify for special attention.

Securing these basic rights took a long time to negotiate – but I am pleased to say that the EU has delivered on its promises.

The EU began work in this area in the early 1990s with rules on denied boarding on aircraft caused by overbooking. Since then, we have worked to strengthen passenger rights, starting with the aviation sector and then expanding into the other modes of transport.

With the new regulation for coaches and buses due to enter into force in 2013, we can now proudly say that the EU is the first, and only, region in the world whose passengers enjoy comprehensive and integrated basic rights in all modes of transport.

Passengers are justified in expecting the same basic level of protection wherever they go. They find it easier to make use of their rights if there is an easily understandable European system, not a confusing patchwork of national rules.

## **Ladies and gentlemen,**

EU passenger rights ensure uniform access conditions to transport and a basic level of service quality wherever people travel. Passengers expect a service that guarantees non-discrimination, transparency of travel information and conditions and dignity of treatment, including at security checks.

These rights, and others, are now backed up Europe-wide. They set out criteria and conditions for possible compensation for delays, re-routing or ticket reimbursement, assistance – including meals, and if necessary accommodation.

Of course, they also benefit business – Europe's transport operators, in other words in creating equal conditions for competition

within a specific mode of transport like rail or

between different modes of transport, such as high speed trains and planes,

and also when different transport modes are not competing with each other but combined – a “through ticket” journey by train to port, then a sea crossing to take another train at the other end, for example.

The European Commission's aim is to improve mobility for Europe's citizens by better linking all the different modes of transport. We want to encourage such combined journeys as a reliable alternative for our citizens.

These types of journey merit more of our attention because travellers should feel that their trip will not be a risky or stressful event that might be disrupted at any stage. But such travel will only be attractive if the same basic conditions for transport access, service quality and protection apply across the board.

This is an area where we will look for more convergence on rights, because there are still significant differences in the rules between the transport modes: scope of application, exemptions, right to assistance, amounts of compensation available, among many others.



**Ladies and gentlemen,**

Despite the success, there are some fundamental questions which need to be resolved.

In the last few years, our passenger rights laws have been tested to a degree that nobody could have foreseen. I am thinking primarily of aviation: the Iceland volcanic ash crisis of spring 2010 which caused the temporary closure of European airspace, or the severe winter disruptions at the end of the same year.

European passengers came out of several major crises far better than if the various regulations had not been in place.

The volcanic ash cloud, in particular, showed how important these regulations are. Since then, public authorities, travel operators and other involved parties have joined passengers in becoming more aware and responsive to these rights.

But these crises also demonstrated the need to modernise and tighten some elements of today's rules. We need consolidation and clarification to ensure equal operating conditions for all travel operators and carriers, and we need to move ahead on integrated ticketing and intermodal rights.

Overall, the legal package in place today is a good one – after all, it survived the Icelandic volcano. But there are definitely shortcomings, and we are about to launch a public consultation to ask all interested parties what they think.

Since aviation was the first EU transport sector to benefit from passenger rights rules, this is where we have the most and best experience.

It is clear that this specific piece of legislation needs some changes. And in general, the problems identified here also apply to other sectors.

Removing loopholes and increasing consistency of rights applied across the transport modes imply strengthening passenger rights.

Firstly, implementation and enforcement of the rules. This is the key issue – and where each National Enforcement Body plays a vital role, especially since the Member States vary widely in how far they make sure the rules are applied and in their procedures for handling passenger complaints. In both these areas, there should be more EU coherence.

Enforcing the rules is essential. If this is not done effectively, transport operators have no economic incentive to comply. Not only do national differences in applying the rules confuse both passengers and transport operators alike, they also create damaging distortions in the market.

A related problem is the lack of clarity in interpreting the rules, so for the future we need to define exactly what constitutes a “delay” or “extraordinary circumstance”, for example.

I am aware that this is a complex and controversial area; it has already led to more than 13 pending cases at the European Court of Justice. Some other court rulings have already clarified the most important points but there is still a good way to go.

And we do need even more public awareness of rights and how to claim them through easily accessible complaint handling procedures and effective means of redress. Much has already improved thanks to the huge Europe-wide awareness campaign on passenger rights launched by the Commission last year.

Enhancing this public awareness is exactly what our future communication on passenger rights aims to do.

There are many areas and questions to consider as we look to the future, such as:

How should ‘delay’ and ‘long delay’ be defined?

What exactly is an ‘extraordinary circumstance’?

What about the concept of unlimited liability for providing care when the travel disruption is clearly beyond the responsibility of an airline, such as during major natural disasters?

What happens if a transport operator goes bankrupt?

Should an airline be obliged to compensate passengers if air traffic controllers go on strike, or should the air traffic controllers compensate?

What about liability for lost luggage? Or delays caused by groundhandling operations?

**Ladies and gentlemen, to conclude:**

We should now work towards consolidating the rules that we have today because, in essence, they work well and we need them. But we should also ensure they are consistently and fairly applied, that other modes of transport are properly integrated and the loopholes are removed.

Passenger rights are, and will remain, at the heart of our vision for the future of European transport. We have worked hard to set up this system, of which we can be rightfully proud.

I know you will be discussing these and other questions during the afternoon and I look forward to what is sure to be an interesting debate.

**Thank you for your attention.**

# Neues von Presse und Kommunikation

Berichtszeitraum Dezember 2011 – Januar 2012



von  
Matthias Maas

Sehr gerne berichte ich Euch allen an dieser Stelle über meine Aktivitäten in den vergangenen 2 Monaten.

## Betriebsversammlung BR UZ

Am 1. Dezember 2011 war ich der Einladung des Betriebsrates UZ gefolgt und nahm als Vertreter der GdF an der turnusmäßigen Betriebsversammlung teil. Ich sollte dort das vergangene Jahr und insbesondere den Verlauf des Tarifkonfliktes aus Sicht der Gewerkschaft rekapitulieren. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass der Organisationsgrad der DFS – Angestellten in der UZ weiterhin erschreckend gering ist und somit die meisten der dort Tätigen Ihre Informationen fast ausschließlich über das firmeneigene Intranet beziehen.

Als Düsseldorfer war ich bei solchen Veranstaltungen eine Anwesenheit von 30 – 60 Personen gewohnt (selbst zu Zeiten als es in Düsseldorf noch ein Kontrollzentrum gab). So staunte ich nicht schlecht, dass der Raum „Berlin“ in der UZ, trotz enger Bestuhlung, fast aus allen Nähten zu platzen schien. Selbst an allen Seiten standen noch interessierte Zuhörer. Insgesamt waren wohl weit mehr als 300 Personen anwesend. Da ich noch nie vor solch einer großen Anzahl

Personen referiert hatte, war da urplötzlich doch ein etwas mulmiges Gefühl in meiner Magengegend. Dies verflog jedoch ziemlich schnell, als ich endlich, nach dem Bericht des Herrn Dr. Hermann, mit meinem Vortrag anfangen durfte. Ich denke, ich habe in klaren Worten aufgezeigt wie dieser Tarifkonflikt verlief, wer am meisten Schuld daran hat, dass das Endergebnis für die Firma viel teurer ausfiel als es eigentlich hätte sein müssen und wer an manchen Stellen alles andere als vertrauensvoll mit seinen Mitarbeiter umging. Das hier nochmals alles zu wiederholen, erspare ich mir, haben wir es doch mit dem letzten flugleiter im Dezember ausführlich getan. Ich hoffe jedoch, dass ich die Position der Gewerkschaft und die Wichtigkeit einer Mitgliedschaft, deutlich zum Ausdruck bringen konnte. Es wäre schön und mein Wunsch, damit Leute zum Eintritt in unsere GdF bewegt haben zu können. Schließlich kann man nur mit einer starken Gemeinschaft seine Ziele durchsetzen und nicht zuletzt steht das Auslaufen des Rationalisierungs – Schutztarifvertrages zum 30.06.2012 unmittelbar bevor.

Am 16.12. fand dann eine routinemäßige Sitzung des Bundesvorstandes statt.

Danach war ich noch am 21.12.11, ebenfalls als Vertreter der GdF, zur Betriebsversammlung in Düsseldorf eingeladen, wo ich nochmals sehr gerne das Geschehene im vergangenen

Links: Martin Leutke  
Rechts: Peter Wagner



Jahr Revue passieren ließ und ebenfalls für Fragen der Anwesenden zur Verfügung stand.

Die Teilnahme an diesen Veranstaltungen finde ich persönlich sehr wichtig, geben sie doch den Mitarbeitern der DFS die Möglichkeit, Informationen aus erster Hand zu bekommen und nicht durch „Hörensagen“.

Anfragen von Journalisten zur Situation nach Inbetriebnahme der vierten Bahn in Frankfurt und der daraus resultierenden Veränderung der Lärmsituation im Großraum um diesen Flugplatz herum bildeten den Hauptteil des „Tagesgeschäftes“. (Scheinbar erkennen erst jetzt ein paar gutsituierte Vielflieger in bestimmten Villenvierteln, dass Flugzeuge, die sie nahezu tagtäglich zu nutzen gewohnt sind, nicht ohne Geräuschentwicklung unterwegs sein können.) Diese Anfragen wurden von mir zumeist an Kollegen aus dem Großraum Frankfurt weitergeleitet, da deren Kenntnisstand zu diesem Problem weitaus größer ist und war als meiner. (Siehe auch weitere Beiträge und was „Joe“ dazu meint, in diesem Heft die Red.)

Zu Beginn des Jahres 2012 fand dann eine Sondersitzung der Tarifkommission statt, an der ich ebenso teilnahm wie am 16.01.12 an der ersten Bundesvorstandssitzung im neuen Jahr. Zum Abschluss des Monats Januar habe ich mich noch sehr über eine Einladung des ZDF gefreut. Da wurde am 24.01.12 Herr Peter Wagner, den ich während unseres Tarifkonfliktes

im vergangenen Jahr als sehr kompetenten und überaus fairen Berichtersteller kennen lernen durfte, zum neuen Leiter des Landesstudios Hessen beim ZDF ernannt. Aus diesem Grunde fand im Hessischen Landtag in Wiesbaden ein kleiner Festakt statt, an dem unser Bundesgeschäftsführer, Axel Dannenberg, sowie ich, teilnahmen.

Da ich weiß, dass Herr Wagner den „flugleiter“ bekommt und auch liest, hierzu nochmals von dieser Stelle aus **die herzlichsten Glückwünsche der GdF und allzeit gutes Gelingen in der neuen Aufgabe.**

Dies soll es schon gewesen sein für die vergangenen zwei Monate. Gerne stehe ich auch an allen anderen Niederlassungen für Betriebsversammlungen oder ÖMV'en zur Verfügung, natürlich nur, wann immer es mit meinem Dienstplan in Einklang zu bringen ist und würde mich über diesbezügliche Einladungen freuen.

**Bis dahin viele Grüße**

Matthias „Matze Maas“  
Presse und Kommunikation

## Geplante Flugdienstzeitregeln in Europa mangelhaft – Pilotenverband befürchtet erhöhtes Unfallrisiko

Der im Januar veröffentlichte Gesetzesentwurf zu neuen Flugdienst- und Ruhezeiten für Piloten ignoriert in vielen Bereichen die wissenschaftliche Forschung über die menschliche Leistungsfähigkeit. Nach Ansicht der Vereinigung Cockpit sind auch an der bereits überarbeiteten Version Korrekturen dringend notwendig.

„Jeder Passagier, der sich an Bord eines Verkehrsflugzeugs begibt, hat ein Recht darauf, sicher ans Ziel zu kommen“, sagt der Präsident der Vereinigung Cockpit, Winfried Streicher. „Die Vereinigten Staaten gehen mit gutem Beispiel voran und haben die Flugdienstzeiten auf das beschränkt, was ein Mensch sicher leisten kann – entgegen dem massiven Widerstand der Fluggesellschaften. Doch in der EU scheint man sich den Wünschen der Luftfahrtlobby nach möglichst großer Flexibilität zu beugen und damit Profit vor die Sicherheit von Passagieren und Crews zu stellen.“

Die Pilotenvereinigung Cockpit fordert, den neuen Bestimmungen für die Flugdienst- und Ruhezeiten primär wissenschaftliche Erkenntnisse zugrunde zu legen, die eine deutliche Einschränkung der Dienstzeit empfehlen. Bei der aktuellen Fassung des Gesetzesvorschlags sind zwar einige Verschlechterungen im Sinne der Flugsicherheit zurückgenommen worden. Dennoch besteht nach wie vor Handlungsbedarf.

Studien belegen, dass Übermüdung das Konzentrationsvermögen und die Reaktionszeit des Menschen ähnlich beeinträchtigen wie Alkoholkonsum. Dennoch erlauben die Gesetze, dass Piloten unter anderem bis zu 15 Stunden am Stück im Einsatz sein dürfen, obwohl bereits nach 12 Stunden Dienstzeit das Flugunfallrisiko auf mehr als das Fünffache steigt. Bei etwa jedem fünften Flugzeugunglück spielt die Übermüdung der Besatzung eine Rolle.

Quelle und für Rückfragen:  
VC-Pressestelle, Tel. 069/69 59 76 102, [www.VCockpit.de](http://www.VCockpit.de)

# DFS-Tarifkommission

Nachfolgend die Ergebnisse der 6. ordentlichen in 2011 und der 1. außerordentlichen Sitzung in 2012 der DFS-Tarifkommission (TK).



von  
Thorsten Wehe

## Sonderregelungen FS-Dienste (SR-FS Dienste)

Neben der tarifierten Validierung bei Belastung und Beanspruchung der einzelnen Betriebseinheiten in der DFS hatte die TK die SR FS-Dienste fristgemäß gekündigt, um inhaltliche Veränderungen mit der DFS zu vereinbaren. Dies führt naturgemäß ebenfalls zu Begehrlichkeiten auf Seiten der DFS, wobei es der GdF überwiegend um redaktionelle Anpassungen, begründet u.a. im Wegfall des § 12 a MTV (Überstunden durch Schichtverschiebung) und dem neuen ETV, geht. Die DFS will in der jetzigen Situation, getrieben vom Einnahmeverlust durch die europäische Gebührenregulierung und angesichts des selbstverschuldeten Scherbenhaufens bei der Rekrutierung und Ausbildung von Nachwuchslotsen, wiederum die Frage zur Öffnung der Stundenkonten verhandeln.

Ein kurzer Sprung in die Historie. Bereits in 2008 haben sich DFS und GdF auf eine Obergrenze von 80 Mehrarbeitsstunden für Mitarbeiter in den operativen Diensten geeinigt. Das damalige Tarifpaket wurde in 2010 mit einem Personalsteuerungstarifvertrag (PersSteuTV) flankiert und die Obergrenze für Mehrarbeitsstunden bis zum 31.12.2011 wieder auf 150 Stunden angehoben. Mit der zeitlich befristeten Anhebung der Obergrenze und dem PersSteuTV waren DFS und GdF willens, gemeinsam Personalmangel in den einzelnen Betriebseinheiten zu identifizieren und gemeinsam Lösungen zur Abhilfe zu vereinbaren. Der GdF war bewusst, dass sie für ca. zwei bis drei Jahre den ohnehin belasteten operativen Mitarbeitern in der DFS eine weitergehende Belastung und Beanspruchung abverlangt. Wie schon früher berichtet, wurde all dieser guter Wille der GdF und DFS durch eine Abteilung im Geschäftsbereich des Arbeitsdirektors der DFS vermutlich vorsätzlich an die Wand gefahren. Die GdF hat vom außerordentlichen Kündigungsrecht des PersSteuTV Gebrauch gemacht und auch in dieser Zeitschrift haben wir immer wieder davor gewarnt, dass ab 01.01.2012 die „Aussetzfrist“ vorüber ist und sich die Tore für alle temporären Öffnungen – Obergrenze 150 Stunden, Wegfall § 12 a MTV – schließen werden. Wenn sich die betriebspolitische Ausrichtung und sich auch leitende Angestellte im Verantwortungsbereich des Arbeitsdirektors der DFS nicht ändern, wird die GdF den Steigbügel nicht reichen, um der DFS aus der selbstgemachten Misere herauszuhelfen. Dies ändert sich ebenfalls nicht, wenn der Anteilseigner Überlegungen hat, die DFS-Geschäftsverteilung zu Anfang des Jahres erneut zu verändern und der GdF einen neuen Arbeitsdirektor präsentiert.

Auch wenn die norddeutsche Redensart – der Fisch fängt vom Kopf her an zu stinken – doch sehr oft zutrifft, ist im Falle der DFS-Tarifabteilung, im übertragenen Sinne, wohl mehrfach die Tiefkühlkette unterbrochen worden.

## Schiedsvereinbarung

Der sommerliche Tarifkonflikt zum Eingruppierungstarifvertrag in 2011 strahlt noch immer. Die DFS hat der GdF ihre Ideen zu einer neuen „Vereinbarung über ein Schiedsverfahren“ zugeleitet. Die TK erachtet die Vorschläge als nicht annehmbar.

## Tarifvertrag über Langzeitkonten (LZK-TV)

Die TK hat den LZK abschließend beraten. Nach finalen Beratungen am 17.01.2012 wurde der LZK-TV von DFS und GdF unterzeichnet.

## Tarifvertrag über die Kranken- und Pflegeversicherung (KTV)

Die TK hat den KTV abschließend beraten. Nach finalen Beratungen am 17.01.2012 wurde der KTV von DFS und GdF unterzeichnet.

## Tarifvertrag zur Übergangsversorgung für Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter (ÜVersTV)

Die TK hat den ÜVersTV abschließend beraten. Nach finalen Beratungen am 17.01.2012 wurde der ÜVersTV von DFS und GdF unterzeichnet.

## Eingruppierungstarifvertrag (ETV 2011)

Der eine oder andere Leser bzw. die eine oder andere Leserin wird sich nun fragen, ob ich Hellseher bin. Nein das bin ich nicht. Schlichtweg ist die DFS-Tarifabteilung und ihr Tun sehr einfach vorhersehbar. Der TK wurden umfangreiche Problemlagen bei der betrieblichen Umsetzung des ETV 2011 berichtet. Sei es nun die korrekte Eingruppierung der Supervisoren – nein, dies ist keine Höhergruppierung, sondern eine korrekte Eingruppierung und demnach auch in der gleichen horizontalen Vergütungsstufe – bzw. die sicherlich komplexe Umsetzung der „Kompetenzvorhalteplichten an operativen Schnittstellen“. Die DFS interpretiert und ist ihrer Attitüde treu, alle tariflichen Bestimmungen gegen die Mitarbeiter auszulegen. Die TK wird im Rahmen der 1. ordentlichen Sitzung 2012 am 08. Februar abschließend beraten, ob die Verhandlungskommissionen zur „Gemeinsamen Tarifbeobachtung“ schnellstmöglich angerufen werden.

## Rationalisierungsschutztarifvertrag (RatSchTV)

Mit Ablauf des 30. Juni 2012 endet der RatSchTV ohne Nachwirkung. So haben es die GdF und DFS im August 2007 vereinbart. In 2006 und 2007 wurde die DFS vor dem Hintergrund einer geplanten Vollprivatisierung nachhaltig verschlankt. Bis auf 4.800 Mitarbeiter schrumpfte die Beleg-

schaft in 2008. Zum Ende 2011 stieg die Beschäftigtenzahl auf über 6.000! Nun mag sich der eine oder andere fragen, warum die DFS ein Nachwuchsproblem bei Fluglotsen hat. Fakt ist, die DFS hat ein Personalproblem bei Fluglotsen. Weiterhin ist eine Unterdeckung in einzelnen Sektorgruppen bis zu 30 % zu verzeichnen. Sicher sind ein Teil der 1.200 neuen Mitarbeiter Fluglotsen, die sich in Ausbildung befinden. Die Akademie bildet an der Kapazitätsgrenze aus. Die DFS hat in den letzten Jahren eine massive Personalwachstumspolitik verfolgt. Projekte hier, Projekte dort, FABEC und SESAR lassen grüßen, das Systemhaus eine kleine eigene Softwareschmiede, und natürlich Juristen, die zur Domestizierung des operativen Personals benötigt werden. Abschlägige Bescheide müssen ja justitiabel begründet sein. Sie sollen möglichst der erstinstanzlichen Überprüfung bei Gericht standhalten. Die TK ist gewillt, mit der DFS einen neuen RatSchTV abzuschließen. GdF und DFS steht eine große Aufgabe bevor. Die DFS steht unter enormem Kostendruck. Die GdF will „hire and fire“ in der DFS auch zukünftig verhindern.

Nichtsdestotrotz muss auch geprüft werden, ob jeder an Bord unabdingbar benötigt wird. Die TK hat dazu eine Arbeitsgruppe gebildet.

#### **Aktuelle Situation – Ausblick**

Zwischen DFS und GdF herrscht aktuell eine sachliche Arbeitsatmosphäre. Wie beschrieben, sind die Verhandlungen zu den SR FS-Dienste in einer kritischen Phase, die Umsetzung des ETV 2011 verläuft nicht nach den Vorstellungen der GdF. Die Einigung beim ÜVersTV, KTV und LZK-TV zeigt aber auch, dass beide Tarifparteien auf der Arbeitsebene Ergebnisse erzielen können. Dies lässt hoffen. Der Neuabschluss des RatSchTV wird die Tarifpartner in den Sommermonaten beschäftigen. Zum Herbst stehen die Vorüberlegungen zur Vergütungsrunde auf der Agenda, am 31.10.2012 endet die Laufzeit des VTV, ZTV VTV-A.

## Beitragsanpassung 2012

**Wie ihr ja sicher bereits auf einem eurer Kontoauszüge gesehen habt, wurden die GdF-Beiträge ab Januar 2012 wieder an die aktuellen Tabellen angepasst. Für die flugleiter Ausgabe Dezember 2011 hat es zeitlich leider nicht mehr für eine entsprechende Vorabinformation gereicht. So ganz wortlos soll aber nicht darüber hinweg gegangen werden.**



#### **DFS-Vergütung**

Die Gehaltsentwicklung vergangenes Jahr verlief in zwei Schritten zum 1. Juni und zum 1. November 2011. Mit der jetzigen Beitragsanpassung ab Januar 2012 wickeln wir beide auf Grundlage der aktuellen Gehaltstabellen des VTV Nr. 6, gültig ab 1. November 2011, ab. Im Einzelnen sind das:

- § 3 (3) Anlage 3 mit abgesenkter „VG10 neu“
- § 3 (4) mit der vorübergehenden „alten VG 10“ für die Kolleginnen und Kollegen, die schon vor dem 1. Oktober 2011 in der VG 10 eingruppiert waren und dort weiterhin bleiben. Künftige Gehaltssteigerungen werden so lange 1 % geringer ausfallen, bis sie sich den Bezügen der „VG 10 neu“ angeglichen haben.

#### **DFS-Eingruppierung**

Bis alle Umgruppierungen nach dem neuen ETV über die Bühne gegangen sind, wird es wohl noch einige Zeit dauern. Das werden wir in Ruhe abwarten, bevor es in die Beitragsberechnung einfließt. So gibt es auch für SV FDB als Beitragsgrundlage vorübergehend immer noch eine an die Gehaltsentwicklung 2011 angepasste VG 7D, obwohl die gar nicht mehr Bestandteil der aktuellen Gehaltstabelle ist.



**Sobald die Umgruppierungen nach dem neuen ETV abschließend erfolgt sind, bitten wir um Mitteilung der neuen Vergütungsgruppe an unsere GdF-Geschäftsstelle.**

#### **Regionalflughäfen**

An einigen Plätzen treten mit Wirkung zum 1. Januar 2012 neue Gehaltstabellen in Kraft, die wir für die Beitragsberechnung herangezogen haben. Sofern im Laufe des Jahres noch weitere hinzu kommen, wird das zu gegebener Zeit berücksichtigt.

#### **Apron Control München**

Auch hier gibt es seit 1. Januar 2012 einen neuen Tarifvertrag. Analog zu DFS werden wir abwarten, bis der Tarifpartner Flughafen München GmbH die Änderungen umgesetzt hat.



**Auch hier die Bitte, uns später die neue Tarifgruppe AC mitzuteilen.**

J. B.

# Gutes Tun und darüber schreiben!



Sie erinnern sich noch – die Spendenaktion im Oktober letzten Jahres für den schwer erkrankten Kollegen Stefan Trageser. Heute möchte ich all diejenigen die mit ihrer Spende zu dem großartigem Spendenergebnis beigetragen haben, über die Verwendung der Gelder informieren. Die Modalitäten die zur Auswahl der begünstigten Organisationen geführt haben stellte sich wie folgt dar. Jeder der fünf Teamkollegen von

Stefan (Tobias Höfler, Christopher Niegisch, Thomas Nieß, Andreas Poth, Frederic Schlosser) wählte unabhängig voneinander drei gemeinnützige Organisationen aus die sich mit dem Thema „Krebs“ befassen. Jede dieser drei Einrichtungen bekommt einen Betrag von 3.000,- EUR zur Verfügung. Sollte es Mehrfachnennungen geben, addieren sich die Beträge. Den Restbetrag wird die DKMS (Deutsche Knochenmarkspenderdatei) bekommen.

Der letztendlich „krumme“ Betrag ergibt sich aus dem Umstand, dass zwei angeschriebene Organisationen sich nicht auf mein Anschreiben hin gemeldet haben und somit deren vorgesehener Spendenbetrag auf die Positionen 1 bis 9 aufgeteilt wurde. Vielleicht ist meine Mail dort in einem SPAMfilter gelandet oder es kümmert sich niemand um das Postfach.

## Die Gesamtsumme von 58.723,78 wurde wie folgt aufgeteilt:

1. Deutsche Krebshilfe	<b>3.666,67 EUR</b>	6. Kinderhospiz Löwenherz	<b>3.666,67 EUR</b>
2. Fanny de la Roche	<b>3.666,67 EUR</b>	7. Kinderhospiz Bärenherz	<b>15.666,67 EUR</b>
3. Krebshilfe für Kinder	<b>3.666,67 EUR</b>	8. Brustkrebs Deutschland	<b>3.666,67 EUR</b>
4. Hospiz Mittelhessen	<b>3.666,67 EUR</b>	9. Weiterleben e.V.	<b>3.666,67 EUR</b>
5. Kinderhospiz Sterntaler	<b>3.666,67 EUR</b>	10. DKMS	<b>13.723,75 EUR</b>

Am 18.01.2012 besuchte uns, sozusagen „stellvertretend“ für alle Organisationen, zur symbolischen Spendenübergabe Frau Monika Stumpf (Pflegedienstleiterin) mit Ihrer Stellvertreterin Frau Stephanie Wagner vom Hospiz Mittelhessen aus Wetzlar. **Sie bedankte sich nochmals bei allen Spendern für Ihr großartiges Engagement.**

Langen, den 19.01.2012/  
Thomas Nieß



# 2012

## Ausblick auf ein sicherlich „heißes“ Jahr



von  
Hans-Joachim  
Krüger

Turbulent ging das Jahr 2011 zu Ende, nicht wenige Weichen für die weitere Zukunft der Flugsicherung besonders für die DFS wurden noch 2011 gestellt. Man wagt wohl nicht zu viel, wenn man prophezeit, dass einige Bahnhöfe die Wortendung „Krawall“ aufweisen. Dazu gehören auch die Ergebnisse rund um die Tarifverhandlungen im abgelaufenen Jahr. Sie sind unterzeichnet, werfen aber schon jetzt sehr viele Fragen und streitige Interpretationen auf, die nun – hoffentlich – Stück für Stück geklärt werden müssen. Aber schon jetzt zeigt sich, dass es auch bei den letzten Tarifverhandlungen nicht gelungen ist, einen einheitlichen Wortlaut bzw. gleichlautende Interpretationen zu finden. Schon unmittelbar nach der Veröffentlichung und der Ratifizierung der Tarifverträge wurde klar, dass die DFS damit begann, Winkelzüge zu suchen, um die gefundenen Tarifkompromisse in ihrem Sinn – und damit natürlich zu ihren Gunsten – zu interpretieren. Die Diskussion wird somit in das Jahr 2012 getragen. Sowohl auf die Gewerkschaft als auch auf die örtlichen Betriebsräte wird ein erhöhter Abstimmungsaufwand zukommen.

Aber nicht nur die abgeschlossen Vergütungs- und Eingruppierungstarifverträge sind 2012 noch Thema, eine Reihe weiterer Tarifverhandlungen zwischen der DFS sind anberaumt. So gehören z.B. die Sonderregelungen, Validierungsgespräche, der Kranken-TV zum Arbeitsumfeld der Tarifkommission. Dabei darf nicht vergessen werden, dass es neben der DFS für die GdF auch noch andere Baustellen bzw. Ansprechpartner gibt und auch hier zum Teil intensive Gespräche mit Flughafenbetreibern geführt werden müssen. (Ich gehe an dieser Stelle mit Absicht nicht auf die Schadenersatz-Millionenklage der Lufthansa, Air Berlin und Ryan Air ein. Dieser Vorgang ist so unglaublich, dass er nicht nur für die GdF das Jahr 2012 dominieren wird, sondern für das deutsche Rechtssystem, insbesondere für die so genannten „Spartengewerkschaften“ Maßstäbe setzen könnte.)

Federführend für all diese Tarifgespräche ist und war bisher Markus Siebers, der jedoch auf der letzten Bundesdelegiertenkonferenz seinen Ausstieg aus der sehr anstrengenden und zum Teil auch nervigen Tarifarbeit angekündigt hat. Eine Neuaufstellung und auch eine neue Arbeitsverteilung innerhalb der GdF-Tarifkommission ist somit angesagt und wird zurzeit auch



schon vorbereitet. (Siehe den Bericht in „flugleiter“ 6/2011) In wie weit weitere personelle Veränderungen innerhalb der GdF zu erwarten sind, ist nicht erkennbar, personelle Veränderungen beim wichtigsten Gesprächspartner der GdF, der Deutschen Flugsicherung (DFS) sind da schon eher zu erwarten. Der Aufsichtsrat der DFS hat beschlossen, einen Arbeitsdirektor zu suchen und ggf. einzustellen. Dadurch wird sich das Aufgabengebiet des Geschäftsführers Jens Bergmann nachhaltig verändern. Man darf gespannt sein, wie sich der Aufsichtsrat der DFS zum Arbeitsverhältnis der anderen Geschäftsführer aufstellt.\*

Aber nicht nur auf höchster DFS-Geschäftsebene sind Veränderungen zu erwarten, weitere Führungspositionen im Tower wie auch im Center-Bereich der DFS müssen neu besetzt werden. Durch den tragischen Verkehrsunfall des Center-Niederlassungsleiter Seibel wird das Center München einen neuen Leiter erhalten, im Tower Bereich sind strukturelle Veränderungen die Ursache für Neubesetzungen.

TowerCluster war gestern – bereits für morgen sucht man für die DFS-Niederlassungen Hamburg, Köln/Bonn und Nürnberg neue Niederlassungsleiter. Die Besetzungssuche ist anscheinend schwieriger als erwartet, und mögliche Bewerber sind rar gesät.

BER – so lautet die Bezeichnung für die Flughäfen in Berlin. Mitte des Jahres 2012 soll die bis dahin größte Baustelle



Deutschlands abgeschlossen sein und den Flugbetrieb von Tegel übernehmen. Das Personal der beiden bisherigen Flughäfen Schönefeld und Tegel werden am neuen Flughafen Berlin-Brandenburg zusammengeführt. Bereits im Vorfeld gab es genügend Ärger um mögliche An- und Abflugrouten rund um Berlin. Ob eine ähnlich harsche Reaktion zu erwarten ist, wie sie gerade in Frankfurt seit Eröffnung der Nordbahn fast tagtäglich in den Medien wiederzufinden ist, bleibt abzuwarten. „Der flugleiter“ wird in Ausgabe 2/2012 intensiv über die Lage in Berlin berichten.

Eine Altlast aus dem Jahr 2011 geht ebenfalls auf das Jahr 2012 über – gemeint ist hier die Mitarbeiterbefragung innerhalb der DFS. Zum strategisch falschesten Zeitpunkt wurde diese Mitarbeiterbefragung inmitten der Tarifaueinandersetzung des Jahres 2011 von Seiten der DFS-Geschäftsführung durchgezogen. Zu einem Zeitpunkt also, zu dem Mitarbeiter über Streikforderungen abstimmen und das Vertrauensverhältnis zur DFS-Geschäftsführung merklich abschwächte. Resultate und wahrscheinliche Umsetzungen werden im Jahr 2012 zu erwarten sein – oder es wird so sein wie bei allen Mitarbeiterbefragungen zuvor – viel Lärm (Papier) um nichts – und man ist stolz, weiterhin alles beim Alten zu belassen.

So wird das neue Jahr im erheblichen Maße so beginnen wie das Jahr 2011 aufgehört hat. Gewerkschaften/Betriebsräte werden sich mit der DFS-Geschäftsführung mit den Auswirkungen des abgeschlossenen Tarifvertrages auseinander zu setzen haben. Die Anschuldigungen und Unterstellungen, dass z.B. die Deutsche Flugsicherung nicht mehr zu den TOP-Flugsicherungsdienstleistern Europas zählt, ist sicherlich nicht haltbar. Unter den tatsächlichen Gegebenheiten – hohes Verkehrsaufkommen und extrem hohe Sicherheitsrate bei wenig Betriebspersonal, darf man nicht übertreiben. Die Probleme, die die DFS hat, sind eindeutig durch akute Managementfehler zu Tage gekommen. Insofern darf man auf künftige Tarifverhandlungen und auf die Veränderungen des Jahres 2012 sehr gespannt sein.

*\*= Die Redaktion konnte wegen der Herstellungstermine dieser Ausgabe die jüngste Entwicklung in der Leitungsebene – Entlassung der gesamten Geschäftsführung u.a.m. – leider nicht mehr berücksichtigen.*

## Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

### Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel  
Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dirk Vogelsang  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hans-Gerd Dannen  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Stephan Brozeit  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Dr. Klaus Vosteen  
Fachanwalt für Sozialrecht

David Schäfer  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff  
Rechtsanwältin

Birgitta Schneider  
Fachanwältin für Familienrecht

#### Kanzlei Bremen

Langenstraße 68  
28195 Bremen  
Tel. 0421/96 0 99-0  
Fax 0421/96 0 99-11

#### Kanzlei Frankfurt

Am Hauptbahnhof 8  
60329 Frankfurt/Main  
Tel. 069/24 00 66 66  
Fax 069/23 80 76 53

E-Mail: [wv@kanzlei-wv.de](mailto:wv@kanzlei-wv.de) · Internet: [www.kanzlei-wv.de](http://www.kanzlei-wv.de)



# „Homogener Personalkörper“

Dieser Arbeitstitel bedeutet für einige DFS-Tower-Niederlassungen das AUS für Flugdatendatenbearbeiter. Mit relativ geringem Aufwand versucht der Towerbereich der DFS in den folgenden Jahren stückweise die Flugdatenbearbeiter aus den Kontrolltürmen zu verbannen. Stattdessen soll das Personalsoll für Fluglotsen angehoben und die Aufgaben der Flugdatenbearbeiter von Fluglotsen übernommen werden. Die DFS verspricht sich von dieser Maßnahme eine bessere Personaldichte in den Kontrolltürmen sowie eine bessere Einsatzplanung.



von  
Hans-Joachim  
Krüger

Innerhalb kürzester Zeit wurde eine sehr ansatzschwache Machbarkeitsstudie sowie eine sehr einseitige Kosten-Nutzen-Berechnung durchgeführt, mit dem Ziel zu beweisen, dass Lotsen die Aufgaben der Flugdatenbearbeiter übernehmen können. Der einst gefasste Grundsatz – Fluglotsen nur auf Positionen einzusetzen, an denen auch tatsächlich Flugkontrolle durchgeführt wird – wurde somit offensichtlich außer Kraft gesetzt und durch eine relativ schlecht überdachte Idee ersetzt.

Nun sollen also Fluglotsen Slots beantragen, hinterfragen und koordinieren, Eingaben in die Flugplancomputer tätigen, Start- und Landemeldungen überwachen und dem AIS in Rödelsheim melden. Dafür sollen die vorhandenen Flugdatenbearbeiter „sozial-verträglich“ abgebaut bzw. umgesetzt werden. Jedoch hat sich bisher noch niemand so richtig Gedanken gemacht, wie dieses denn auch umgesetzt werden

kann. Zwar ist an einigen DFS-Tower-Niederlassungen der Altersdurchschnitt der Flugdatenbearbeiter relativ hoch, und es wurde bereits vor Jahren versäumt, hier entsprechend für Nachwuchs zu sorgen, dennoch wird es einige Kollegen geben, die durch das Altersraster fallen und sich einen neuen Arbeitsbereich suchen müssen.

Nicht nachvollziehbar ist die Umsetzung mit dem zweifelhaften Arbeitstitel „homogener Personalkörper“ auch im Hinblick auf die von der DFS gesetzte Durchführungsmaßnahme „Heading 2012“. Kosten sollen eingespart und die DFS einmal wieder verschlankt werden. Wer sich jedoch die Eingruppierungen und damit auch die tariflichen Unterschiede zwischen Flugdatenbearbeitern und Fluglotsen ansieht, muss feststellen, dass hier plötzlich mit anderen Maßstäben gerechnet wird. Tätigkeiten für Flugdatenbearbeiter werden auch in Zukunft nicht aus den Tovern verschwinden, der Sachverstand von Flugdatenbearbeitern wird immer von Nöten sein. Das Umpolen der FDB-Tätigkeiten hin zu Fluglotsentätigkeit ist si-



cherlich nicht oder nur schwerlich zu erklären. Spätestens nach dem letzten Tarifabschluss für die DFS muss man eingestehen, dass die Einführung des „homogenen Personalkörper“ alles andere als kostengünstiger ist. Trotz dieses Wissens werden die Flugdatenbearbeiter zunächst auf dem Tower in Köln, anschließend wohl in Hamburg und Düsseldorf verschwinden.

Das Argument einer besseren Planbarkeit und einer besseren Arbeitsplatzbesetzung durch nur eine Art von Personal ist nur bis zu einem Punkt sinnvoll und hört spätestens da auf, wo die Bezahlung ins Gespräch gebracht wird.

Eine Abkehr von diesem fragwürdigen Arbeitstitel und eine Rückbesinnung und auch Neuordnung der Tätigkeiten im Kontrollturm wäre zwar dringend erforderlich, aber bisher hat sich niemand um einen nachhaltigen Arbeitseinsatz gekümmert. Die Maßnahme und Umsetzung „Homogener Personalkörper“ ist sicherlich eine Möglichkeit, die Aufgabengebiete im Tower neu zu ordnen, aber sehr sicher nicht die beste und schon lange nicht die kostengünstigste. Das Arbeitsgebiet eines Flugdatenbearbeiters im Tower kann und sollte neu geordnet werden, wobei die aktuellen Veränderungen – hin zu mehr digitaler Technik einbezogen werden müssen. Die eigentliche Kontrolle von Flugzeugen, und hier sollten keine Missverständnisse aufkommen, muss auch in Zukunft ausschließlich von Fluglotsen übernommen werden.



## Eine Million Flüge unter neuem Flugsicherungssystem

### Steigerung der Kapazität in der Kontrollzentrale Karlsruhe

Mit den Worten „You're identified“ bestätigte der Fluglotse den „Initial-Call“ des Piloten der Lufthansa-Maschine von Shanghai-Pudong nach Frankfurt, Flugnummer DLH729. Damit übernahm die DFS-Radarzentrale in Karlsruhe die Kontrolle über den Millionsten Flug mit dem neuen System „P1/VAFORIT“. Die Einführung von P1/VAFORIT in der Kontrollzentrale Karlsruhe im Dezember vergangenen Jahres war für die Lotsen ein großer technischer Fortschritt. Flugbahnvorhersagen werden nun vom System getroffen, so dass der Lotse für seine Planung und die Erkennung möglicher Konfliktsituationen wesentlich früher Unterstützung erhält. Das steigert die Kapazität im Luftraum bei Beibehaltung eines hohen Sicherheitsstandards. In dem neuen System steckt aber noch weiteres Potential: Durch die vollständige Digitalisierung aller Daten ist es auch für künftige Technologien hervorragend gerüstet.

*Quelle: PM der DFS*

In P1/VAFORIT steckt jahrelange Entwicklungs- und Programmierarbeit. Jede Komponente des Systems wurde einer umfangreichen Testreihe unterzogen, der Erfolg zeigt sich nun in der Praxis. Als das neue System in der Nacht zum 12. Dezember 2010 in Betrieb ging, war es so ausgereift, dass die Verkehrszahlen bereits innerhalb weniger Monate die Planungen übertrafen.

Eine zusätzliche Steigerung der Kapazität für den Oberen Luftraum erwartet die DFS Ende 2012. Dann wird von Karlsruhe aus zusätzlich der Obere Luftraum über Bayern kontrolliert, für den bislang die DFS-Kontrollzentrale in München zuständig ist. Ende 2012 werden deshalb rund 100 Arbeitsplätze von München nach Karlsruhe verlegt. Diese Verlagerung ermöglicht den Zuschnitt größerer Kontrollsektoren, wodurch das System noch besser ausgenutzt werden kann. „P1/VAFORIT ist die Basis für die Flugsicherungssysteme der Zukunft,“ sagt Robert Schickling, der als Projektleiter entscheidend an der Entwicklung mitgewirkt hat, „damit beansprucht die DFS auch technologisch eine Führungsrolle unter den Flugsicherungsorganisationen Europas.“

# FABEC – Status Quo und Ausblick für 2012

*(Anmerkung der Redaktion: Bereits in Ausgabe 6\_2011 haben wir einen längeren Text zum Thema „FABEC“ aus derselben Quelle veröffentlicht. Dennoch haben sich die Redaktionsmitglieder einmütig dazu entschlossen, den Beitrag von Jens Lehmann zu publizieren. Er ergänzt in seinem Artikel die aktuelle Situation in wesentlichen Punkten, präzisiert und interpretiert die weiteren Vorhaben der beteiligten Staaten.)*

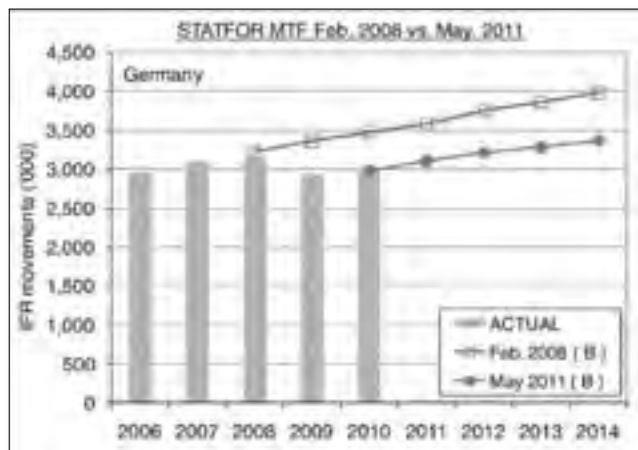


von  
Jens Lehmann

Das neue Jahr hat gerade erst begonnen und noch ist Zeit, einen kritischen Blick zurück und einen erwartungsvollen nach vorne zu werfen. Im vergangenen Jahr hat der berühmte und so oft zitierte „act as one“-spirit etwas nachgelassen und die tatsächlichen Fortschritte im FABEC, dem Functional Airspace Block Europe Central, können an einer Hand abgezählt werden. Finanzielle und institutionelle Schwierigkeiten haben den Prozess des FABEC beinahe zum vollständigen Erliegen gebracht.

Auf Grund einer Vielzahl von komplexen Strukturen und herumgeisternden Zahlen ist es zu Beginn eines Jahres an der Zeit, kurz Bilanz zu ziehen, um die bevorstehenden Aufgaben und Herausforderungen im richtigen Licht und mit der notwendigen kritischen Distanz zu beleuchten. Grundlage dieser Bilanz ist der Performance Review Body Report mit dem Namen „PRB Assessment Report of Performance Plans for Reference Period One, RP1“, der im Spätherbst letzten Jahres veröffentlicht wurde. In diesem sehr ausführlichen Bericht werden alle europäischen Staaten bzw. die Performance Plans der Flugsicherungsorganisationen, ANSPs, Air Navigation Service Providers, sowie alle FAB Projekte detailliert unter die Lupe genommen und ganz nüchtern analysiert. Der deutsche Performance Plan wurde im Juli 2011, unterschrieben durch den Chef des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF), in Brüssel eingereicht.

Grundlage aller Berechnungen ist die Verkehrsprognose für die kommende Jahre. Die von Eurocontrol veröffentlichte Statistik und Prognose Datenbank STATFOR gibt dabei für Deutschland folgende Zahlen heraus:

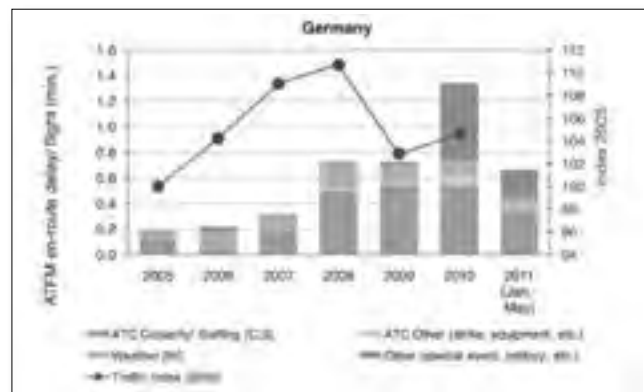


Leider musste im Rahmen neuester Verkehrszahlen die Prognose für 2012 bereits von 3,9 % Zuwachs auf 0,3 – 0,8 % nach unten korrigiert werden – mit natürlich drastischen Auswirkungen auf die Budgets der einzelnen ANSPs. Allerdings wird laut aktueller Zahlen die DFS zumindest für 2011 das Verkehrsniveau von 2009 wieder erreichen können. Dennoch bleiben die Vorhersagen für 2012 eher düster.

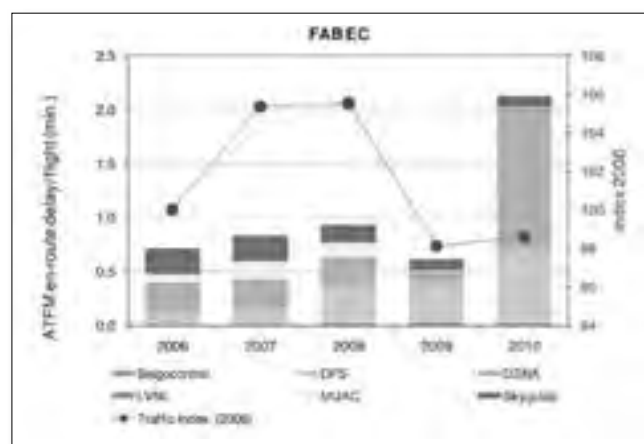
Ähnlich düster sieht es mit der Verspätungssituation in Deutschland aus.

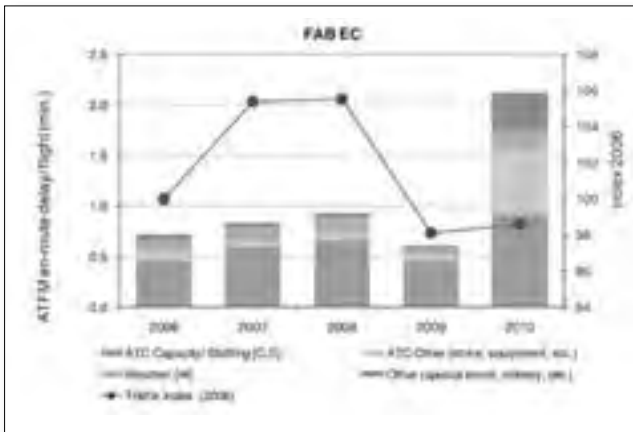
Während die Delay-Situation in den Jahren 2008 – 2009 trotz sinkenden Verkehrszahlen praktisch auf gleichem Niveau blieb, musste in 2010 ein dramatischer Zuwachs an Delay-Minuten verzeichnet werden – vorrangig durch die Einführung durch VAFORIT im UAC Karlsruhe.

Folgende Grafik kann das verdeutlichen:



Wird diese Delay-Statistik auf den gesamten FABEC übertragen ergibt sich folgende Darstellung:





Die DFS hat im Jahr 2010 insgesamt 33 % des Gesamt-Delays im FABEC verursacht. Dies bedeutete aber andererseits eine Absenkung im Gesamtverhältnis um 60 % zum Vorjahr. Besonders auffällig ist dabei jedoch, dass das durch die DFS verursachte En-Route-Delay von 0,22 Minuten/Flug im Jahr 2006 auf 1,34 Minuten/Flug im Jahr 2010 angestiegen ist – trotz deutlich geringeren Verkehrsaufkommens. Fakten, denen man sich nicht verschließen kann und die kritisch beleuchtet und analysiert werden müssen. Das FABEC Capacity Target für 2014 ist hingegen 0,5 min./flight, während das EU Capacity Target sogar 0,4 min./flight beträgt. Laut Aussage PRB „fehlt im Performance Plan jeglicher Beweis, weshalb die EU Targets im Jahr 2014 nicht erreicht werden könnten“. Als Hintergrundinformation: es werden 81 € pro Delay-Minute veranschlagt. Zu bemerken ist noch, dass im gleichen Zeitraum die sog. „ATCO Employment costs per ATCO working hour“ deutlich schneller gestiegen sind als die „ATCO-hour productivity“. Allerdings sind auch die Support Costs deutlich gestiegen und haben die Einsparungen der Jahre 2005 – 2009 wieder egalisiert.

Für den FABEC Performance Plan wurden im Vorfeld sogenannte „Key Performance Indicators“ aufgestellt – Indikatoren mit denen sich die Leistungen der einzelnen ANSPs messen und natürlich auch vergleichen lassen. Die Qualität und der Sinn der einzelnen Indikatoren sollen für diesen Bericht dahingestellt bleiben, eine nüchterne Analyse muss hier für heute genügen.

**Safety:**

Zunächst muss konstatiert werden, dass auch für die Jahre 2011 – 2015 eine beträchtliche Personalunterdeckung bei der Nationalen Aufsichtsbehörde BAF eine korrekte und solide Sicherheitsaufsicht unmöglich machen wird. Mindestens 25 zusätzliche Mitarbeiter werden benötigt. Grundsätzliches Problem bei der „Sicherheit“ ist, dass gegenwärtig „Sicherheit“ nur dort tatsächlich gemessen werden kann, wo Sicherheit nicht vorhanden war, also an Hand von Vorkommnissen, Staffelungsunterschreitungen oder gar

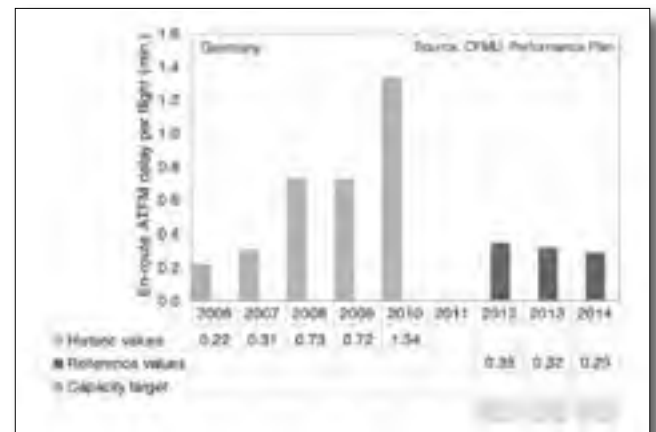
Unfällen. Eine Arbeitsgruppe bei Eurocontrol entwickelt gegenwärtig einen Kriterienkatalog, mit dem „Sicherheit“ besser messbar gemacht werden soll. Es soll und muss auch geklärt werden, ob das existierende Performance Monitoring zur Effektivität des Safety Managements, der Just Culture sowie das Meldewesen ausreichend sind. Die geforderte „Verzehnfachung der Sicherheit“ erscheint hier als sehr abstrakt.

**Environment:**

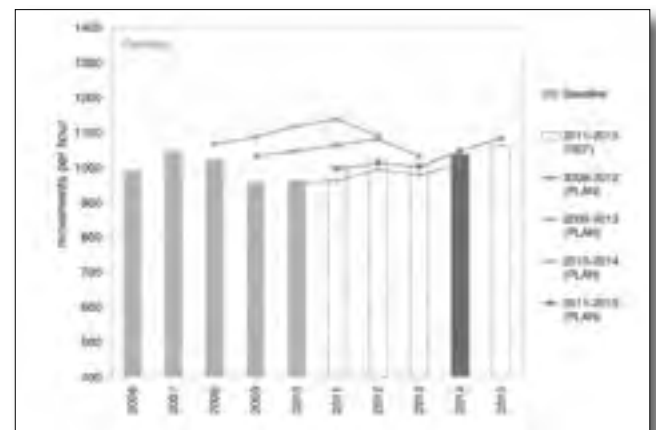
Zum Thema Umwelt bzw. Environmental Performance in Deutschland gibt es im Eurocontrol Performance Plan keine Angaben!

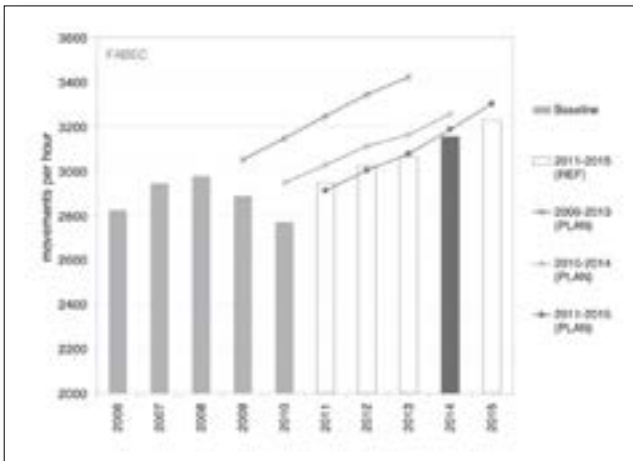
**Capacity:**

Folgende Grafik wurde im Performance Plan zur Verdeutlichung veröffentlicht:

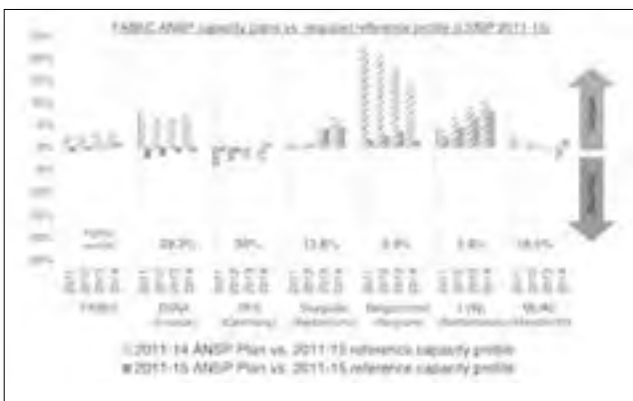
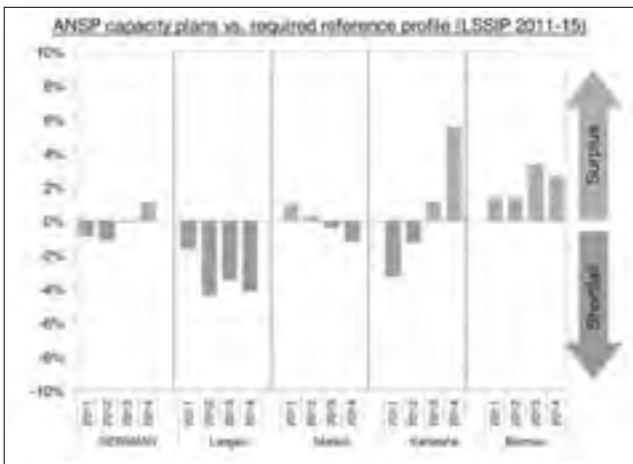


Dabei ist festzustellen, dass trotz sinkender Verkehrszahlen die Verspätungssituation immer schlechter wurde und noch weit von den angestrebten Referenzwerten für 2012 – 2014 entfernt liegt. Obwohl deren Sinn bzw. deren Erreichbarkeit gegenwärtig von zahlreichen Stellen zunehmend in Zweifel gezogen werden, sind diese noch immer gültig und müssen als Messlatte gesehen werden. Die DFS hat als FABEC Mitglied einen gemeinsamen Kapazitätsplan bzgl. Safety, Capacity, Environment und Military Mission Effectiveness entwickelt, der sich wie folgt darstellt:





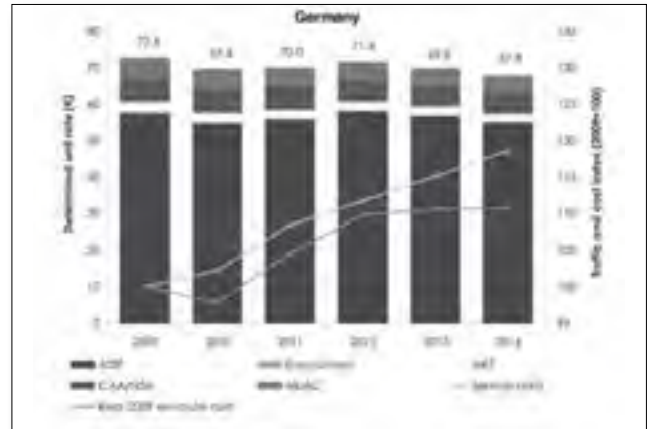
Es sei darauf hingewiesen, dass dabei Kapazitätseinbußen durch die Verlagerung der 10 Sektoren des Oberen Luftraums von München nach Karlsruhe für die Jahre 2012 – 2013 eingerechnet sind. Während Karlsruhe UAC und Bremen ACC genügend Kapazitäten vorhalten können, um die Referenzprofile für 2014 zu erreichen, werden für München bis zur Verlagerung des Oberen Luftraums nur leichte, aber für Langen steigende Kapazitätsprobleme bis 2014 vorhergesagt. Dies soll an Hand folgender Grafik verdeutlicht werden:



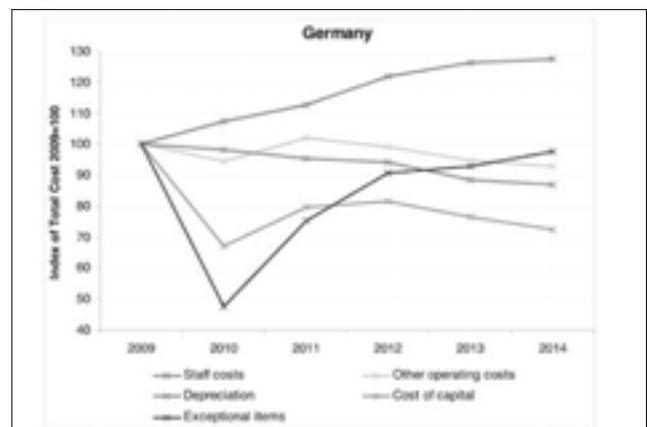
Speziell für Langen wird als Grund für diese Probleme „staff shortage“ angegeben.

**Cost-Efficiency:**

Auf Basis der Verkehrsprognosen wurden auf EU Ebene die sog. Determined Unit Rates, DRU, für den En-Route-Verkehr beschlossen. Wie bereits oben erwähnt, mussten die Prognosen für 2012 bereits drastisch von 3,9 % auf 0,3 – 0,8 % Zuwachs nach unten korrigiert werden – allerdings immer noch ohne Auswirkungen oder sinnvolle Korrektur der DRU. Die Entwicklung der DRU (in Euro) für Deutschland bzw. für die DFS stellt sich wie folgt dar:



Bemerkenswert sind dabei die Referenzwerte, die in den Jahren 2012 – 2014 laut EU Vorgaben erreicht werden sollen: Auf der Basis durchschnittlicher Verkehrssteigerungen von angenommenen 3,3 % pro Jahr, müssen im Jahr 2012 planmäßig 57,88 Euro, für 2013 dann 55,87 Euro und im Jahr 2014 sogar 53,92 Euro pro Unit Rate erreicht werden. Dies alles bei steigenden Kapazitäten, deutlichem Personalzuwachs von ca. 160 Lotsen pro Jahr, steigenden Rentenverpflichtungen etc. Alleine der Personalaufbau in der DFS wird zusätzliche Kosten von 28 % und somit eine Steigerung des Gesamtkostenanteils von 57 % im Jahr 2009 auf etwa 66 % im Jahr 2014 ausmachen. Die Reduktion der En-Route DRU fällt somit in Deutschland mit geplanten -0,6 – 1,0 % pro Jahr deutlich geringer als die geforderten -3,5 % pro Jahr aus. Wie vor diesem Hintergrund die Referenzwerte erreicht werden sollen, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt völlig unklar. Wie realistisch oder sinnvoll solche, als unerreichbar erscheinenden Vorgaben sind, muss an anderer Stelle debattiert und darf sicher auch bezweifelt werden.



Und noch ein paar Zahlen: die von Eurocontrol in Auftrag gegebene ATM Cost-Effectiveness Benchmarking Analyse zeigt zwar, dass die deutschen Fluglotsen mit einem Referenzwert von 0,96 zu den produktivsten in ganz Europa zählen, dass eine Lotsen-Stunde mit 141 € jedoch auch deutlich über dem europäischen Durchschnitt von 121 € liegt. Die Beurteilung des PRB fällt dementsprechend auch so aus, dass „die DFS nicht genügend Anstrengungen unternimmt, um die von der EU vorgegebenen und geplanten Kostenreduzierungen zu erfüllen.“ Statt der geplanten -0,5 % (der gemäß STATFOR -0,9 %) für die Jahre 2011 – 2014, kalkuliert das PRB eine DFS-Kostenzuwachs von +4,5 %. Somit wird „die DFS den für 2014 vorgesehenen DRU Trend Check nicht bestehen.“ Es wird allerdings akzeptiert, dass die Verbesserung der Delay-Situation durch neue Fluglotsen auch Auswirkungen auf die zu erreichenden Kostenziele haben wird.

**Military Mission Effectiveness:**

Maßnahmen bzw. Performance Indicators zur weiteren Verbesserung des Flexible Use of Airspace (FUA) Prozesses sind im gemeinsamen FABEC Performance Plan verankert. Diese sind zum Beispiel: „percentage of SUA (special use of airspace) capacity allocated“, „total training time vs. total airborne time“, „percentage of SUA requested“, „percentage of SUA used“, „average transit time“ und andere. Weitergehende Key Performance Indicators sind im Deutschen Performance Plan nicht definiert. Es ist allerdings noch immer vollkommen unklar, wie die Military Mission Effectiveness innerhalb des FABEC überwacht werden soll.

Es gibt aber noch weitere Punkte, die im Deutschen Performance Plan nicht enthalten sind und noch nachgereicht werden müssen: Eine Liste der kontaktierten Stakeholder, Konsultationsmaterial sowie die Beurteilung des BAF der im Konsultationsprozess besprochenen Themen; die Festlegung der Terminal Costs pro Jahr; eine Beschreibung der Leistungsanreize zur Erreichung interner Ziele für die einzelnen Dienststellen; eine Beschreibung der für die Erreichung der Performance-Ziele notwendigen Investitionen sowie ein „contingency plan“, falls die Ziele nicht erreicht werden sollten.

Zum Abschluss soll die aktuelle Einschätzung des Fortschritts für alle neun FAB-Initiativen folgen.

Aus den Quellen der Europäischen Kommission sowie Eurocontrols gehen folgende FAB-Projekte derzeit hervor:

- BALTIC:** Litauen, Polen
- BLUEMED:** Zypern, Italien, Malta und Griechenland
- DANISH/SWEDISH:** Dänemark und Schweden
- DANUBE:** Bulgarien und Rumänien
- FABCE:** Österreich, Tschechische Republik, Ungarn, Slowakei, Slovenien, Kroatien sowie Bosnien & Herzegowina
- FABEC:** Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, Niederlande & Schweiz
- NEFAB:** Estland, Finnland, Lettland und Norwegen
- SOUTHWEST:** Portugal und Spanien
- UK/IRELAND:** Irland und UK

Grafisch stellt sich das dann wie folgt dar:



Bis zum 31. Dezember 2012 sollen nach Vorgaben und Idee der Europäischen Kommission und Eurocontrols alle FBAs „operational“ sein. Die Realität sieht zur Zeit nach einer „Ampel-Analyse“ der Europäischen Kommission wohl so aus:



Ernüchternd! Nur fünf Mitgliedsländer könnten laut Europäischer Kommission die Performance Targets für 2012 – 2014 erreichen und selbst dies kann noch bezweifelt werden. Offiziell gelten als zu erreichende Ziele immer noch:

- a) Verdreifachung der Luftraumkapazität
- b) Verbesserung der Sicherheit um das Zehnfache
- c) Reduzierung der Umwelteinflüsse um 10 bei
- d) Reduzierung Air Traffic Management Kosten um 50 %.

Die Europäische Kommission hat deshalb die Mitgliedsstaaten der oben genannten FABs Ende November 2011 dazu aufgefordert, sich noch deutlich mehr als bisher für die Erreichung der Performance Targets einzusetzen und in ihren Anstrengungen nicht nachzulassen.

Mehr Informationen dazu können unter:

- 1) Commission Regulation (EU) No 691/2010 laying down a performance scheme for air navigation services and network functions and amending Commission Regulation No 2096/2005
- 2) Regulation (EU) No 691/2010 nachgelesen werden.

Na dann: Gutes Gelingen!

Wir gehen in eine spannende Zukunft!

Performance Plans	Plan meets EU-targets?	Capacity Target	Cost-efficiency Target
Austria	Yes	✓	✓
Belgium	Yes	✓	✓
Bulgaria	Partly	✓	✗
Cyprus	Partly	✓	✗
Czech Republic	Partly	✓	✗
Denmark	Yes	✓	✓
Estonia	Partly	✓	✗
Finland	Partly	✓	✗
France	✗	✗	✗
Germany	✗	✗	✗
Greece	Partly	✗	✓
Hungary	Partly	✓	✗
Ireland	Partly	✓	✗
Italy	Partly	✓	✗
Latvia	Partly	✓	✗
Lithuania	Yes	✓	✓
Luxembourg	Yes	✓	✓
Malta	Partly	✓	✗
The Netherlands	Yes	✓	✓
Poland	Partly	✗	✓
Portugal	Partly	✓	✗
Romania	Partly	✓	✗
Slovak Republic	Partly	✓	✗
Slovenia	Partly	✓	✗
Spain continental	✗	✗	✗
Spain Canaries	Partly	✗	✓
Sweden	Partly	✓	✗
United Kingdom	Yes	✓	✗

✓ Adequate contribution  
 ✗ Not adequate contribution  
 ○ Partly contribution (either capacity or cost-efficiency)

# Phraseology for aborting a take-off

In “der flugleiter” 2/2011 we published an article headlined: “Cancelling take-off clearances.” The author, unknown to us at the time, has subsequently been identified as the Civil Aviation Authority in the UK by several of our readers. The quoted excerpts originate from their Manual of Air Traffic Services.

It came as rather a surprise then, that the above mentioned regulations would find a practical application in real life ATC so quickly. ATC personal, working at Frankfurt Tower, received feedback from an airline affected by these very regulations. The airline in question had their safety department forward a statement from the affected crew to the Frankfurt Tower control staff. In that statement the crew were able to reiterate their position, which in turn would hopefully better the understanding of the cockpit crews perception of the situation.

This kind of feedback is always welcome, as it is an effective learning tool and enables controllers to sharpen and refine their skills.

The information sent to the Frankfurt Tower staff has already been published by the local safety representative, but it seems obvious that this information will also be of interest to other tower controllers.

The following describes the situation as experienced by the cockpit crew of the affected airline.

1. The description of situation as experienced by the cockpit crew of the affected airline\*
2. The airline’s request to TWR\*
3. Some “warm reminder ”

\* words highlighted and underlined by flugleiter

>

## 1. Description of Situation by the Cockpit Crew:

“After T/O-clearance and during our takeoff-roll one aircraft on final (same RWY) reported landing-gear-problems and GO-AROUND. The TWR-controller advised:

„(callsign) **hold your position!**“

After a short moment for clarification due to the **non-standard phraseology** and confirmation by the two first officers, if that advisory was adressed to us, we aborted the T/O at just above 60 kts, used minimum braking and taxied back for the second (and successful) T/O. Brake Temp. remained right at T/O-maximum.”



## 2. Reply request:

“The non-standard phraseology by TWR for the T/O-abort is understandable and tolerable in such a highly dynamic situation. Better wrong words, than no words. And the controller reacted quickly. But the advisory came through the radio transmission **very quiet and in a relaxed manner**, as if dealing with a low priority situation. During T/O-run, the most dynamic phase of flight, the noise of our engines as well as highly demanding parameter-monitoring it is **essential** in a case like that, that we get a **loud, positive and aggressive advisory by TWR!** My two Senior First Officer did a great job in immediately reconfirming the quiet and non-standard abort-advisory. Otherwise we could have overheard it leading to highly dangerous mid-air-consequences. Please make sure to pass this information to FRA TWR. Thank you!“

## 3. Phraseology-Refresher

### 3.1 Speaking acc. DFS MO-ATC

814.11 **The manner of speaking shall be distinct and in a normal conversational tone as well as at an even volume and rate of speech...**

### 3.2 Phraseology

.263 To cancel a take of clearance

<p>B: <b>Halten Sie Position Startfreigabe aufgehoben ich wiederhole Startfreigabe aufgehoben</b> *(Begründung)*</p>	<p>G: <b>Hold Position Cancel Take-off I say again cancel Take-off</b> *(reason)*</p>
--	---

<p>L: <b>Halte</b></p>	<p>A: <b>Holding</b></p>
------------------------	--------------------------

.264 To stop a take-off after an aircraft has commenced take-off roll

<p>B: <b>Sofort anhalten</b> *(Wiederholen des Rufzeichens der Luftfunkstell Sofort Anhalten</p>	<p>B: <b>Stop immediately</b> *(repeat aircraft call sign) Stop Immediatex)*</p>
--	--

<p>L: <b>Halte an</b></p>	<p>L: <b>Stopping</b></p>
---------------------------	---------------------------

### 3.3 Finally:

An instruction to abort take-off might be a stressful situation and to find the correct words at any time isn’t easy. Nevertheless, a proper phraseology as well as an adequate manner of speech will increase the chance of a successful execution by the pilot. An adequate volume speech for this situation means: Don’t worry disregarding DFS MO-ATS paragraph 814.11 for a moment.

Exceptionally it should be partly louder!

J. B.



# Eine Beerdigung der besonderen Art

„A schene Leich“, sagt man in Süddeutschland, wenn bei einer Beerdigung alles gestimmt hat. Die Zahl und vor allem die Art der Trauergäste, die Rede des Pfarrers und vor allem der nachfolgende Leichenschmaus. So ähnlich war es auch am 16. August 2011, als am ehemaligen Frankfurter Tower (der auf der Südseite) mit DEPCOS (Departure Coordination System) ein System zu Grabe getragen wurde, das unzähligen Tower- und Approachcontrollern 20 Jahre lang treu und brav gedient hatte. Ein System, mit welchem die bis dahin aufwändige Abflugkoordination automatisiert und dadurch vereinfacht wurde. Dass einige Kollegen, die bisher das „Adler-Such-System“ auf der Schreibmaschine leidlich beherrscht hatten, zu Beginn einige Schwierigkeiten mit den diversen Eingaben hatten, soll dabei natürlich nicht verschwiegen werden.



von  
Werner  
Fischbach

Dass Frankfurt der erste Standort war, der mit der ersten Version von DEPCOS (DEPCOS I) ausgerüstet wurde, darf nicht weiter verwundern. Aus zwei Gründen. Zum einen war und ist Frankfurt der verkehrsreichste deutsche Flughafen, weshalb die dort eingesetzten Controller ein automatisiertes Abflugkoordinationssystem am dringenden brauchten. Und zum anderen, weil DEPCOS nicht aus einer technischen Innovationswerkstatt entsprungen ist, sondern es aus den Ideen von zwei Tower- und Approachcontrollern und späteren Betriebsbearbeitern heraus entwickelt

wurde. Karl Heinz „Kalle“ Mink und Hans-Peter Schmid können deshalb als Väter des Depcos' bezeichnet werden. Mit der Realisierung des Systems wurde die Firma Siemens beauftragt. Und dass da die technische Abteilung der BFS ihr Scherflein beigetragen hat, darf natürlich auch nicht verschwiegen werden.

Vier Jahre lang dauerte es, bis DEPCOS I im Jahr 1991 in Frankfurt in Betrieb genommen werden konnte. Ein Jahr später folgte DEPCOS II in München. Weitere Standorte wurden dann mit DEPCOS III ausgerüstet, wobei das System jeweils an die jeweiligen Bedingungen, das jeweilige Umfeld angepasst werden musste. Ein besonderes Problem stellte Berlin dar. Siemens stand da vor einigen Problemen, die drei Flug-

→ DEPCOS-Monitor in Frankfurt  
Photo: DFS

09:37:03		D E P C O S				ESCAPE	TA
09:36	DLH596	B74F	H	HERB12L	FYWH	A0620	TR2
09:35	DLH444	EA34	H	NAP1T3G	KATL	A0675	S0910-0925 TR3
09:33	DLH430	B747	H	NAP1T3G	KORD	A0612	S0927-0942 TR3
09:30	DLH462	B747	H	NAP1T3G	KMIA	A0610	S0925-0940 DEPARTED
09:27	U8BKH	EA34	H	WRB2G	EDDF	A3726	DEPARTED
09:26	DLH4772	EA32	M	HERB12L	LEBL	A0615	DEPARTED
09:25	DLH400	EA34	H	NAP1T3G	KJFK	A0605	S0923-0938 DEPARTED
09:25	UKA901	FK10	M	KIR3S	EGSS	A0611	S0926-0941 DEPARTED
09:21	SWR533	EA32	M	NKR3L	LSZH	A0602	DEPARTED
09:20	SAB412	B73S	M	KIR3F	EBBR	A0652	DEPARTED
09:18	RCH5006	L101	H	NAP1T3G	KIAD	A0674	S0910-0925 DEPARTED
09:15	DLH4068	B73U	M	NAP1T3F	EGCC	A0677	S0905-0920 DEPARTED
09:15	DLH4918	EA32	M	HERB12L	DTTA	A0601	DEPARTED
09:14	DLH3268	B73S	M	WRB2F	EURA	A3505	DEPARTED
09:12	DLH3548	EA32	M	HERB12L	LIRF	A3502	DEPARTED
		25	←		←		18W →
ACTIVE:	N:7	NAP:4	WRB:0	W:2	S:0	E:6	BAY:2 NDG:4

hären Tegel, Tempelhof und Schönefeld unter einen Hut zu bringen, bis schließlich dies den hauseigenen Technikern gelang. Überhaupt die Techniker. Die waren laufend gefordert, um DEPCOS auch im hohen Alter noch fit zu halten und es mit anderen Systemen und Betriebsverfahren kompatibel zu machen. Dass DEPCOS ohne Demenzercheinungen bis zuletzt durchgehalten hat, ist auch ihnen zu verdanken. Ein Ereignis darf nicht unerwähnt bleiben. Lange vor seiner Außerdienststellung wurde 1999 ein DEPCOS III – System dem Deutschen Museum in München übergeben.

In Stuttgart wurde im Jahr 2002 das erste DEPCOS III außer Betrieb genommen und von TFPS (Tower Flightdata Processing

System) abgelöst. Die letzte Außerbetriebnahme fand am 13. Juni 2011 in Frankfurt statt, als der inzwischen alte Tower auf der Südseite still gelegt und der neue auf der Nordseite aktiviert wurde.

Zwanzig Jahre lang hatte DEPCOS durchgehalten – nach vier Jahren „Schwangerschaft“ und ohne Demenz bis ins hohe Alter. Am 16. August wurde es nun in einer würdigen Feier endgültig beerdigt. Bei der alles stimmte – Steffen Fritzsche hielt eine kurze, aber stimmige Grabrede, zahlreiche Gäste der Technik und des Betriebs waren gekommen (was dem Berichterstatter wie ein kleines Veteranentreffen erschien) und die Bewirtung stellte die Gäste zufrieden. „A schene Leich“ eben.



➔ *Beim Leichenschmaus bzw. der heißen Schlacht am kalten DEPCOS-Buffer*  
Photo: W. Fischbach

## skyguide und MeteoSchweiz kooperieren

Die Schweizer Flugsicherung skyguide ist ab sofort für die jährlich zweimal anfallende technische Kontrolle und Unterhalt der Wetterradare des Bundesamts für Meteorologie und Klimatologie MeteoSchweiz auf La Do“le, dem Monte Lema und dem Albis verantwortlich. Die neue Kooperation schließt zukünftig außerdem zusätzlich die Betreuung je einer pro-

jektierten Radarstation im Wallis und in Graubünden ein. Die beiden Radare „neuer Generation“ die bis Frühjahr 2012 in Betrieb genommen werden sollen, liefern unter anderem höher aufgelöste Bilder, detaillierte Gewitterinformationen als bisher sowie Einzelheiten zu Niederschlagsfronten.

(wtt)

# Thunderbirds Terminkalender



von  
Werner  
Fischbach

So manche/r Kollegin oder Kollege bzw. Leserin oder Leser des „flugleiters“ wird es dieses Jahr in die USA ziehen, um dort den wohl verdienten Urlaub zu verbringen. Natürlich wird sich der- bzw. diejenige, die sich beruflich mit Luftfahrt beschäftigen, auch gerne eine Airshow besuchen. Das Problem besteht meist darin, schon bei der Urlaubsplanung zu wissen, wo ein derartiges Ereignis stattfindet. Nun haben die Thunderbirds, die Kunstflugstaffel der US Air Force ihr Programm für 2012 veröffentlicht. Weitere Informationen sind über die Homepage der USAF zu erfahren: [www.af.mil/thunderbirds](http://www.af.mil/thunderbirds).

February 26:	NASCAR Daytona Fly Over	July 7 – 8:	Gary, Ind.
March 17:	Marine Corps Air Station Yuma, Ariz.	July 21 – 22:	Joint Base Lewis-McChord, Wash.
March 31 and April 1:	Lakeland, Fla.	July 25:	Cheyenne, Wyo.
April 14 – 15:	Davis-Monthan Air Force Base, Ariz.	July 28 – 29:	Joint Base Elmendorf-Richardson, Alaska
April 21 – 22:	Barksdale AFB, La.	Aug. 4 – 5:	Hillsboro, Ore.
April 28 – 29:	Fort Lauderdale, Fla.	Aug. 11 – 12:	Abbotsford, British Columbia, Canada
May 5 – 6:	Shaw AFB, S.C.	Aug. 17:	Atlantic City, N.J.
May 12 – 13:	Joint Base McGuire-Dix-Lakehurst, N.J.	Aug. 25 – 26:	Brunswick, Maine
May 19 – 20:	March Air Reserve Base, Calif.	Sept. 1 – 2:	Davenport, Iowa
May 23:	Colorado Springs, Colo. (U.S. Air Force Academy graduation flyover)	Sept. 8 – 9:	Sacramento, Calif.
May 26 – 27:	Hill AFB, Utah	Sept. 15 – 16:	Scott AFB, Ill.
June 2 – 3:	Rockford, Ill.	Sept. 22 – 23:	Salinas, Calif.
June 9 – 10:	Ocean City, Md.	Sept. 29 – 30:	McConnell AFB, Kan.
June 16 – 17:	North Kingstown, R.I.	Oct. 6 – 7:	Fort Worth, Texas
June 23 – 24:	Indianapolis, Ind.	Oct. 13 – 14:	Daytona Beach, Fla.
June 30 and July 1:	Battle Creek, Mich.	Oct. 20 – 21:	El Paso, Texas
		Oct. 27 – 28:	Moody AFB, Ga.
		Nov. 3 – 4:	Homestead Air Reserve Base, Fla.
		Nov. 10 – 11:	Nellis AFB, Nev.

→ F-16\_USAF\_Thunderbirds\_  
DeAndre\_Curtis\_USAF  
Photo: W. Fischbach

# Privatisierungsvorschlag für die US Flugsicherung

Noch ist nicht ganz klar, was den ehemaligen Berater und Budgetverantwortlichen (Office of Management and Budget) Präsident Obamas, Peter R. Orszag bewogen hat, in einem Beitrag der Zeitschrift „Bloomberg Businessweek“ die Privatisierung der US Flugsicherung nach dem Vorbild Kanadas zu fordern. War es ein ernsthafter Vorschlag oder lediglich ein Versuch, von unangenehmen Themen wie der Finanz- und Bankenkrise etwas abzulenken?



von  
Werner  
Fischbach

Peter Richard Orszag ist ein US-amerikanischer Wirtschaftswissenschaftler. Von Januar 2007 bis November 2008 war er als Direktor des Congressional Budget Office für die Haushaltsplanung des Kongresses zuständig und leitete ab dem 20. Januar 2009 im Kabinett von Barack Obama das „Office of Management and Budget“. Am 30. Juli 2010 trat er von diesem Posten zurück und ist inzwischen Vizepräsident der Bankengruppe Citigroup

Inc. Von Problemen der Luftfahrt oder gar der Flugsicherung hat er, wenn überhaupt, nur theoretische Kenntnisse. Mit anderen Worten – von Flugsicherung hat Orszag keine Ahnung. „No experience in ATC“, meint Doug Church vom US Controllerverband NATCA. Was allerdings kein Grund sein sollte, Reformvorschläge so einfach vom Tisch zu wischen.

Als offizielle Begründung für seinen Privatisierungsvorschlag nennt Orszag „NextGen“, das zukünftige Flugsicherungssystem, das – ähnlich SESAR in Europa – als Allzweckwaffe für die zukünftigen Herausforderungen gesehen wird. Nicht dass Orszag „NextGen“ als Fehlentwicklung ansehen würde. Er bezeichnet es vielmehr als einen Schritt in die richtige Richtung. Nur geht es ihm zu langsam. „It’s being rolled out in stages, and it isn’t expected to be fully operational in U.S. airports and aircraft until 2020.“ Schuld hierfür ist seiner Meinung, dass die erforderlichen Finanzmittel der Federal Aviation Administration (FAA) nur zugeteilt werden können, indem das Vorhaben aus haushaltstechnischen

Gründen zeitlich gestreckt wird. Dazu scheint das ganze Projekt irgendwie aus dem Ruder gelaufen zu sein. Zur Lösung des Problems gab FAA-Vize Michael Huerta am 29. September eine Neuorganisation des „Joint Planning Development Office (JPDO)“ bekannt, das zukünftig noch enger mit dem Kongress zusammenarbeiten soll. Dagegen wäre nach der Meinung Peter Orszags ein privatrechtlich organisierter Flugsicherungsdienstleister, der nicht von den Mittelzuweisungen des Kongresses abhängig ist, in der Lage, das Projekt „NextGen“ schneller umzusetzen.

Dahinter ist natürlich auch eine Kritik an der desolaten wirtschaftlichen und finanziellen Lage der USA zu sehen. Die ist bekanntlich dramatisch. Die Schulden beliefen sich am 30. September auf 14 790 340 328 557 US Dollar (über 14 Billionen), wobei es der amerikanischen Regierung offensichtlich nicht gelingt, den Schuldenberg abzubauen. Als Präsident Obama mit den Republikanern um eine Erhöhung des Schuldenlimits rang, ging unter anderem der FAA das Geld aus. Am 23. Juli sah sie sich gezwungen, 4 000 Mitarbeiter zu beurlauben, da sich der Kongress nicht auf ein neues Budget für die Behörde einigen konnte. Controller waren von dieser Maßnahme nicht betroffen, weil sonst sehr wahrscheinlich der Luftverkehr über den



USA zusammengebrochen wäre. Aber Ingenieure, Wissenschaftler, Analysten, Programm-Manager, Computerspezialisten und Verwaltungsangestellte. Und natürlich auch die Arbeiten an „NextGen“.

### Vorbild Kanada

Um „NextGen“ schneller realisieren zu können und die Flugsicherung effizienter zu machen, schlägt Peter R. Orszag vor, die Flugsicherungsabteilung ATO (Air Traffic Organisation) aus der FAA herauszulösen und sie in eine private „Non-Profit-Organisation“ zu überführen. Rund zwei Dutzend Staaten, so stellt Orszag fest, hätten ihre Flugsicherungsdienstleister an staatseigene Firmen, „Non-Profit“- oder andere, außerhalb des Staates operierende Organisationen übergeben. Im allgemeinen mit ermutigenden Ergebnissen. Für die USA schlug er vor, die ATO nach dem Vorbild von NAV CANADA zu organisieren. Das würde, da der kanadische Flugsicherungsdienstleister durch die Fluggesellschaften über Gebühren finanziert wird, die Staatskassen entlasten. Zudem wäre der Sicherheitsstandard der Kanadier ausgezeichnet.

NAV CANADA wurde auf der Grundlage des „Civil Air Navigation Services Commercialization ATC“ gegründet und übernahm am 1. November 1996 die Flugsicherungsaufgaben von „Transport Canada“. Es ist nach eigenen Angaben weltweit die erste Gesellschaft, mit welcher bisherige Staatsaufgaben durch eine Gesellschaft, an welcher privates Kapital keine Anteile hält („non-share-capital“), kommerzialisiert wurde. Und es gibt, anders als es in Deutschland versucht wurde, auch keine Absichten, Teile von NAV CANADA weiter zu privatisieren. Finanziert wird der kanadische Flugsicherungsdienstleister ausschließlich durch Nutzergebühren.

NAV CANADA führt Flugverkehrskontrolle durch, stellt Fluginformationsdienste, Wetter-, Flug- und Flughafenberatungsdienste zur Verfügung und liefert elektronische Navigationsunterlagen an die Kunden. Sie unterhält sieben Bereichs- und 41 Platzkontrollstellen, 58 „Flight-Service-Stations“ und acht Fluginformationszentren. NAV CANADA gewährt also Flugsicherung aus einer Hand. Etwas, was in Deutschland bisher noch nicht verwirklicht werden konnte und das auch bei der Umsetzung des „Single European Sky“ ein Wunschtraum bleiben wird. Weil es eben nicht einen, sondern mehrere Flugsicherungsdienstleister geben wird.

Fragt sich, wie es auf der technischen und auf der sozialen Seite aussieht. Nicht zu schlecht, wenn man dem kanadischen Controllerverband CATCA (Canadian Air Traffic Controllers' Association) Glauben schenkt. Auf dem Gebiet der technologischen Entwicklung haben die Kanadier mehr Fortschritte gemacht als wenn sie unter den Fittichen der staatlichen „Transport Canada“ geblieben wären. So wurde mit NAVCANstrips ein automatisches Flugdatenbearbeitungssystem entwickelt, an welchem Controller entscheidend mitgewirkt haben. Es arbeitet erfolgreich und wurde unter anderem nach Großbritannien und Dänemark verkauft. Und selbst auf der Sheppard Air Force Base in Texas kommt es zum Einsatz. Behauptet zumindest Peter R. Orszag.

Was die soziale Seite anbelangt, so sieht es auch hier nicht schlecht aus. Die Angestellten von NAV CANADA stellen sich wesentlich besser als die kanadischen Regierungsangestellten, erklärt Greg Myles, Vorsitzender der CATCA. Doch das ist nicht alles. So können die Angestellten direkten Einfluss auf die Politik der Firma nehmen. Denn zwei von den 15 Vorstandsmitgliedern werden von den Gewerkschaften bzw. von den Berufs-

➔ „Userfees“ in den USA?  
Die Luftraumnutzer sind dagegen  
Photo: W. Fischbach

verbänden in den Vorstand gewählt. Dass CATCA als größte Berufsorganisation bzw. Gewerkschaft einen Vertreter im Vorstand hat, versteht sich dadurch von selbst. Übrigens werden lediglich drei Vorstandmitglieder von der Regierung ernannt; die anderen kommen unter anderen von den Airlines, der Allgemeinen und der Geschäftsluftfahrt, vier weitere sowie der Vorsitzende werden vom Vorstand gewählt. Zusätzlich nimmt noch das NAV CANADA Advisory Committee Einfluss auf die Politik und als Regulierungsbehörde achtet „Transport Canada“ darauf, dass bei der Firma alles mit rechten Dingen zugeht.

### Reaktionen in den USA

Eigentlich stellt NAV CANADA kein schlechtes Vorbild für eine zukünftige US Flugsicherungsorganisation dar. Doch es gibt auch Stimmen dagegen. Insbesondere die NATCA sprach sich vehement gegen Orszags Vorschlag aus. Weil die amerikanische Bevölkerung den Fähigkeiten ihrer Controller vertraut und sie einen nahezu perfekten Sicherheitsstandard haben. Zusätzlich hält die NATCA es für einigermaßen absurd, das amerikanische mit dem kanadischen Flugsicherungs-system zu vergleichen und weist darauf hin, dass in den USA die Hälfte des weltweiten und das Zehnfache des kanadischen Luftverkehrs abgewickelt wird.

Doch diese Argumente sind wenig überzeugend und entspringen wohl eher der Meinung, dass es sich bei den USA und seinen Bewohnern um ein besonders ausgewähltes Volk handelt und kein anderes mit ihm konkurrieren kann. Oder wie sich der amerikanische Kolumnist William Pfaff ausdrückte: „Im Abgeordnetenhaus und im Senat hält man an der Überzeugung fest, dass die USA das großartigste Land der Weltgeschichte seien. ...Amerikas Unverletzlichkeit und weltweite Vorherrschaft verstehen sich für diese Leute von selbst.“ Und was für die amerikanische Politik gilt, so darf man wohl hinzufügen, gilt wohl auch für die Masse der Bevölkerung. Obwohl der Zustand der amerikanischen Wirtschaft und der Umfang des amerikanischen Haushaltsdefizits sie ja eigentlich vom Gegenteil überzeugen sollte. Und die NATCA kann wohl kaum abstreiten, dass auch bei der US Flugsicherung nicht alles rund läuft. Deshalb sind die oben aufgeführten Gründe, weshalb die US Flugsicherung nicht im Sinne von NAV CANADA privatisiert werden sollte, nicht besonders überzeugend.

Andere Punkte, die von der NATCA gegen eine Privatisierung angeführt werden, jedoch schon. Denn während die Befürworter einer Privatisierung behaupten, „NextGen“ wäre am besten auf den Weg zu bringen, indem das Projekt dem Kongress und dem nicht gerade einfachen parlamentarischen Verfahren entzogen werden sollte, bevorzugt der Controllerverband eine andere Weise. Nach seiner Meinung ist es wesentlich sinnvoller, den einmal eingeschlagenen Weg weiterzugehen. Wobei NATCA darauf besteht, die Rolle der FAA zu stärken und endlich das entsprechende Gesetz zu verab-

schieden, mit welchem die FAA finanziell gestärkt und damit die Modernisierung der Flugsicherung und eine effizientere Gestaltung des Luftraums in Angriff genommen werden kann. Weil damit den Schwankungen der weltweiten Wirtschaftsentwicklung („Ups and downs of the global economy“) besser standgehalten werden kann.

Dies ist durchaus nachzuvollziehen. Besonders dann, wenn die Flugsicherung ausschließlich von den Luftraumnutzern bezahlt werden soll. Denn wenn zu Zeiten einer Rezession weniger geflogen wird, dann kann ein Flugsicherungsdienstleister durchaus in finanzielle Schwierigkeiten geraten. Weil dann die Einnahmen zurückgehen, die technische Ausrüstung jedoch weiterhin unterhalten und das Personal auch weiterhin bezahlt werden muss (es sei denn, man setzt einen bestimmten Prozentsatz der Bediensteten auf die Straße). So muss auch Peter Orszag zugestehen, dass NAV CANADA durch die Auswirkungen des 11. Septembers ziemliche Einbußen verzeichnen musste. Um die finanzielle Klemme zu überwinden, wurden unter anderem die Nutzergebühren angehoben und die Gehälter des Personals eingefroren. Immerhin dauerte es vier Jahre, bis NAV CANADA wieder schwarze Zahlen schreiben konnte.

**So ist anzunehmen, dass sich Orszag mit seinem Vorschlag nicht durchsetzen wird. Nicht weil mit einer privatisierten „Non-Profit-Organization“ keine effektiven Flugsicherungsdienstleistungen erbracht werden könnten, sondern weil Flugsicherungsgebühren in den USA des Teufels sind. Entsprechende Versuche zu deren Einführung werden seit Jahren unternommen; sie sind jedes Mal am Widerstand der Luftaumnutzer gescheitert. Dieses Mal dürfte es nicht anders sein. So widersetzen sich neun Interessengruppen, darunter AOPA, EAA, GAMA und NBAA Präsident Obamas Plan zur Reduzierung des Staatsdefizits, der auch die Einführung von Flugsicherungsgebühren vorsieht. Zwar sind sich diese Verbände einig, dass die FAA mehr Geld benötigt. Aber bitte doch nicht von den Luftraumnutzern, sondern von der Allgemeinheit. Durch, so AOPA-Präsident Craig Fuller, eine moderate Erhöhung der Mineralölsteuer, was dann der FAA zugute kommen soll.**



→ NAVCANADA betreibt 41 Platzkontrollstellen  
Photo: W. Fischbach

# Zu Besuch bei:

**Jochen Lange (87 Jahre),  
Fluglotse a.D. in Langenhagen.  
Bekannt auch für viele Jahre  
„die Stimme der ILA“ in Hannover.**

**Ich kenne Jochen Lange seit meinen Anfängen bei der Flugsicherung 1964. Zu der Zeit war er der erste Lotse mit Vollzulassung in der UIR HANNOVER. Auch als er 1978 als Wachleiter in Pension ging, blieb er mit den Kollegen in Hannover und Bremen sehr verbunden. Vor allem immer an den Neuerungen in der Luftfahrtbranche interessiert. Was bei seinem Lebenslauf wohl selbstverständlich scheint.**



Klein-Jochen wurde bereits als 4-jähriger von seinem Vater in Hildesheim-Steuerwald in ein Flugzeug gesetzt und damit früh das Interesse am Fliegen geweckt. Schon mit 17 Jahren war Jochen im Besitz der Segelflugscheine A und B. Da war bereits Krieg, deshalb wurde er ein Jahr später zur Luftwaffe einberufen. Er bewarb sich freiwillig als Offiziersanwärter um in Genuß einer Pilotenausbildung zu kommen. Stolz zeigt er mir noch seinen Luftwaffenflugzeugführerschein mit den Lizenzen auf drei verschiedenen Flugzeugtypen. Die Realität des Krieges war dann für den 18-Jährigen keine „Fliegerträumerei“ mehr. Er war im Einsatz im „Schlaggeschwader Immelmann“ mit der JU87 und FW190 im Oktober 1944 in Österreich um den Nachschub für die in Ungarn liegenden Russen zu unterbrechen, die in Wien einmarschieren wollten. Es waren wohl ganz harte Zeiten, denn es fehlte an Verpflegung, Kraftstoff und Munition. „Da lernte ich den Wahnsinn eines Krieges kennen und bin bis heute totaler Pazifist“ erklärt mir Jochen. Außer einer Notlandung wegen eines Treffers ins Triebwerk seiner Maschine ist ihm nichts passiert. Der Wahnsinn war dann ja auch bald vorbei. Am 10.5.1945 brach Jochen mit anderen vom Attersee nach Bad Ischl auf. Durch geographische Mißverständnisse auf Seiten der Besatzer und noch mehr Glück traf Jochen nach ein paar Wochen unversehrt wieder bei „Muttern“ in Faßberg ein.

Dort in Norddeutschland war englische Besatzungszone. Sein Vater war aber bereits Chef der Offiziersmesse der Royal Air Force am Flugplatz Faßberg und Jochen bekam einen Job als Barmixer. Nach einem Jahr durfte er sogar auf dem Flugplatz als Feuerwehrmann arbeiten und erwarb seinen Führerschein Klasse 2. Inzwischen hatte er seine Liebe Gerda geheiratet und wurde bald Vater. Eine bessere Verdienstmöglichkeit ergab sich, als Jochen bei einer großen Busgesellschaft als Busfahrer anheuerte. Jetzt konnte er Europa kennenlernen: „habe über 1 Million Kilometer zurückgelegt und bin damals mehr in Paris als in Hannover gewesen“, schwärmt er mir vor. Der Wendepunkt im Leben kommt durch den großen Zufall, in Gestalt eines gewissen „Birdie Vogels“. Das war ein ehemaliger Kollege aus Hannover, der inzwischen verstorben ist. Ihm begegnet Jochen Lange bei

einer Dienstreise in einem Hotel im Harz. Bei einem Treff in der Kneipe werden die Lebensläufe ausgetauscht und Jochen erfährt etwas von Flugsicherung, die ihm „Birdie“ wärmstens empfiehlt.

Da er sich inzwischen von dem Job als Busfahrer sowieso verabschieden wollte und sich bereits auch bei der Lufthansa beworben hatte, versuchte er es auch bei der BFS.

## Werdegang als Fluglotse

Nach einem Bewerbungsgespräch im Oktober 1956 in Hannover (bei Erwin Kolbe) wurde er für den Lotsenberuf als geeignet befunden und für einen G-Lehrgang 1957 vorgesehen. Jochen war damals bereits 32 Jahre und zweifacher Familienvater. Während der Ausbildung gab es nur wenig Unterstützung (148 DM „Familienzulage“), da mußten seine Ersparnisse die karge Zeit überbrücken. Nach der ersten Zulassung gab es Gruppe VI im BAT-Angestelltentarif, bis zum „Volllotsen“ wurde es die Gruppe IVa. Da konnte man mit den Zuschlägen des öffentlichen Dienstes ganz gut leben.

Dann kam im Juni 1964 die Verbeamtung, für Jochen Lange war das keine Option, denn das Angebot hieß A10. Einige Kollegen wurden mit den Titeln „Inspektor“ oder „Oberinspektor“ geködert. Als Angestellter gab es keine Fort- und Weiterbildung mehr und schließlich gab es noch eine Ausgleichszulage von 400 DM. Da willigte Jochen schweren Herzens einer Verbeamtung ein ohne zu ahnen, daß diese bei Beförderungen angerechnet wurde. So mußte er 1973 erst einmal als Wachleiter die A13 bekommen, bis er von einer Gehaltsverbesserung profitieren konnte. Bei der Verlagerung des Center Hannover nach Bremen, wurde Jochen nach Bremen versetzt. Dort lebte er während seiner Arbeitstage in seinen Familien-Campingwagen oft genug besucht von Kollegen oder Ehefrau. Nach 2 Jahren wurde der BFS die „Trennungsschädigung“ zu teuer und Jochen durfte wieder nach Hannover. Jetzt wurde er zur Unterstützung des Ausbildungsbeamten, eingesetzt. In der Zeit war er auch einige Male am Radarsimulator in München zur Ausbildung der zukünftigen Lotsen. Bis er dann 1978 mit 53 Jahren in Pension gehen konnte.

Er blieb der Fliegerei weiter treu. Denn nun kam das Angebot vom Flughafen Hannover bei der regelmäßigen Luftfahrtschau ILA in Hannover die Flugvorführungen zu kommentieren. Da war er noch mal in seinem Element und konnte seine Kenntnisse anbringen. „Vor allem war es eine sehr angenehme Stimme, die über das Ausstellungsgelände hallte“, bekunde ich. Aber das hatte Jochen schon all die Jahre gehört und eine Auszeichnung: to the voice of ILA bezeugt dieses. „Von dem zusätzlichen Verdienst konnten wir uns dann wieder eine Reise leisten“, freut er sich noch heute und stolz präsentiert er mir seine offiziellen Auszeichnungen aus der Zeit. Schade, dass dann ab 1990 die ILA nach Berlin-Schönefeld verlegt wurde, denn dort wollte Jochen den Job nicht mehr machen.

Wir haben uns während unseres Gesprächs sehr viel über alte Kollegen und vor allem über lustige Vorkommnisse unterhalten. Jochen hat seine offene, jugendliche, frische Art

konservieren können. „Ich habe es schließlich mit 5 Enkeln und 7 Urenkeln zu tun, die speziell im Sommer auf einer dänischen Insel auf einem Campingplatz meine Zeit in Anspruch nehmen.“ Dort trifft er schon Jahrzehnte auf alte Kollegen, die längst Freunde sind. Leider ist seit 2 Jahren seine Frau Gerda nicht mehr dabei. Aber Jochen meistert sein Leben in seiner alten Umgebung auch ohne sie. Er wohnt seit Jahrzehnten in einer schönen, großzügigen Wohnung in der Einflugschneise des Flughafens und kann mit seinen Urenkeln die Flugzeuge bewundern. Zusätzlich zu seinem Camping-Urlaub unternimmt er auch wie eh und je noch Flugreisen. Der letzte 10%-Flug ging nach Los Angeles.

Wenn Jochen vor Ort ist, nimmt er auch gerne an unseren „Oldie-Aktivitäten“ teil, wo er immer ein gerngesehener Gast ist. Er war schließlich auch damals im Dienst ein sehr beliebter Kollege und vor allem ein „menschlicher“ Wachleiter. Wir hoffen ihn noch oft und lange zu erleben!

## In Memoriam James Rizzi



von  
Werner  
Fischbach

Im Alter von 61 Jahren (und damit eigentlich viel zu früh) ist der New Yorker Pop-Art Künstler James Rizzi am 26. Dezember 2011 in New York gestorben. Nun ist dies weniger eine Meldung für den „flugleiter“, sondern eher für das Feuilleton. Ja, wenn James Rizzi nicht alles ge- bzw. bemalt hätte, was nicht bei drei auf den Bäumen war. Unter anderem drei New Beetles für die Volkswagen AG, das Happy Rizzi Haus in Braunschweig, einen Stadtbahntriebwagen der Albtal-Verkehrsgesellschaft und eine Loko-

omotive der „metronom“ Eisenbahngesellschaft. Und ein Flugzeug. Zum 40-jährigen Jubiläum der Condor versah James im Jahr 1996 eine B757-230 (D-ABNF) der (damaligen) Lufthansatochter, die fortan als „Rizzi-Bird“ auf deutschen und europäischen Flughäfen zu sehen war, mit einer besonderen Bemalung. Rizzi hatte die Vorlagen für das Flugzeug gezeichnet, die dann in Hamburg gescannt und anschließend von riesigen Plottern auf Folien gedruckt wurden.

2002 mutierte die Condor zu Thomas Cook Airlines und damit war Schluss mit dem „Rizzi-Bird.“ Am 21. Dezember 2006 wurde die B757 an die französische L'Avion (Elysair) verkauft und wird seit 2009 als F-HAVN beim französischen Ableger „OpenSkies“ von British Airways eingesetzt.





# Über den Wolken: Bald zu Fuß nach Malaga?

Zu was das „Bord-Unterhaltungsprogramm“ in Ferienfliegern führen könnte

von  
Helge Sobik

Er stolpert. Er fällt fast. Er berapelt sich wieder, schuppst dabei jemand anderen – und richtet das nächste Unheil an. Drei Leute lachen, ein paar grinsen. 152 andere schauen möglichst gar nicht mehr hin. Sie alle ertragen Mr.Bean nicht mehr. Weil jeder Urlaub seit mehr als einer halben Generation mit ihm beginnt. Und weil das inzwischen langweiliger ist als der schlimmste denkbare Regensonntag im November, schlimmer als eine sechs zu null Niederlage der Lieblingsfußballmannschaft, härter als Katzentisch im Ferienclub. Mir ist er sogar so über, dass ich wahrscheinlich das nächste Mal zu Fuß in den Spanienurlaub gehen werde, statt nach Malaga zu fliegen. Und auf dem Weg nach Mallorca wäre ich sogar bereit, das letzte Stück zu schwimmen – wenn ich dadurch nur endlich um Mr.Bean herumkäme.

In gefühlt jedem Ferienflieger zwischen Stuttgart und Heraklion, zwischen Nürnberg und Antalya, zwischen Düsseldorf und Alicante laufen noch heute die immer gleichen Sketche, die in nur 14 Folgen von 1989 bis '95 fürs Fernsehen produziert wurden und offenbar kaum dass sie fertig waren, zu Klassikern erklärt wurden.

Das Dumme ist: Wenn einem im Flugzeug etwas vor der Nase flimmert, dann kommt man nicht umhin, doch mal hinzuschauen – weil der Monitor direkt vor der Stirn aus der Kabinendecke gefahren kam. Ein Reflex. Leider. Man kann nichts dagegen tun. Und immer sieht man Rowan Atkinson in seiner Paraderolle.

Als die Filmchen neu waren, habe ich mich gekrümmt vor Lachen – wie fast alle anderen auch: wie die Frau damals auf dem Nebensitz, die sich so schüttelte, dass sie ihren Tee umgekippt hat und ein anderes Mal der Mann zwei Sitze weiter seinen Tomatensaft. Da hatte all das was.

Nur: Seitdem konnte ein Kind geboren werden, laufen und sprechen lernen, in die Schule kommen, den Abschluss machen und volljährig werden, ohne dass sich das Bordprogramm innerhalb dieser durchaus stattlichen Zeitspanne geändert hätte. Das hat Tragik. Das fühlt sich an, als ob die Leute, die die Flimmerfilmchen planen, all ihre Passagiere für unsagbar doof verkaufen – oder glauben, dass jeder nur alle 18 bis 20 Jahre fliegt. Oder nach spätestens einem Jahr sowieso alles vergessen hat.

Mit den ebenfalls immer gleichen Disney-Zeichentrick-Episoden im Bordkino ist es genau dasselbe. Keine davon zählt zu den Höhepunkten im Schaffen des Erfinders von Mickey Maus. Aber jede ist herrlich harmlos, tritt niemandem auf den Schlips, polarisiert nicht, ist denkbar fern vom Tagesge-

schehen in der Welt – und dadurch gut geeignet auch am Himmel gezeigt werden zu können, wo sich möglichst niemand allzu sehr aufregen sollte.

Was nicht so gern in den Vordergrund gerückt wird: Zwar muss die Airline selbstverständlich für jede neuerliche Nutzung, für jeden einzelnen Flug wieder eine Gebühr an die Rechte-Inhaber der Filme entrichten – egal, ob Mickey Maus oder Mr.Bean. Ganz so, wie niemand einen Kinofilm nur deshalb umsonst gucken dürfte, weil 100 andere zwei Tage zuvor dafür bereits den regulären Eintritt gezahlt haben. Da gibt es kein Entrinnen. Aber bei derart abgenudelten Filmchen sind es nur noch ein paar Euro für Vorführung im Ferienflieger: billige Kost also auf den Rängen über den Wolken, wo die Airlines auf jeden Cent achten. Dabei gibt es auch anderen Stoff auf dem riesigen Rechte-Markt vergleichbar günstig.

Was da flimmert, nennt sich übrigens dennoch „Bordunterhaltungsprogramm“. Richtig ist der Begriff nur teilweise: Die fehlgeschlagene Passagier-Bespaßung findet zwar an Bord statt, und Programm ist es auch. Aber was den Aspekt „Unterhaltung“ angeht, habe ich inzwischen etwas ganz Neues und enorm Kurzweiliges entdeckt: mit den Sitznachbarn sprechen, richtig ins Plaudern geraten.

Was dabei der atmosphärische Eisbrecher, das erste gemeinsame Thema ist? Der Frust darüber, schon wieder Mr.Bean vorgesetzt zu bekommen, das eigene Aufstöhnen über die Einfallslosigkeit der Airlines – und das plötzliche einander Angucken. Und gleich danach das Grinsen genau darüber, das Anlächeln. Das baut Distanz ab – und mündet immer öfter in netten Plaudereien: ein gewichtiger Grund, sich das mit dem Zufußgehen Richtung Ferienziel vielleicht doch noch mal zu überlegen. Obwohl man auch dabei nette Leute kennenlernen könnte – so lange es nicht ausgerechnet durch einen dummen Zufall Rowan Atkinson ist.



# ASN releases airliner safety statistics 2011

von Harro Ranter

The Aviation Safety Network today released the 2011 airliner accident statistics showing a total of 507 airliner accident fatalities, as a result of 28 fatal multi-engine airliner accidents.

The year 2011 was a very safe year for civil aviation, Aviation Safety Network data show. The second safest year by number of fatalities and the third safest year by number of accidents. Also, 2011 marked the longest period without a fatal airliner accident in modern aviation history. This record period now stands at 80 days and counting (by January 1).

Over the year 2011 the Aviation Safety Network recorded a total of 28 fatal airliner accidents, resulting in 507 fatalities and 14 ground fatalities. The number of fatalities is lower than the ten-year average of 764 fatalities. The worst accident happened on January 9, 2011 when an Iran Air Boeing 727 crashed while on approach to Orumiyeh, Iran, killing 77.

The number of accidents involving passenger flights was relatively high with nineteen accidents as compared to the ten-year average of 16 accidents.

Seven out of 28 accident airplanes were operated by airlines on the E.U. „black list“ as opposed to six out of 29 the year before. The E.U. added a total of nine airlines to the „black list“ and removed three airlines based on improved safety records.

In 2011 Africa showed a continuing decline in accidents: 14% of all fatal airliner accidents happened in Africa. Although this is still out of sync compared to the fact that the continent only accounts for approximately 3 percent of all world aircraft departures. Russia suffered a very bad year with six fatal accidents.

*The Aviation Safety Network is an independent organisation located in the Netherlands. Founded in 1996. It has the aim to provide everyone with a (professional) interest in aviation with up-to-date, complete and reliable authoritative information on airliner accidents and safety issues. ASN is an exclusive service of the Flight Safety Foundation (FSF). The*

*figures have been compiled using the airliner accident database of the Aviation Safety Network, the Internet leader in aviation safety information. The Aviation Safety Network uses information from authoritative and official sources.*

More information:

<http://aviation-safety.net/database/year.php?year=2011>

Harro Ranter the Aviation Safety Network

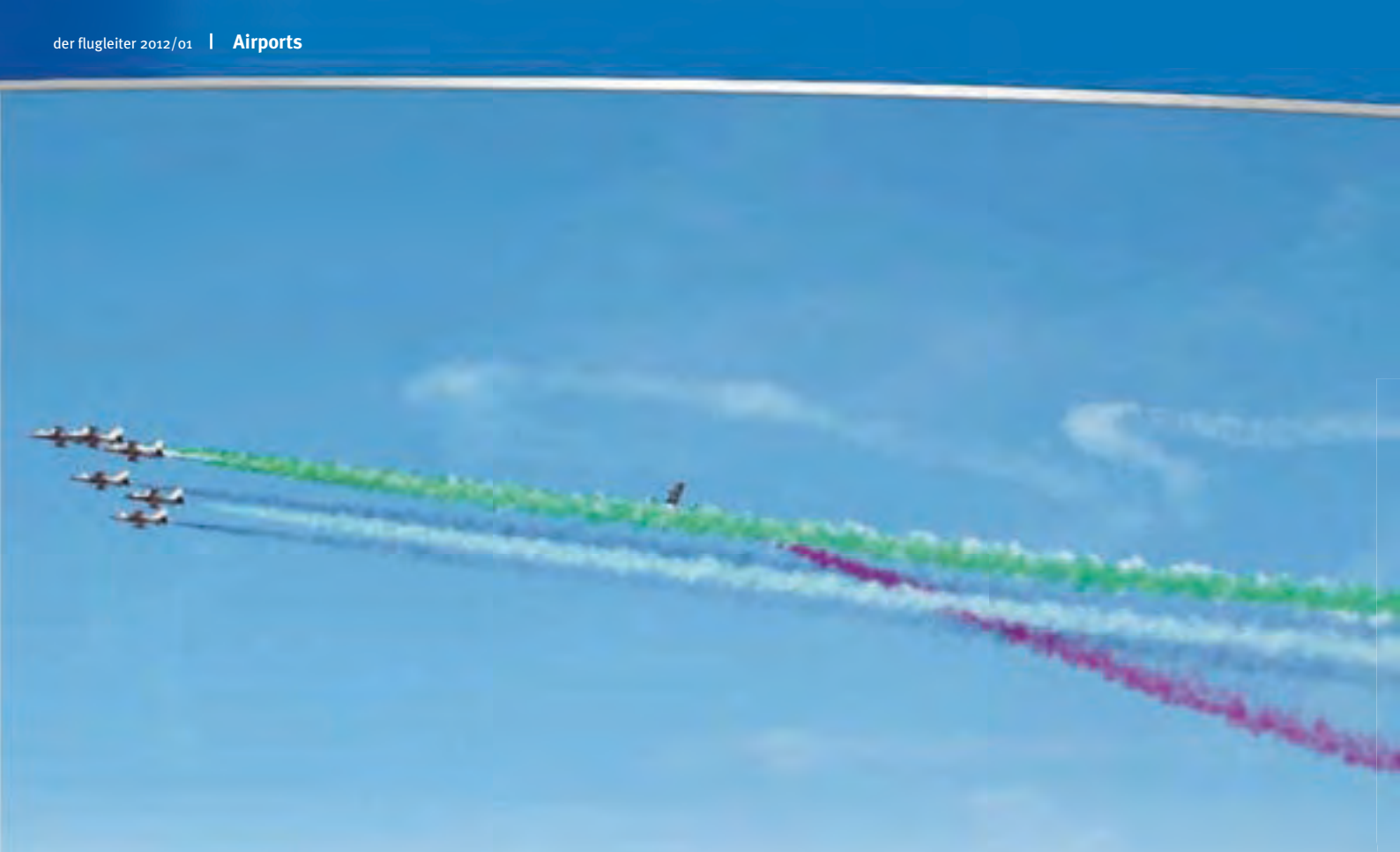
<http://aviation-safety.net/>

e-mail: [hr@aviation-safety.net](mailto:hr@aviation-safety.net)





# AIRPORTS



## Good-bye Dubai International Airport

Die alle zwei Jahre stattfindende Luftfahrtschau fand vom 13. – 17. November 2011 zum 12. Male statt und war unter das Motto „40. Jahrestag der Gründung der Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) gestellt. 56.548 Besucher hatten die Möglichkeit, sich auf 325.500 qm Ausstellungsfläche bei 960 Ausstellern aus 122 Ländern zu informieren. Auch die DFS hatte einen Stand.

Text und Fotos  
von Hans  
Joachim Voll

Auf dem Vorfeld standen 125 Flugzeuge, die zum größten Teil auch innen zu besichtigen waren. Für Spotter besonders interessant war die Xian MA600, die zum ersten Mal ausserhalb Chinas zu sehen war. Die Boeing 787 Dreamliner gab ihr Debüt im Nahen Osten. 27 Flugzeuge nahmen in sich täglich ändernder Reihenfolge an der Flugschau teil. Hier konnte man neben der Patrouille de France auch die zum ersten Mal auftretende Flugstaffel der VAE, die Al Fursan, bewundern. Die Bedeutung der Luftfahrtschau für Dubai kann man auch an der Tatsache

ermessen, dass der Flughafen während der Flugschau täglich für 3 Stunden komplett geschlossen wird, nur unterbrochen von einem 30minütigen Zeitfenster für Starts und Landungen von Emirates Airline.



✈ ✈ AIRPORTS





# AIRPORTS ✈ ✈

Auch gute Geschäftsabschlüsse konnten getätigt werden. Allein Emirates Airline bestellte 50 B777 fest und weitere 20 auf Option. Insgesamt wurden Aufträge für 63,3 Milliarden USD vergeben.

Dies war die letzte Luftfahrtschau auf dem internationalen Flughafen Dubai, da die 13. Luftfahrtschau (17. – 21.11.2013) auf dem neuen Dubai-World Central International (DWC, OMDW) mitten in der Wüste bei Jebel Ali stattfinden soll. Der neue Flughafen wurde im Juni 2010 eröffnet und hat seit dem 23.02.2011 die offizielle Zulassung als Flughafen für die allgemeine Luftfahrt. Von den geplanten 5 Bahnen,

die alle 4.500 m lang und 800 m von einander entfernt sein werden, ist bis jetzt eine fertig gestellt. Der weitere Ausbau ist sehr von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung abhängig und soll nach Fertigstellung 160 Millionen Passagiere sowie 12 Millionen Tonnen Fracht umschlagen können. Um den Flughafen ist eine gemischte Wohn- und Arbeitsstadt für bis zu 800.000 Menschen geplant. Allerdings gibt es schon jetzt Probleme, da selbst Emirates Airline sich weigert, auf den über 40 km von Dubai City entfernten Flughafen umzuziehen. In naher Zukunft sollen aber alle A380-Flüge auf den neuen Flughafen verlegt werden.



## Weeze

### Fast eine halbe Million weniger Passagiere

Der Flughafen Weeze am Niederrhein zählte in 2011, mit knapp über 2,4 Millionen abgefertigten Passagieren, fast eine halbe Million weniger als im Jahr davor. Laut Betreiber ist dieser Verlust der Einführung der Luftverkehrssteuer zuzuschreiben. Das bedeutet für den nach eigener Einschätzung drittgrößten Airport in NRW einen Rückgang von 16,4 Prozent.

Die Einführung der Luftverkehrssteuer trifft Weeze doppelt heftig. Einmal hat die neue Abgabe die sechs Airlines des

Flughafens (darunter auch den Niedrigkosten-Carrier Ryanair) dazu veranlasst, ihr Angebot zu reduzieren. Zum anderen sind viele Niederländer, die zuvor das Günstigangebot von Weeze genutzt haben, wieder auf die jetzt mindestens gleich preisgünstigen Ausschreibungen der Fluggesellschaften im eigenen Land zurückgekehrt. Das Pikante: Eine ähnliche Steuer ist in der Niederlanden im Jahr 2009 abgeschafft worden. (wtt)

## Düsseldorf International freut sich über ein erfolgreiches Jahr 2011

Der Flughafen Düsseldorf International (DUS) freut sich über das erfolgreichste Geschäftsjahr seiner Geschichte. Mit 20 322 000 Passagieren bis zum Jahreswechsel erzielte der Airport einen Zuwachs um 7,1 Prozent und wuchs damit stärker als der Bundesdurchschnitt. Gleichzeitig baute DUS seine Position als führendes Luftverkehrsdrehkreuz in Nordrhein-Westfalen auf einen Marktanteil von 55 Prozent aus. Dem Passagierwachstum steht, bedingt durch einen Einsatz von größerem Gerät und einer verbesserten Auslastung, eine Zunahme von lediglich 2,9 Prozent bei den Flugbewegungen

gegenüber. Vor allem die Drehkreuzstrategie, zusammen mit Lufthansa, Air Berlin und deren Netzwerkpartnern, zahlte sich in 2011 aus. So stieg die Zahl der Umsteiger in DUS im sechsten Jahr in Folge auf mehr als zwei Millionen Fluggäste. Bereits jeder zehnte Passagier ist in Düsseldorf ein Umsteiger. Airport-Chef Christoph Blume: „Diese Entwicklung stabilisierte nachhaltig das gesamte Streckennetz in Düsseldorf. Deswegen möchten wir den Umsteiger-Anteil in den kommenden Jahren weiter erhöhen.“

wtt

## Neuer Tankservice für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt in CGN



Das Business Aviation Center Cologne (BACC) bietet neuerdings für alle Flüge der Allgemeinen Luftfahrt einen neuen, preisgünstigen Tankservice an. Er stellt werden dabei zusätzlich zu den Rechnungen für Kerosin auch die für die anfallenden Start- und Landeentgelte sowie alle weiteren Gebühren. Besonders für ausländische Luftverkehrsteilnehmer und Freizeitflieger war das Tanken am Köln Bonn Airport oftmals problematisch, da das notwendige Kerosin bisher nur über ein Carnet, eine offizielle Zuteilung oder in Ausnahmefällen auch bar bezahlt werden konnte. Eine Option über Bezahlung mit Hilfe einer Kreditkarte war jetzt nicht möglich. (wtt)

**BER** FLUGHAFEN  
BERLIN  
BRANDENBURG

## Verkehrszahlen 2011 – Rekord: 24 Millionen Passagiere in der Hauptstadtregion

**Erstmals mehr als 24 Millionen Passagiere an den Flughäfen Tegel und Schönefeld/Verkehrsaufkommen steigt um 7,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr/Luftverkehr in der Hauptstadtregion im neunten Jahr in Folge besser als der Bundesschnitt/Marktanteil stabil bei 12 Prozent**

Die Zahl der Passagiere an den Flughäfen der Hauptstadtregion in Tegel und Schönefeld stieg im Jahr 2011 erstmals über die 24 Millionen-Marke: Insgesamt wurden 24.033.456 Passagiere gezählt, dies ist ein Anstieg gegenüber 2010 um 7,7 Prozent. Damit entwickelte sich der Luftverkehr in Berlin-Brandenburg auch im neunten Jahr in Folge besser als der Durchschnitt der internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland (etwa plus 4,5 Prozent gegenüber 2010; Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen ADV). Mit diesem Ergebnis konnte zugleich der dritte Platz unter den deutschen Verkehrsflughäfen behauptet und der Marktanteil voraussichtlich auf über 12 Prozent gesteigert werden.

Zum alleinigen Wachstumstreiber entwickelte sich 2011 der **Flughafen Tegel**: Hier wurden insgesamt 16.919.467 Passagiere registriert, 1.893.867 mehr als im Vorjahr (+12,6 Prozent). Damit hat der Flughafen Tegel in seinem letzten vollständigen Betriebsjahr die Zahl der ursprünglich zu Bauzeiten erwarteten Passagiere um mehr als das Doppelte übertroffen.

Am **Flughafen Schönefeld** wirkte sich – wie im Vorfeld von der Luftverkehrsbranche befürchtet – die Einführung der deutschen Luftverkehrssteuer negativ aus. Die erfolgreiche Wachstumsgeschichte des Flughafens wurde dadurch abrupt beendet: Der Flughafen Schönefeld zählte 2011 insgesamt 7.113.989 Passagiere, ein Rückgang um 2,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Die Flughäfen Tegel und Schönefeld zählten im vergangenen Jahr zusammen 242.961 Flugzeugbewegungen (+3,3 Prozent). Die Auslastung der Flugzeuge stieg auf 72,6 Prozent (+1,5 Prozentpunkte), die durchschnittliche Flugzeuggröße von 133 auf 136 Sitze.

### Ausblick 2012: Der Beginn einer neuen Ära

Mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt am 3. Juni 2012 beginnt für den Luftverkehr in der Hauptstadtregion eine neue Ära. Über das ge-

samte Jahr hinweg bringen sich die Airlines mit neuen Strecken und Frequenzsteigerungen weiter in Stellung. Flughafenchef Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Unsere drei größten Airline-Partner airberlin, Lufthansa und easyJet werden ihr Engagement massiv ausbauen. Insgesamt können sich die Berliner und Brandenburger in den kommenden Monaten auf rund 40 neue Nonstop-Verbindungen freuen. Der Luftverkehr in der Hauptstadtregion bleibt ein stabiler Wachstumsmarkt.“

Zu den neuen Destinationen zählen unter anderem Mailand-Linate und Beirut (Lufthansa, ab 9. Januar bzw. 3. Juni 2012), Rhodos und Mykonos (easyJet, ab 23. bzw. 24. Juni 2012), Leeds (Jet2.com, ab 1. Juni 2012), Trondheim und Aalborg (Norwegian, ab 28. März bzw. 4. Mai 2012) sowie die neuen Langstrecken mit airberlin nach Abu Dhabi (ab 15. Januar 2012) und Los Angeles (ab 11. Mai 2012).

### Die Verkehrszahlen im Dezember

Im Dezember 2011 nutzten insgesamt 1.792.663 Passagiere die Flughäfen der Hauptstadtregion (+11,1 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat). Dieses gute Monatsergebnis wird positiv durch einen Basiseffekt beeinflusst: Im Dezember 2010 fielen europaweit zahlreiche Flüge aufgrund des heftigen Winterwetters aus.

1.257.907 Passagiere wurden im Dezember in **Tegel** gezählt (+17,7 Prozent), 534.756 Passagiere in **Schönefeld** (-2,0 Prozent).

Die Zahl der **Flugzeugbewegungen** wuchs im Dezember um 6,4 Prozent auf 17.954. Die **Luftfracht** stieg im Vergleich zum Vorjahresmonat um 11,6 Prozent auf 2.483 Tonnen.

Die Verkehrszahlen basieren auf **vorläufigen** Werten. Die Verkehrsstatistik der Berliner Flughäfen (endgültige Zahlen) finden Sie online unter <http://www.berlin-airport.de/DE/UeberUns/Verkehrsstatistik>.

Quelle: PM BER



## Umfirmierung der Berliner Flughäfen Aus FBS wird FBB

Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) firmierte zum Jahreswechsel 2011/2012 um in die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB). Dabei änderte sich ausschließlich der Name der Gesellschaft, die Rechtspersönlichkeit bleibt bestehen.

Alle zwischen der FBS und Dritten geschlossenen Verträge behalten weiterhin ihre Gültigkeit. Ab dem Zeitpunkt der Umfirmierung werden im Innen- und Außenverhältnis der Berliner Flughäfen entsprechend angepasste Formulare verwendet.

In seiner Sitzung am 11. Dezember 2009 hatte der Aufsichtsrat der Berliner Flughäfen die Umfirmierung zusammen mit

der Namensgebung für den neuen Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt beschlossen.

Prof. Dr. Rainer Schwarz, Sprecher der Geschäftsführung der Berliner Flughäfen: „Die Umfirmierung ist ein weiterer Schritt auf dem Weg zum neuen Erscheinungsbild unseres Unternehmens. Mit der Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt läuten wir 2012 ein neues Zeitalter in der Geschichte der Berliner Flughäfen ein und stellen das deutsche Flughafensystem ab dem 3. Juni 2012 auf drei Säulen. In Zukunft steht auf jedem Berlin-Ticket und in jedem Flugplan nur noch BER für unseren neuen Flughafen.“

## Probetrieb am BER: Piloten gesucht

Der Flughafen Berlin Brandenburg sucht interessierte Piloten, die im Rahmen einer Rollverkehrssimulation Ankunft und Abflug der Flugzeuge auf dem neuen Flughafen mithilfe von Fahrzeugen simulieren.

Damit von Beginn an alles reibungslos läuft, hat der Flughafen Berlin Brandenburg Ende November mit dem Probetrieb begonnen. Bis Mitte Mai 2012 wird der neue Flughafen in zahlreichen Tests auf die Probe gestellt. Um Prozesse möglichst realistisch abzubilden, werden alle erdenklichen Abläufe schon vor der Eröffnung durchgespielt – und zwar auch auf dem Rollfeld. Im Rahmen einer Rollverkehrssimulation (RVS) wird dabei der gesamte Flugzeug-Rollverkehr auf den Flugbetriebsflächen von der Landung bis zum Abflug mit Hilfe von Fahrzeugen simuliert.

Voraussetzung für die Teilnahme als Test-Pilot sind eine gültige Lizenz oder eine Ausbildung als Berufsflugzeugführer (mind. CPL/IFR multi engine) oder als Verkehrsflugzeugführer. Erfahrungen im Liniendienst sind von Vorteil. Im Gegenzug erwartet die Interessenten nach einem ausführlichen Briefing vor Ort die einmalige Gelegenheit, den neuen Flughafen als eine/r der Ersten zu testen und mit dazu beizutragen, dass die Abläufe auf dem Vorfeld vor Inbetriebnahme noch optimiert werden können.

Der Probezeitraum läuft vom 14.02.2012 bis zum 16.05.2012.

Bewerbungen können ab sofort an [info.probetrieb@berlin-airport.de](mailto:info.probetrieb@berlin-airport.de) gerichtet werden.

Mehr Informationen zur RVS erhalten Interessierte unter: <http://ber.berlin-airport.de>.





→ Das neue Logo der Grupo SATA



→ Anflug auf die 1700m lange Piste 28 von Horta/Faial



→ Cockpit der Dash 8-200

## SATA Air Açores – Inselhüpfen mit Geschichte

Die zu Portugal gehörenden Azoren (zu deutsch: Habichtinseln) sind noch immer ein Geheimtipp für jene, die Ruhe und Erholung inmitten einer intakten Natur suchen. Die neun Inseln, gute zwei Flugstunden westlich von Lissabon gelegen, sind bis auf eine vulkanischen Ursprungs und zählen zusammen knapp 250.000 Einwohner. Kilometerlange Hortensienhecken säumen die mittlerweile gut ausgebauten Straßen, deren zahlreiche Aussichtspunkte neben dem Meeresblick unvergleichliche Panoramen von Tälern, Kraterseen und Geysiren bieten. Fast 40 Wal- und Delfinarten wurden bis heute um die Inseln gesichtet und Walbeobachtungstouren gehören mittlerweile selbstverständlich zum Ausflugsprogramm der Touristen. Das feuchte Atlantikklima fördert die üppige Vegetation und die Temperaturen sind mit mindestens 10 Grad im Winter und nicht mehr als 25 Grad im Sommer sehr moderat.

→ → AIRPORTS

# AIRPORTS

Text und  
Fotos von  
Philipp Kunert

Was Touristen anzieht, war für die Bewohner der Azoren seit jeher ein Problem: die Abgeschiedenheit der Inselgruppe war ausschlaggebend für die Gründung der Sociedade de Estudos Aéreos Açorianos (später SATA) am 21. August 1941. Eine Gruppe von Azoreanern hatte das Ziel, Flugdienste innerhalb des Archipels sowie zum portugiesischen Festland durchzuführen und bat dafür um die Genehmigung der Regierung. Der Flugbetrieb wurde schließlich im Juni 1947 mit einer Beechcraft CU-45B Expeditor ab Santa Maria aufgenommen. Während man in den 50er Jahren auf bewährte, zweimotorige DeHavilland Dove zurückgriff, stieß 1963 die erste, in Irland gekaufte Douglas DC-3 zur Flotte. Die zukünftige Heimatbasis der Airline, der Flughafen Nordela bei Ponta Delgada auf São Miguel, wurde erst 1969 für den zivilen Flugbetrieb zu-

gelassen. Bereits vier Jahre später konnte man aber endlich alle Inseln, die über eine Piste verfügten, miteinander verbinden. Turboprops vom Typ Hawker-Siddeley HS748 und von der portugiesischen Luftwaffe ausgemusterte DC-6 halfen SATA, das Streckennetz weiter auszubauen und die Reichweite ihrer Flotte zu erhöhen. 1987 erfolgte die Umbenennung in SATA Air Açores, um die Verbundenheit mit dem Archipel zu unterstreichen und bereits kurz darauf wurden die HS748 durch britische Turboprops vom Typ ATP mit 64 Sitzen ersetzt. Mit diesem Fluggerät bediente man fortan Verbindungen innerhalb der Azoren sowie nach Madeira und von dort weiter auf die kanarischen Inseln. 1990 wurde zum historischen Jahr für SATA Air Açores: das Unternehmen trat der International Air Transport Association (IATA) bei und war Gründungsmitglied der European Regions Airline

→ Dash 8-200 in Corvo



Association (ERA). Eine erste Dornier 228, die für die kurze Start- und Landebahn auf der Insel Corvo geeignet war, wurde in die Flotte genommen. Mitte der 90er Jahre fand ein erster internationaler Charterflug mit einer Boeing 737 statt, der 1998 in der Abspaltung von SATA International mit eigenem Air Operator's Certificate zur Durchführung von Mittel- und Langstreckenverkehr mündete. SATA Air Açores sollte als regionale Division weiterhin die Anbindung der Inseln und ihrer Bewohner an die Verbindungen der Schwwestergesellschaft zum portugiesischen Festland und später auch nach Nordamerika sicherstellen. Die seit den 50er Jahren in die USA emigrierten Azoreaner stellen heute einen Bevölkerungsanteil von mehr als einer Million Menschen in Nordamerika dar und nutzen gerne die Dienste der SATA International mit Airbus A310 von Boston oder Toronto nach Ponta Delgada und aufs portugiesische Festland, um ihre Verwandten zu besuchen. Im Rahmen des touristischen Geschäfts bedient SATA International mit Airbus A320 während des Sommers unter anderem London/Gatwick, Oslo und Frankfurt mit wöchentlichen Flügen.

Die heutige Grupo SATA umfasst 1.200 Mitarbeiter und fünf Unternehmen: SATA International und SATA Air Açores mit Heimatbasis auf dem Flughafen Joao Paulo II in Ponta Delgada auf der Insel São Miguel sowie operationellen Basen in Lissabon und Funchal/Madeira, die Veranstalter SATA Express und SATA Azores Express, die Flugkapazitäten des

Konzerns auf dem US- sowie dem kanadischen Markt verkaufen und die SATA Gestão de Aeródromos, die die kleineren Flughäfen der Inseln Corvo, Graciosa, Pico und São Jorge instand hält und managt.

Insbesondere SATA Air Açores kommt dabei eine Rolle zu, die wichtiger kaum sein könnte. Die Bewohner der Inseln sind auf die Dienste der Regionalfluggesellschaft angewiesen – und die sind vielfältig: für Verwandten- oder Geschäftsbesuche wird die Airline genauso in Anspruch genommen wie für die Beförderung von wichtigen ärztlichen Untersuchungsergebnissen oder frischem Fisch, der schnell die Märkte in Europa erreichen soll. Dabei gilt es durchaus, meteorologische Hürden zu überwinden. In den ersten Monaten des Jahres können dichter Nebel und Sturmböen bis zu 60 Knoten den Flugbetrieb erheblich erschweren. Trotzdem konnte SATA Air Açores von Januar bis August 2011 eine Flugdurchführungsrate von 96,6 % vorweisen, was eine Verbesserung von 4 % gegenüber 2010 darstellt.

Dazu hat die in den letzten Jahren durchgeführte Flottenerneuerung wesentlich beigetragen: die Dornier 228 wurden im Mai 2009 durch zwei 37-sitzige Dash 8-200 ersetzt, die in den USA beschafft wurden. Nach Vornahme einiger Modifikationen an Flugzeugen und Flugplätzen können die Turboprops mit den starken Triebwerken nun auch zu den kürzesten Start- und Landebahnen der Azoren eingesetzt werden, die man zuvor mit den 19-sitzigen Dorniers bediente. Wäh-

→ Die Dash 8-400 bietet Jetkomfort im Turboprop



→ → AIRLINES

# AIRLINES

rend eine Dash 8-200 in Ponta Delgada für den Einsatz zu den anspruchsvollen Flugplätzen stationiert ist, weil das zweite Exemplar auf dem Flughafen von Funchal/Madeira, um mehrmals pro Tag die nur 10 Flugminuten entfernte Badesinsel Porto Santo anzusteuern. Ungefähr alle drei Monate tauscht SATA Air Açores die Flugzeuge, um Wartungsarbeiten in Ponta Delgada durchführen zu können. Mittlerweile ist man sogar in der Lage, alle Checks im eigenen Hangar am Joao Paulo II Airport selbst durchzuführen. Derzeit wird die Halle erweitert, um auch bis zu zwei Airbus A320 der SATA International zur Wartung unterbringen zu können. Da die britischen ATPs ihre maximal mögliche Anzahl an Starts und Landungen 2009 bald zu erreichen drohten, machte man sich auf die Suche nach neuem Fluggerät und stieß, in Ergänzung der Dash 8-200, auf die größere Weiterentwicklung, die Dash 8-400 Nextgen. Seit März 2010 betreibt SATA Air Açores vier fabrikneue Exemplare, die allesamt in Ponta Delgada stationiert sind und neben einem regen Inselverkehr auch Flüge nach Madeira (1h45min) und von dort nach Las Palmas de Gran Canaria (1h15min) durchführen. Während die schnellen, 80-sitzigen Turboprops für die längeren Strecken optimal geeignet und nur wenig langsamer als Jets von Boeing oder Airbus sind, ist die Arbeitsbelastung der Piloten auf den durchschnittlich nur 26 Minuten dauernden Azorenhüpfen entsprechend höher. Der auf Jetkomfort hoch gezüchtete Turboprop verbraucht aufgrund seiner hohen Geschwindigkeit mehr Kerosin als die gemächlicheren ATPs

der 90er Jahre. Dies ist nur ein Kostenfaktor, den SATA Air Açores berücksichtigen muss: verschiedene Inselverbindungen werden als sogenannte PSO-Strecken (Public Service Obligation Routes) durchgeführt, deren Subvention durch die Landesregierung auf EU-Ebene genehmigt wurde. Mit dem Gewinn jeder Ausschreibung verpflichtet sich SATA Air Açores, die Flüge auch bei geringster Auslastung durchzuführen. Da die Subventionen jedoch nur pro Passagier und nicht pro Flug erfolgen, können sie in den aufkommenschwächeren Monaten ein Zuschussgeschäft für die Airline darstellen. Da die SATA-Gruppe jedoch mehrere Unternehmen umfasst, ist man in der Lage, etwaige Verluste untereinander auszugleichen.

Eine Besonderheit im Flugbetrieb des Unternehmens stellen die Flüge auf die Insel Corvo dar, deren knapp 400 Einwohner allesamt im einzigen Ort des Eilands, Vila do Corvo, wohnen. Gemeinsam mit Flores gehört Corvo zu den westlichsten Inseln der Azoren. Die Konzession für den Betrieb des Flugplatzes wurde im Juli 2005 für zunächst zehn Jahre an

→ Dash 8-400 bilden das Rückgrat der Flotte im Inselflugverkehr



→ Cockpitinstrumente der Dash 8-200



die SATA-Gruppe vergeben. Setzte man seinerzeit noch Dornier 228 auf die Insel ein, stand im Rahmen der Flotten-erneuerung der Einsatz von kapazitätsmäßig fast doppelt so großen Dash 8-200 an, für den Corvo erst fit gemacht werden musste. Die isolierte, flugzeugträgerähnliche Lage der 800 x 20m kurzen Start- und Landebahn mit beidseitigen, steilen Felswänden zum Meer im äußersten Süden der Insel ließ keine Verlängerung zu: so wurde die Piste für einen sechsstelligen Eurobetrag mit einem neuen Belag versehen. Der GPS/RNAV-Anflug darf nur durch den Kapitän ausgeführt werden. Zu jeder Landung wird das Feuerwehrfahrzeug des Flugplatzes besetzt, um bei Bedarf sofort eingreifen zu können. Einen Tower gibt es bisher nicht: der Lotse des Flug-

platzes von Flores übernimmt die Führung des Fluges, während von einem Mitarbeiter in Corvo lediglich die Wetterinformationen an die Crews übermittelt werden. Auch Rollwege existieren auf dem kleinen Platz nicht und das kleine, lediglich ein Flugzeug fassende Vorfeld grenzt direkt an die Piste, womit während der 20-minütigen Abfertigung der Dash 8 kein Flugbetrieb möglich ist. Gestartet wird per „static take-off“; die Triebwerke werden auf volle Leistung hochgefahren, bevor man die Bremsen löst. Aufgrund des eher seltenen Flugbetriebs (im Winter nur drei Flüge pro Woche aus Ponta Delgada) sind Vögel im Umfeld des Flugplatzes durchaus ein Problem, das es zu beachten gilt, da sie nicht, wie an größeren Flughäfen, an Flugzeuge gewöhnt



# AIRLINES



sind. Bisher gab es jedoch noch nie einen nennenswerten Zwischenfall. In Corvo dominieren während des gesamten Jahres westliche Winde. Für den Fall nördlicher, von Seiten der Berge wehender Winde, die die Start- und Landebahn seitlich treffen, gibt es empfindliche Zuladebeschränkungen für die Dash 8. Ist der Bahnbelag dann auch noch nass, verringert sich das maximale Abfluggewicht immer weiter. Analog zu steigenden Temperaturen kann dies einen Start auf der Piste 10 sogar unmöglich machen. Zum Glück kommen diese Umstände nur selten bis gar nicht vor, denn während das Passagierwachstum seit Umstellung auf die Dash 8 lediglich moderat zunahm, stieg die beförderte Luftfrachtmenge umgehend um mehr als 45 %. Nicht selten werden

## AIRLINES ✈ ✈

250 kg frischen Fisches im Frachtraum des Turboprops verstaubt, bevor die Triebwerke wieder angelassen werden.

So demonstriert der Flughafen von Corvo eindrucksvoll die Leistungsfähigkeit von SATA Air Açores. Perfekt auf die unterschiedlichsten geografischen und meteorologischen Gegebenheiten eingestellt, führt das Unternehmen einen siche-



→ Dash 8-200 in Horta/Faial

ren und zuverlässigen Flugbetrieb auf den Azoren durch, der den Bewohnern Zugang zu Europa und dem Rest der Welt verschafft. Für ihre erfolgreiche Flottenerneuerung und die damit verbundene Verbesserung von Service und Pünktlichkeit erhielt die Airline im September den „2011/2012 Bronze Airline of the Year“-Award der European Regions Airline Association. Einhergehend mit der Modernisierung gab man sich ein neues Erscheinungsbild, das „Blue Island Açor“ genannt wird. Neun geographische Flächen in unterschiedlichen Blautönen, die jede für sich eine Insel der Azoren darstellen, formen den Wappenvogel des Archipels, den schon

die portugiesischen Eroberer vor fast 600 Jahren entdeckten. Im Heck der SATA-Flugzeuge symbolisiert er mehr denn je die Möglichkeit, schnell und komfortabel die Inselgruppe inmitten des Atlantiks zu erreichen, deren unberührte Natur jeden Besucher nach kurzer Zeit in ihren Bann ziehen wird.

The author would like to thank Ms. Carina Raposo Franco, SATA Air Açores' Communication and Corporate Image, Mr. Pedro B.Viveiros, SATA Air Açores' Maintenance Director and Captain Miguel Moniz and First Officer Pbelo Marques for their invaluable help in the preparation of this article.



→ Abflug von der Vulkaninsel Corvo

→ → **AIRLINES**







AIRLINES ✈ ✈

**Emirates führt A380-Expansion weiter fort: Streckennetz um Melbourne und Tokio erweitert – Verdoppelung des A380-Angebots nach London – Zwanzigster Superjumbo in Empfang genommen**

Neue Destinationen für das Emirates Flaggschiff: Anlässlich der Auslieferung des zwanzigsten Emirates Airbus A380 verkündet die in Dubai beheimatete internationale Fluggesellschaft für das kommende Jahr die Erweiterung ihres A380-Streckennetzes um Melbourne und Tokio. Die australische Metropole ist seit 1996 Teil des Emirates-Streckennetzes und wird derzeit drei Mal täglich vom Drehkreuz der Airline aus angeflogen. Der tägliche Dubai-Melbourne-Nonstopflug EK406 (mit Weiterflug nach Auckland) wird ab 1. Oktober 2012 mit Jets vom Typ A380 bedient. Dies ist nach Dubai-Sydney-Auckland die zweite A380-Strecke nach Australien und Neuseeland. Aufgrund der stetig steigenden Nachfrage wird Emirates sein Flaggschiff ab 1. Juli 2012 täglich auch auf der Route Dubai-Tokio einsetzen. Im kommenden Jahr feiert Emirates das zehnjährige Bestehen seiner Japan-Strecke. Der Flughafen Narita International Airport wird seit drei Jahren angeflogen.

Volker Greiner, Emirates Vice President North & Central Europe: „Unsere Passagiere sind begeistert von der A380 und wir freuen uns, ihnen ein immer größer werdendes weltweites A380-Streckennetz zu stark frequentierten Zielen anbieten zu können. Mit unserem täglichen A380-Dienst ab München bieten wir Passagieren via Dubai durchgängig unser ausgezeichnetes A380-Produkt nach Asien, Afrika oder Australien. Weit mehr als sechs Millionen Fluggäste wurden seit Aufnahme unserer A380-Dienste im August 2008 weltweit mit unserem Flaggschiff befördert.“

Emirates wird im nächsten Jahr sein

A380-Angebot nach London verdoppeln und auf vier seiner fünf täglichen Nonstopverbindungen von Dubai nach London Jets vom Typ Airbus A380 einsetzen: Vom 24. Januar 2012 startet der A380-Flug EK029 in Dubai um 9.40 Uhr und erreicht London um 13.30 Uhr. Ab 25. März 2012 wird der Superjumbo zusätzlich für Flug EK005, der Dubai um 15.45 Uhr verlässt und um 20.15 Uhr in London landet, eingesetzt (Flugzeiten jeweils Ortszeiten). Beide Verbindungen werden aktuell mit Jets vom Typ Boeing 777-300ER betrieben. Mit vier täglichen Flügen ist Emirates größter A380-Betreiber am Flughafen London Heathrow. Das größte Passagierflugzeug der Welt landete im Dezember 2008 erstmals in Großbritannien, als die erste tägliche A380-Verbindung nach Heathrow aufgenommen wurde. Seit Juni 2010 werden zwei tägliche London-Flüge mit der A380 angeboten und im September vergangenen Jahres startete Emirates eine A380-Verbindung nach Manchester. Dies war das erste Mal, dass eine Airline diesen Flugzeugtyp im Liniendienst zu einem regionalen Flughafen eingesetzt hat.

Die Emirates A380 ist mit vielen Annehmlichkeiten ausgestattet: First-Class-Passagiere entspannen in einer der 14 Privatsuiten, deren Sitze sich in ein komplett flaches Bett verwandeln lassen und können eine der zwei großzügigen Spa-Duschen nutzen. Für Passagiere der First- und Business-Class gibt es eine exklusive Bord-Lounge mit Bar im Oberdeck. Die Business Class verfügt über eine neue Generation von Flachbettsitzen mit jeweils direktem Zugang zum Gang. In allen Klassen sorgen die Stimmungsbeleuchtung „Mood Lighting“ sowie das Unterhaltungsprogramm „ice“ mit über 1.200 On-Demand-Kanälen auf einem individuellen Bildschirm für ein einmaliges Flugerlebnis.

✈ Landung des ersten Emirates A380 Liniensfluges in München.



➔ *Hochrangiger Besuch bei A380-Landung in München: Thierry Antinori (Emirates Executive Vice President – Passenger Sales Worldwide), Markus Söder (Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft und Finanzen), Christian Ude (Oberbürgermeister München), Michael Kerkloh (Flughafen München), Volker Greiner (Emirates Vice President North & Central Europe).*

Emirates setzt die A380-Flotte von seinem internationalen Drehkreuz Dubai aktuell auf den besonders nachfragestarken Routen nach München, London-Heathrow, Paris, Toronto, Jeddah, Bangkok, Seoul, Sydney, Auckland, Beijing, Manchester, Hongkong, New York-JFK, Shanghai, Rom und Johannesburg ein. Ab Januar 2012 wird Kuala Lumpur täglich nonstop mit dem Emirates-Flaggschiff bedient. Mit 90 fest bestellten Superjumbos ist Emirates mit Abstand der weltweit größte Kunde.

Das internationale Portfolio der Emirates Group umfasst über 50 Marken und beinhaltet neben der Fluggesellschaft Emirates und dnata, dem weltweit viertgrößten Luftverkehrsdienstleister, die Unternehmensdivisionen Emirates SkyCargo,

Emirates Destination & Leisure Management sowie Skywards. Emirates fliegt seit über 20 Jahren ab Deutschland und bietet täglich drei Nonstopverbindungen von Frankfurt sowie jeweils zwei tägliche Nonstopverbindungen von München, Düsseldorf und Hamburg zum internationalen Drehkreuz in Dubai an. Seit 25. November 2011 setzt Emirates auf dem Nachmittagsflug ab München (EK50) eine A380 ein und ist damit die erste ausländische Fluggesellschaft, die Deutschland mit dem Superjumbo bedient. Das Streckennetz der vielfach ausgezeichneten Fluggesellschaft umfasst über 110 Destinationen in 68 Ländern auf sechs Kontinenten. Emirates betreibt eine der jüngsten Flotten weltweit, bestehend aus 167 Großraumflugzeugen, darunter 20 Airbus A380. Mit insgesamt 90 festbestellten Jets vom Typ A380 ist Emirates weltweit der größte Kunde des Superjumbos. Passagieren der First und Business Class steht der kostenlose Emirates Chauffeur-Service in Deutschland und Dubai sowie an vielen internationalen Flugzielen zur Verfügung. In exklusiven Emirates Lounges genießen First und Business Class Passagiere an allen deutschen Abflughäfen bereits vorab den Komfort, den sie an Bord gewohnt sind. Weitere Informationen unter [www.emirates.de](http://www.emirates.de).

Quelle: PM



DFS

## Neue Luftfahrtkarte „Rhein-Ruhr“

Zum Start der Flugsaison 2012 veröffentlicht die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH eine neue ICAO-Luftfahrtkarte speziell für das Ballungsgebiet „Rhein-Ruhr“ im Maßstab 1:250 000. Sie ergänzt das bestehende ICAO-Kartenmaterial der DFS für Deutschland im Maßstab 1:500 000. Auf der neuen großmaßstäbigen Karte sind Lufträume und Topografie der Metropolregion detaillierter und übersichtlicher dargestellt. Die ICAO-Karte Rhein-Ruhr tritt am 08. März in Kraft.



Die Karte deckt das Gebiet zwischen Niederrhein und Paderborn sowie Dortmund bis Köln/Bonn ab. Die abgebildete Fläche der neuen Luftfahrtkarte ist viermal so groß wie die entsprechende Fläche auf den bestehenden ICAO-Karten. Damit lassen sich die teilweise kleinen und eng ineinander verschachtelten Luftraumklassen C und D um die großen Verkehrsflughäfen besser voneinander abgrenzen.

„Gerade im Rhein-Ruhr Gebiet ist auf den bestehenden ICAO-Kartenblättern die Informationsdichte sehr hoch, die Luftraumstruktur ist komplex“, erklärt Hartmut Wiethaup, Leiter der Kartenproduktion im „Büro der Nachrichten für Luftfahrer“ bei der DFS. „In den letzten Jahren haben wir hier eine steigende Anzahl an Luftraumverletzungen beobachtet, also Einflüge in Luftraumklassen C und D ohne eine entsprechende Freigabe durch den Flugverkehrskontrolldienst. Daher haben wir uns entschieden, eine spezielle ICAO-Karte für die Region zu entwickeln, mit der Piloten alle nötigen Informationen im Flug schnell erfassen können. Unser Ziel ist eine erhöhte Sicherheit für alle Beteiligten am Luftverkehr“, so Wiethaup.

Alle Flugsicherungsinformationen zu Lufträumen, Flugplätzen, Funknavigationsanlagen oder Hindernissen sind im gleichen übersichtlichen Layout der ICAO-Kartenblätter 1:500 000 gestaltet. So müssen sich Piloten an keine neue Darstellung gewöhnen. Änderungen gibt es bei den topografischen Informationen zu Gewässern, Bahnlinien und Straßen: ihre Farbgebung entspricht dem Layout der VFR Terminal Charts des Luftfahrthandbuchs AIP VFR. Beispielsweise sind Bebauung und Straßen in unterschiedlichen Grautönen eingezeichnet. So heben sich die rot eingefärbten Kontrollzonen sowie die Begrenzung der transponderpflichtigen Zonen gut sichtbar ab. Zusätzlich sind Autobahnen und Bahnlinien markiert, die der Pilot zur Standortbestimmung im Flug nutzen kann.

# ANA absolviert den weltweit ersten Dreamliner-Passagierflug

**ANA, die größte japanische Fluggesellschaft in der Star Alliance, hat ein wichtiges Kapitel Luftfahrtgeschichte geschrieben: Der Erstflug der Boeing 787 aus Tokio Narita landete nach viereinhalb Stunden Flug planmäßig in Hongkong. Mehr als 240 Passagiere waren an Bord des Dreamliners.**



Ende des Geschäftsjahres 2012 folgen. Mit der Boeing 787 kann ANA pro Jahr bis zu 130 Millionen US-Dollar an Treibstoff einsparen.

Im Linienflugverkehr wird die 787 ab 1. November 2011 auf innerjapanischen Strecken eingesetzt. Der internationale Flugbetrieb begann im Dezember 2011 und Januar 2012 mit Flügen nach Peking und Frankfurt.

Vor dem Boarding sagte CEO und Präsident der ANA, Shini-chiro Ito: „ANA ist stolz darauf, die erste Fluggesellschaft weltweit zu sein, die den Dreamliner fliegt. Dieser revolutionäre Flugzeugtyp wird den Flugverkehr verändern und ANA in ihrem ehrgeizigen Vorhaben unterstützen, Asiens beste Fluggesellschaft zu werden. Passagiere, Airline sowie die Umwelt werden gleichermaßen vom innovativen Design und der revolutionären Bauweise des Dreamliners profitieren können. Als Erstkunde der 787 war ANA neben Boeing maßgeblich an der Entwicklung des neuen Flugzeugtyps beteiligt. Wir freuen uns sehr darauf, weitere Dreamliner in unsere Flotte aufzunehmen und damit zahlreiche Ziele in unserem weltweiten Streckennetz zu bedienen.“

Dank der Kombination aus modernen Verbundwerkstoffen und einer verbesserten Aerodynamik setzt die 787 neue Maßstäbe in Sachen Treibstoffersparnis und Reisekomfort. Mit einer Treibstoffersparnis von 20 Prozent ist der Dreamliner das erste mittelgroße Flugzeug, das auf Langstrecken eingesetzt werden kann. Neben geringeren Betriebskosten besticht die Boeing 787 mit einer Vielzahl innovativer Technologien.

ANA hat insgesamt 55 Dreamliner bestellt, von denen zwei bereits ausgeliefert wurden. 20 weitere sollen bis

Quelle: PM



✈ ✈ AIRLINES

# AIRLINES ✈ ✈

## Germanwings baut ihr Angebot ab Köln Bonn und Stuttgart aus

Die Niedrigkosten Airline Germanwings bietet ab Köln Bonn Airport in diesem Jahr fünf neue Strecken an. Es sind ab Ende März die Ziele Catania auf Sizilien, London Heathrow, Neapel und Rijeka in Kroatien sowie zwischen dem 25. Mai und 19. Oktober Nador in Marokko. Geflogen wird mit Jets des Typ Airbus A319. Von Stuttgart geht es nach Bilbao, Bremen, Brüssel und London Heathrow. (wtt)

## Air France/KLM will Milliarde einsparen

Air France/KLM will in den nächsten drei Jahren mehr als eine Milliarde Euro einsparen. Aus diesem Grund soll die Flotte verkleinert sowie die Investitionen gekürzt werden. (wtt)

## Condor fliegt erstmals als einzige Airline aus Zentraleuropa nach San Juan

Eine Boeing 767-300 der Fluggesellschaft Condor startet erstmals aus Frankfurt nach San Juan auf Puerto Rico und ist damit die einzige Airline die dieses Ziel nonstop aus Zentraleuropa ansteuert. Ralf Teckentrup, Vorsitzender der Condor Geschäftsführung: „Puerto Rico ist für uns als Ferienflieger ein strategisch wichtiges Ziel. San Juan ist nicht nur Knotenpunkt in der Karibik, sondern verfügt auch über einen wichtigen Kreuzfahrthafen. Wir können mit diesem Ziel-Airport als Luftverkehrsgesellschaft mit dem größten Karibikangebot aus Europa aufwarten.“ Condor bedient mit San Juan 276 Ziele in 111 Ländern weltweit. (wtt)

# Air Dolomiti vergrößert ihr Streckennetz und fliegt jetzt dreimal täglich von Frankfurt nach Bergamo.



„Mit der Einweihung dieser neuen Flugverbindung besinnen wir uns auf unser Kerngeschäft, unseren Passagieren direkte Verbindungen zu den wichtigsten Drehkreuzen in Europa anzubieten. Die Flugzeiten und Frequenzen sind bestmöglich auf die Bedürfnisse unserer Passagiere abgestimmt, die entweder einen Aufenthalt für einen Tag planen oder wichtige Anschlussverbindungen in die ganze Welt nutzen möchten. In den letzten Jahren hat Air Dolomiti ein kontinuierliches Wachstum aufgewiesen. Diese Verbindung versetzt uns in die Lage, erneut zwei bedeutende Wirtschaftszentren einander näher zu bringen.“, kommentiert Paolo Sgaramella, Vice President Marketing, Network & Commercial der Air Dolomiti.

„Die Rückkehr von Air Dolomiti und der Lufthansa mit drei täglichen Verbindungen zwischen Milano Orio und dem Internationalen Frankfurter Flughafen, dem wichtigsten Drehkreuz in Deutschland, unterstreicht die große Bedeutung und das Potential dieser Verbindung und bietet Geschäftsreisenden Anschluss an ein großes internationales Netzwerk“, unterstreicht Miro Radici, Präsident der SACBO. „Sicherlich eröffnet diese Strecke auch neue Perspektiven für den Tourismus in der Region und unterstreicht die Bedeutung Orios als Tür in die Lombardei.“



➔ Von links: Dieter Hofele, Sr. Sales Manager, Fraport AG  
Paolo Sgaramella, Vice President Marketing, Network & Commercial der Air Dolomiti Robert Payne, Senior Manager, International Press & PR, Fraport AG Alexandra Ulm, Sr. Sales Manager, Fraport AG

Photo: Cake Cutting

Quelle: PM



# AIRPLANES



## Nicht ganz alltäglich – Rad beim Start verloren

Ein nicht ganz alltäglicher Vorfall hatte sich bereits am 3. März letzten Jahres auf dem Flughafen von Exeter ereignet. Da hatte eine Dash-8-Q400 (G-JEDR) der britischen „FlyBe“ beim Start ein Rad verloren. Das innere des rechten Hauptfahrwerks, um genau zu sein. Zwar hatten die beiden Piloten nach dem Start einen kurzen Warnton vernommen, aber nachdem die Cockpitinstrumenten kein Fehlverhalten eines Systems anzeigten, meinte der Co-Pilot, dass es sich hier wohl um einen Fehlalarm handeln müsse („spurious, continue!“). Nachdem das Flugzeug eine positive Steigrate erreicht hatte, wurde das Fahrwerk eingezogen.



von  
Werner  
Fischbach

Allerdings hatten einige Passagiere, die auf der rechten Seite der Dash-8 saßen, während des Startlaufs Funken am inneren Rad des Hauptfahrwerks festgestellt und gesehen, wie es sich löste und zu Boden fiel. Dennoch kam keiner auf Idee, die Besatzung von dem nicht ganz alltäglichen Ereignis zu informieren. Dies taten jedoch die Towercontroller. Sie informierten die Cockpitcrew, dass nach dem Start irgendetwas von dem startenden Flugzeug abgefallen war und dass es sich dabei möglicherweise um einen Teil des Fahrwerks gehandelt haben könnte.

Darauf entschied sich der Kapitän, erst einmal das „Holding Pattern“ von Exeter aufzusuchen und der Sache auf den Grund zu gehen. Zunächst beauftragte er die Purserette, sich das rechte Hauptfahrwerk anzusehen. Die stellte fest, dass dieses zwar eingefahren war, jedoch ein Teil der Mechanik sich in einer etwas abnormalen Position befand.

Nun soll hier nicht darauf eingegangen werden, weshalb sich das Rad von seiner Achse gelöst hatte und wie die Piloten das Problem abarbeiteten. Interessierte sollten sich die Mühe machen, den Bericht der britischen Unfalluntersuchungsstelle AAIB („Aircraft Accident Investigation Board“) im Internet nachzulesen. Er ist auf der Homepage [www.aairb.gov.uk](http://www.aairb.gov.uk) bei den AAIB Bulletins unter „EW/C2011/03/01“ zu finden. Glücklicherweise befand sich ein Wartungsingenieur von FlyBe an Bord, der die Piloten beim „trouble shooting“ unterstützte. Über Funk hatte der Chefpilot der Gesellschaft vorgeschlagen, während des Anflugs die linke Tragfläche hängen zu lassen und mit dem linken Fahrwerk zuerst aufzu-

✈ ✈ AIRPLANES

# AIRPLANES ✈ ✈



setzen und danach das rechte möglichst sanft auf die Piste zu setzen. Nach der Landung versuchte die Dash-8 nach links auszubrechen, aber der Kapitän konnte sie mit dem Seitenruder auf der Pistenmitte halten. Nachdem der Turbo-prop Schrittgeschwindigkeit erreicht hatte, nutzten die Piloten die Notbremsung („emergency brake“). Die Passagiere verließen das Flugzeug noch auf der Piste und wurden mit Bussen zum Terminal gebracht.

Das AIB bezeichnete das Crew Resource Management (CRM) der Piloten als effektiv und vergaß auch nicht die Controller zu erwähnen. Denn wen nicht sie die Crew informiert hätten, dass die Dash-8 beim Start irgend etwas, möglicherweise einen Teil

des Hauptfahrwerks verloren hätte, dann wäre sie wohl einigermaßen sorglos zu ihrem Zielflughafen Newcastle geflogen und hätte dort sehr wahrscheinlich eine weniger sanfte Landung durchgeführt. Aber vielleicht hätten die dortigen Towercontroller die Besatzung während des Anflugs darüber informiert, dass das rechte Hauptfahrwerk etwas komisch aussehe.

Bleibt noch die Frage, ob Controller eines „Remote Towers“ ebenfalls bemerkt hätten, dass beim Start von dem Flugzeug etwas abgefallen war. Möglicherweise nicht. Aber wer verliert beim Start auch schon einen Teil des Hauptfahrwerks? Obwohl – vor Jahren soll dies in Frankfurt bei einer B737 auch schon mal vorgekommen sein.

## Boeing erhält größte Flugzeugbestellung in seiner Firmengeschichte

Die in Djakarta (Indonesien) ansässige Fluggesellschaft Lion Air beabsichtigt 201 Jets vom Typ Boeing B 737 MAX sowie 29 Jets Next-Generation B 737-900ER (Listenpreis insgesamt 21,7 Milliarden Dollar) kaufen. Das Gesamtpaket ist nach Realisierung der bisher – sowohl nach Maschinenzahl als auch Finanzvolumen – umfangreichste Auftrag, den Boeing in seiner Firmengeschichte erhalten hat. Hinzu kommt außerdem eine Option für weitere 150 Flugzeuge (14 Milliarden Dollar).

Jim Albaugh, Boeing Commercial Airplanes President und CEO: „Lion Air hat seit 2005 als Erstkunde für die Boeing B 727-900 ER eine Vorreiterstellung für diesen Flugzeugtyp eingenommen. Als erste Airline in Asien, die sich für die Boeing B 737 MAX entschieden hat, führt Lion Air diese Rolle fort.“ Die Boeing B 737 MAX wird mit dem neuen CFM International LE-AP 1-B Triebwerk geflogen.

(wtt)

# Klaus-Jochen Rieger: Handbuch Flugzeugklassiker

**Um es gleich vorwegzunehmen. Bei diesem Buch handelt es sich nicht um ein Handbuch, das man ohne weiteres in die Fototasche stecken könnte. Sondern um ein großformatiges Nachschlagewerk, das seinem Ziel, klassische Flugzeuge zu dokumentieren, erfolgreich nachkommt. Dabei werden Flugzeuge aufgeführt, die etwa bis zum Jahr 1970 gebaut wurden. Weshalb auch Flugzeuge, die heute noch in großer Zahl betrieben werden, mit aufgelistet sind. Zum Beispiel die Cessna C172, die Piper PA-28 „Cherokee“ oder die Beech Debonair bzw. Bonanza. Auf der anderen Seite werden jedoch auch Luftfahrzeugmuster aufgeführt, von denen die wenigsten Leser (inclusive des Rezensenten) etwas gehört haben. Wer kennt schon die Ambrosini „Rondome“ oder Oberlerchner JOB 15?**

Auf der anderen Seite fehlen allerdings ganz wenige in der Aufstellung. Die Kramme & Zeuthen II (KZ II) aus Dänemark zum Beispiel. Und wenn schon die DeHavilland DHC-2 „Beaver“ erwähnt wird, sollte die DHC-3 „Otter“ nicht unterschlagen werden. Dies dem Autoren jedoch anzukreiden, wäre kleinlich. Was allerdings fehlt, sind die Oldtimer der etwas größeren Art. Zum Beispiel die Ju-52, DC-3, DC-6 oder gar die Super Constellation. Denn die sind auf diversen Flugtagen durchaus noch zu sehen. Und stehen in anderen Teilen der Welt zumindest teilweise noch im Einsatz. Nicht zu vergessen, dass die ersten Jets wie die Caravelle, B707, DC-8 oder Convair CV880/990 auch zu den Flugzeugklassikern gezählt werden müssen. Aber die aufzuführen, würde wohl den Rahmen dieses Werks sprengen.

Natürlich dürfen Warbirds bei diesem Band nicht fehlen. Aber das ist das Angenehme oder – je nach Interessenlage – das Ärgerliche an diesem Buch. Sie werden nur auf wenigen Seiten abgehandelt. Und auch da fehlen einige Muster. die Republic P-47 „Thunderbolt“, die Jak-9 oder die Mitsubishi A6M „Zero“, die auf den einschlägigen Airshows zu bewundern sind. Aber auch dies sollte dem Buch nicht angekreidet werden. Und wessen Herz ohnehin mehr auf der zivilen Seite schlägt, der dürfte die fehlenden Warbirds auch nicht vermissen.

Insgesamt handelt es sich bei diesem Band um ein umfangreiches Nachschlagewerk, das im Bücherboard eines Oldtimerfreundes nicht fehlen sollte.

*WeFis*

## **Klaus-Jochen Rieger:**

Handbuch Flugzeugklassiker – Von Aero 45 bis Zlin Z-43,  
Heel Verlag, 208 Seiten mit  
277 farbigen und 11 s/w-Abbildungen,  
ISBN 978-3-86852-097-2, 29,95 €.







## Julius Meimberg verstorben

Der NeunundzwanzigSechs Verlag trauert um seinen Autor Julius Meimberg. Mit seinen Erinnerungen unter dem Titel ‚Feindberührung‘ hat der hochdekorierte Jagdflieger des Zweiten Weltkriegs nach einhelliger Meinung der Buchkritik im In- und Ausland neue Maßstäbe in der Luftkriegs-Literatur gesetzt. Meimberg, der bei seinen ehemaligen Gegnern in hohem Ansehen stand, verstarb am 17. Januar 2012 im Alter von 95 Jahren in Bern.

Geboren am 11. Januar 1917 als Sohn eines Tuchhändlers im westfälischen Münster, erlebte Julius Meimberg bereits die Weimarer Republik mit wachen Sinnen. Heinrich Brüning, der letzte demokratische Reichskanzler vor Hitler, war ein Freund der Familie gewesen, die in der Weltwirtschaftskrise von 1929 große Teile ihres Vermögens verlor. Seit seiner Jugend begeisterter Segelflieger, meldete sich Meimberg 1938 zur Luftwaffe und wurde Jagdflieger beim Jagdgeschwader 2 ‚Richthofen‘. Mit diesem Verband kämpfte er im Frankreichfeldzug und der Luftschlacht um England. Mittlerweile Staffelpkapitän, mußte er im Sommer 1941 notlanden und infolge seiner dabei erlittenen Verletzungen neun Monate in Lazaretten verbringen. Ende 1942 wurde er mit seiner Staffel zur Unterstützung des Deutschen Afrikakorps vom Ärmelkanal nach Tunesien befohlen und dort nach wenigen Tagen mit schweren Verbrennungen abgeschossen, die ihn für sein Leben zeichneten.

Am 20. Mai 1944 wurde er Kommandeur der II. Gruppe des Jagdgeschwaders 53 und war damit im Alter von 27 Jahren für rund 800 Mann verantwortlich, die er kurz darauf in die Invasionsschlacht in der Normandie zu führen hatte. Dort wurde sein Verband weitgehend aufgerieben. Mit jungen, kaum 20jährigen Flugzeugführern immer wieder aufge-



frischt, kämpfte die Jagdgruppe unter anhaltenden Verlusten bis zum letzten Kriegstag gegen die alliierte Bombenoffensive. In dieser Zeit opponierte Meimberg offen gegen die Aufforderung der Führung, gegnerische Flieger an ihren Fallschirmen zu erschießen. Ebenso konsequent entzog er seine jungen Piloten dem Zugriff von Stellen, die Freiwillige für Selbstmord-Einsätze suchten. Da er selbst jedoch über 50 Gegner im Luftkampf abgeschossen hatte, wurde ihm Ende Oktober 1944 das Ritterkreuz verliehen.



Nach dem Krieg ging Meimberg in die Textilindustrie und entwickelte dort das Rotor-Spinnverfahren, eine Methode zur Herstellung endlosen Baumwollgarns, die seither als Meimberg-Verfahren den Standard der Branche darstellt. Die Rudolf-Diesel-Medaille, mit der er 2001 für seine Erfindung geehrt wurde, bedeutete ihm erheblich mehr als seine militärischen Auszeichnungen. Als radikaler Kriegsgegner mied er öffentliche Auftritte, die er im Verdacht des Heldenkults hatte. Um so mehr bemühte er sich um die Aussöhnung mit seinen ehemaligen französischen, britischen und amerikanischen Gegnern. Ihm widmete er auch seine Kriegserinnerungen, über die es in der englischen Presse hieß: „It is the unprecetended honesty which should earn this book a well-deserved place among the minority of World War II memoirs which are held in equally high regard by both historians and literary critics.“

### Pressekontakt:

NeunundzwanzigSechs Verlag,  
Dr. Kurt Braatz, Tel. o 87 61/75 37 97,  
e-mail neunundzwanzigsechs@t-online.de

# Germans plot air

## Foreign bidder prepares offer for stake in Britain's airways after Osborne decides to sell up

**Dominic O'Connell**

GERMANY is planning an antitrust bid for a stake in Nats, the part-privatised company that runs Britain's air traffic control service.

by George Osborne's move to sell the government's stake in Nats, which could be worth more than £500m. DRS wants the deal to be a catalyst for a radical shake-up of European air traffic control, and to create an Anglo-German champion that could bid for lucrative contracts in Asia. It is likely to have fierce competition

from rival bidders, and may face flak from politicians opposed to foreign investment in Britain's airways.

Nats, which has 5,000 staff, controls nearly all flights — 2m a year — in British airspace. Last year it had sales of £770m, and made a £100m profit, from which it paid a dividend of £40m to shareholders.

It was part-privatised in a controversial sale a decade ago. After a rebellion by MPs and peers, the deal was pushed through only when the Labour government agreed to keep a 49% stake.

The private investors, which named themselves The Airline

Group, include British Airways, EasyJet, Virgin Atlantic and other leading airlines. They own 42%.

BAA, the owner of Heathrow, owns 4%, having invested when Nats got into financial difficulties after the terrorist attacks on the World Trade Center in New York sharply reduced flight numbers across the Atlantic. Staff hold the remaining 9%.

Osborne said in his emergency budget last year that he would sell the government's stake. Little has happened since, with plans for a that a trade sale hampered by political sensitivities.

# Arrivals tailored to cut fuel costs

## Service providers see cost and environmental benefits of Tailored Arrivals

**A**ir navigation service providers (ANSPs) are under pressure to raise performance. In addition to calls for greener operations, airlines want to decrease costs to offset lower traffic volume. Some ANSPs are responding with technical solutions designed to meet both demands.

In April 2009 Dutch service provider LVNL began trials of a new controller tool that calculates the optimum flight profile for aircraft on approach to Amsterdam Schiphol. Since 2010 aircraft made use of the Spiral and Route Advisor (SARA) tool during the final period of fly low-passes, continuing the recent approaches that use last first than conventional stepdown approaches.

SARA is the result of a six-year programme by LVNL and Boeing, in partnership with the Dutch Knowledge and Development Centre (KDC), a resource funded by LVNL, Amsterdam Schiphol and KLM Royal Dutch Airlines.

Project team members estimate that SARA could yield fuel savings of 1,000 tonnes a year for participating airlines, along with reduced noise and emissions. Just as important, the tool enables controllers to deliver arrivals with much greater accuracy without the need for vectoring in the terminal airspace. More than 80 per cent of participating aircraft arrived within 30 seconds of the planned time.

SARA is part of a suite of technologies used to support tailored arrivals (TA) and improve flight efficiency in the terminal airspace. TAs actually operate into San Francisco, where controllers uplink a flight profile prior to top of descent based on predetermined routes. Even without a dynamic ground tool, participating airlines reported fuel savings in excess of 200 tonnes during 2008.

San Francisco has completed more than 2,200 TAs since the programme started and this year both Los Angeles and Miami began trial flights using similar procedures.

TAs were tested at Amsterdam Schiphol partly to help ease stringent noise restrictions and partly to test the procedure in busy terminal airspace. LVNL's SARA project manager Fredrik Eriksson says: "We've taken the concept of tailored arrivals developed by Boeing and fitted it into Amsterdam's high-density airspace. We stick with standard routes, but we calculate the exact speed an aircraft should fly on a particular route to enter the terminal area within 30 seconds of planning. SARA calculates how fast to fly with high precision based on advanced prediction tools and weather data."

LVNL wants a predictable flight sequence and eventually to be able to use fixed routes in the terminal area. "Currently, controllers have to do a lot of level flight and vectoring at low altitude to meet the planning sequence. We need fixed routes to stop the vectoring at the lower levels and move the sequence to higher airspace," explains Eriksson.

LVNL is in the process of evaluating the results



KLM's 747 at Schiphol Airport, 2008, on top of top of descent and final approach (FA) tool. SARA is the result of an six-year programme between Boeing and KLM, with air navigation service provider LVNL.

of the April trial, but both KLM and Transavia have voiced support for the programme based on reduced track miles in the terminal area.

"We are trying to achieve an efficiency gain regardless of the number of aircraft," says Eriksson. "The tool can work at any airport and is designed to improve predictability for the airlines and greater precision of whatever coordination point you have. We also wanted to make sure the controllers have no large increase in workload." A simulation exercise carried out before the trial demonstrated that experienced controllers had the ability to provide high precision speed and point instructions sufficient to arrive within 30 seconds, but this was a lot of work. When supported by the SARA tool, they achieved this target without extra work.

Once the results have been evaluated, LVNL

hopes to move to implementation within the next two years. Depending on funding the next phase involves system design, hardware production, development of procedures and training. In addition, LVNL needs agreements with neighbouring ANSPs as TAs often arrive enroute well outside Dutch airspace.

At present SARA calculates TAs 14 minutes prior to TMA entry, which is the extent of LVNL's planning tool. "We realise that SARA is just part of the picture," says Eriksson. "If we want efficient arrivals, we need to work with the SWIM network managed by SESAR, the CFMU (Central Flow Management Unit) and coordinated arrival and departure management systems. We need departures from all airports within an hour's radius from Amsterdam."

During the trial, controllers at the Maastricht Upper Area Center (MUAC) issued the speed and route clearance calculated by SARA to aircraft on approach to Amsterdam. Many pilots then used the flight management system to make a smooth descent, still staying 100m below flight level 200.

Miami presents new challenges to the TA tool, not least because precisely arrivals pass through several radar sectors before reaching the terminal area. Unlike MUAC and US domestic control centres, US sector controllers offer integrated data link communications capable of transmitting full route clearances, between-sector data transfer problems

**'We've taken the concept of Tailored Arrivals developed by Boeing and fitted it into Amsterdam's high-density airspace'**

brought the first TA trials at Miami to a halt at the end of 2008, but a software upgrade allowed trials to restart in the second quarter of 2009 with Air France, Lufthansa and American Airlines, followed by Air Europa flights.

TAs also began in Los Angeles earlier this year, where Air New Zealand, Qantas, United and other airlines are participating. Two single-day checks had been carried out at Los Angeles at the time of writing.

Rob Mead, Boeing Research & Technology lead engineer for Tailored Arrivals, says about 30 per cent of flights at Miami are flying more efficient profiles, a figure similar to early results at San Francisco. There is no ground automation tool at these centres, but controllers use a static set of profiles to uplink a lateral route with vertical and speed constraints at specific points to aircraft on the oceanic sector.

**Common procedure**  
"We have developed a common procedure for San Francisco, Los Angeles and Miami. A landing clearance is given 45 minutes prior to exiting oceanic airspace, well ahead of top of descent. We use represen-

# traffic swoop

DFS is now pressing ahead. Last week it asked London investment banks to tender for an advisory role in a bid. Sources said the timing was linked to a recent Airline Group decision not to sell its holding in Nats at the same time as the government, and to remain as a cornerstone investor.

"They [the airlines] have realised they have too great an interest in the successful operation of air traffic control not to remain at the table," said one source.

The Germans are understood to have drawn up an "industry solution" that would see DFS invest

alongside the Airline Group. City sources said it hopes the scheme will appeal to ministers, who are sensitive to accusations that a sale to a financial institution could lead to charges of profiteering from Britain's airways.

DFS's move could provide a catalyst for a long-anticipated consolidation of European air traffic control. Jealous guarding of national control operations has caused bottlenecks in the skies, forcing aircraft to deal with several agencies when crossing the Continent.

The Germans will also argue that DFS and Nats could create a Euro-

pean champion capable of winning business in fast-growing Asian and African markets.

Meanwhile, another potential bidder for Nats, the investment group that owns Gatwick airport, is raising a huge new fund. Global Infrastructure Partners (GIP) said last week it had already raised \$3 billion (£2.9 billion), putting it on track for its target of \$5 billion. It raised \$5.6 billion for its first fund in 2008.

GIP, a joint venture between Credit Suisse and General Electric, is expected to lead the field in the race to buy Edinburgh airport from BAA.

*Agenda, page 4*

# Germans have a cunning plan for our skies

## AGENDA

**DOMINIC O'CONNELL**  
BUSINESS EDITOR



**T**he ownership of Britain's skies is a touchy subject. Labour had a major time when it privatised air traffic control in 2001, despite having declared in opposition that "our air is not for sale".

There was a rebellion in both houses of parliament. The deal was agreed only when ministers agreed to keep a 49% stake and the new investors chosen were airlines and air traffic control staff, not a rapacious private equity firm.

George Osborne is tripping over the same obstacles. In his emergency budget last year the chancellor singled out the government's holding in National Air Traffic Services (Nats) as one of the assets it could sell to raise money — £100m, or more, according to some estimates.

One lot of pushing round by investment bankers, but, so far, no deal. Investors, bankers and transport officials

have realised that selling Britain's airports is more difficult than off-loading a power plant or even an airport.

Public opposition is almost sure to be very strong — not that did not guarantee a safe service, say, or were built — and it could end your career. Some officials and bankers have advocated a float first, not a public company. Many would be vulnerable to a takeover bid.

As we report this week, interested investors are circling, though no formal auction is under way. DFS, the German air traffic control service, is in the process of hiring an investment bank to advise it on a bid. I understand the German group, which itself flirted with a float five years ago before deciding against, is interested in taking a stake alongside the Airline Group, the gaggle of airlines that bought Nats when Nats was first privatised a decade ago. The Germans want to be part

of an "industry solution", making sure that Nats is run for the benefit of passengers and airlines, not just for the benefit of a financial investor.

The German scheme has its own problems, however. There could be vigorous political opposition to foreign investment; airspace has always been an issue of sovereignty. And for some, German involvement in our airways might be a step too far.

The merit of the plan, however, is the recognition that some of the shibboleths about airspace and air traffic control are breaking down. Europe's creaking system, under which aircraft must deal with a plethora of national authorities, is struggling to cope with the weight of traffic and needs urgent rationalisation. An Anglo-German alliance would provide a catalyst. The same applies further afield — expert markets are opening up in Asia, and a European champion would be well placed to exploit them.

### City failings

**SIR FRED GOODWIN** ran Royal Bank of Scotland with an iron fist. He did not suffer fools gladly, and his subordinates believed that he drew a sadistic pleasure from humiliating them.

That, at least, is the impression that emerges from testimonies by former executives at the bank, many of whom put their views on the record for a BBC documentary that was aired last week.

In spite of his failings, however, Goodwin was not a crook. He did not set

tive minimum and maximum head and tail wind combinations and we deliver the route advice to the aircraft." The profiles depend on airspace density, for example Los Angeles has only one at present, whereas four are in use at San Francisco. "Eventually we want to go to dynamic generation of profiles using the ground tool," says Mead. "The main limitation at present is the ability of the domestic ground system to uplink data as it is not built to do this."

Following the success of these projects, the FAA has announced plans to implement the static version of TAs at multiple sites over the next two years. It is initially considering west coast destinations including Honolulu, Anchorage, Seattle, Portland and San Diego, but East coast sites are also planned, overruling multiple radar sectors.

Meanwhile, the FAA has started testing a prototype ground tool, first developed by NASA during very early trials at San Francisco. The En Route Descent Advisor (EDA) begins operating at Denver in mid-September under a joint NASA-FAA initiative. The EDA is linked to the flight data processor and, like SARA, generates speed and route advice for arrivals. The prototype is being used offline to calculate prescribed commands rather than dynamic

advice and routes are relayed by voice to the aircraft in the absence of datalink communications. The FAA plans to integrate the tool into the en route environment in the 2015-16 timeframe.

"You do not need to shoot for 100 per cent success," explains Mead. "There are efficiency gains even when only a fraction of flights achieve TAs all the way down. If you can manage the sequencing further out, the real benefit is in the terminal area." He reports interest from 10 other sites around the world requesting Boeing's involvement. "We want a solution that goes from top of descent down to the runway."

LVNL expects to see benefits within three to five years without the need for fleet upgrades. "We can improve much quicker than the airlines can," says Eriksson. "SARA is one way for us to make a step towards development envisaged in SESAR. Before we get the equipment and support tools for complete trajectory-based operations, we can get some of the benefits by developing a tool such as SARA. While it will not allow the aircraft to do all the negotiations themselves, it will at least give them the opportunity to fly as efficiently as possible within restrictions we have as an ANSP." *Jeremy Beechener*

their views on the record for a documentary that was aired last week. In spite of his failings, however, Goodwin was not a crook. He did not set

# FRA – Die „Apron-Lösung“

Ein konstruktiver Vorschlag  
von Dieter Dösig und Ralph Ratlos

– Mitglieder der Vereinigung ✪...BINGO FRAAA FRA...✪ –  
(Bürger-Initiative „No Go“ Für Regelwidrige Abweichungen von An/Ab-Flügen FRAnkfurt)

...als **altgediente, ehemalige Feeder** (...auch gerne *Director* gerufen) eines sehr illustren und „bewegungsreichen“ Verkehrsflughafens, welche – bis hin zu ihrem letzten Arbeitstag – sagen mussten, dass es zwar (häufig) der stressigste aber gleichermaßen (...dennoch oder gerade *vielleicht auch deswegen*) ihr liebster *Arbeitsplatz* war, dürfen wir sagen, dass die DFS-seitige Antwort auf die Frage (Zitat): „Warum kann man den nördlichen Gegenanflug nicht weiter nach Norden (z.B. über den Taunus-Hauptkamm) oder zurück nach Süden verschieben?“ recht interessant war, nämlich ... (Zitat): „Bei einer Verschiebung des nördlichen Gegenanfluges weiter in Richtung Norden könnte der Verkehr nicht mehr geordnet und flüssig abgewickelt werden. Der Grund dafür liegt in dem Eindrehvorgang vom Gegenanflug auf den Endanflug, der vom Fluglotsen der Anflugkontrolle dynamisch erfolgt. Wird beispielsweise eine „Lücke“ auf dem Endanflug frei, so kann ein Flugzeug aufgrund des geringen Abstandes zwischen Gegenanflug und Endanflug kurzfristig eingedreht werden. Je weiter der Gegenanflug im Norden liegt, desto länger würde der Eindrehvorgang dauern – eine Lücke könnte nicht mehr geschlossen werden und ein „Stau“ im Anflugbereich wäre die Folge.“

Dies ist vom Prinzip zwar nicht **unbedingt** falsch (...RADIO ERIWAN, wie man sich erinnern wird), ist andererseits jedoch stark von der Qualität der an der Verkehrsabwicklung beteiligten Lotsen (Approach plus Feeder im Zusammenspiel) abhängig, inwieweit man nicht auch **erheblich flexiblere Verfahrensweisen zugunsten der Lärminderung über dem Stadtgebiet** kreierte (...analog offenbar der Berliner Vorgaben)!

Möglich ist das – unseres Erachtens – ohne Weiteres, wobei das gegenwärtig seitens der DFS favorisierte Modell – unter „zackigem“ Wegfall der Berücksichtigung von Noise-Abatement-Aspekten – zugegebenermaßen flexibel genug ist, um (leicht) von jedem x-beliebigen „Schüler-Lotsen“ eher in die Praxis umgesetzt werden zu können als die (Berliner) 3-Sterne-Lösung.

**Aber,... es gibt ja auch (fast immer) noch andere „Lösungen“!**

Zum Beispiel diese:

Da sich bereits jetzt die Luftfahrzeuge auf dem Frankfurter Vorfeld geradezu stapeln und sie häufig erst lange, lange Zeit nach der Landung auf einer der 3 Bahnen eine Park-Position zugewiesen bekommen (...wobei sie für die übrigen „Verkehrsteilnehmer“ ein gewisses Hindernis darstellen, oder in der Sprache der Formel 1: „*eine Schikane*“ sind), scheint es (?) den Verantwortlichen nunmehr – quasi mit vereinten Kräften und unter Aufbietung aller geistigen Ressourcen – gelungen zu sein, hier Abhilfe zu schaffen!

Das Stichwort, welches hinter vorgehaltenem Jeppeson „gehandelt“ wird, heißt: „APRON-PATTERN“ und bedeutet nichts anderes, als dass ab dem kommenden Frühjahr jede angekommene Maschine, welcher nicht „*binnen 30 Minuten nach der Landung eine freie Position zugewiesen werden kann*“ dazu aufgefordert wird, das *procedere* des Wartens und der damit verbundenen sinnlosen Lärm- und CO<sub>2</sub>-Emissionen rund um das Frankfurter Kreuz doch **bitte** mit einem „*Neu-Start*“ und anschließendem Verweilen im sogenannten „APRON-PATTERN“ zu beenden!

Informationen aus (bekanntlich) zuverlässigen Quellen besagen, dass dieses ✪...**new-airborne-hold**...✪ (...wie es der Fachmann bezeichnet) **definitiv** im Luftraum über den Landtagsgebäuden in Wiesbaden (...dortige Namensgebung wahlweise „Ypsilanti-Kreisel“ oder „Bouffier-Blockade“) und Mainz („Kurt-Beck-Kurve“) etabliert werden soll, weil sich genau **dies** die dortigen Regierungskoalitionen angeblich **selbst** so gewünscht haben als „Auto-Geißelung ihrer allgegenwärtigen Fehlentscheidungen“!

Der Geschäftsführer der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) unterzieht sich hingegen – unbestätigten **ondits** zufolge – einer Wallfahrt von Santiago de Compost(ella) nach Kaden(ossa), ...wo immer letzteres liegen mag!!?

Die Zeitung der Otto-Zähler e.V. (Blog)

00000000



[Bild.de](http://Bild.de)

## Die Ziehung der Otto-Zahlen

"Bild" hat schon länger nicht mehr über den "Bio-Sprit" E10 berichtet, den die Zeitung im vergangenen Frühjahr so schön als Feindbild entdeckt hatte ([Bild.de berichtet](#)). Ende Dezember berichtete das Blatt in einer winzigen Meldung, dass die befürchteten Motorschäden durch E10 in Deutschland "offenbar ausgeblieben" sind, aber das konnte ja niemanden interessieren.

Jetzt hat immerhin [Bild.de](#) eine Gelegenheit gefunden, ganz wertfrei über E10 zu berichten:

BIOSPRIT IM FLUGZEUG GETESTET

### Nein zu E10! Lufthansa setzt weiter auf Kerosin

Kein Schaden am Triebwerk, keine spröden Schläuche - auch Flugzeuge vertragen E10. Von Juli bis Dezember pendelte ein Lufthansa-Airbus zwischen Hamburg und Frankfurt. Im Tank war Bio-Kraftstoff - der seit Monaten von deutschen Autofahrern als Öko-Plörze verschmäht wird.

Nun gut: Ehrlich gesagt glaubt Bild.de, eine Gelegenheit gefunden zu haben, über E10 zu berichten.

Zwar haben [zahlreiche Medien](#), die über die Tests der Lufthansa [berichten](#), das Wort "Biosprit" verwendet, aber natürlich handelte es sich dabei nicht um den [Ottokraftstoff](#) E10, sondern um [Bio-Kerosin](#), das sich chemisch deutlich davon unterscheidet.

Wenn die Lufthansa ihren Airbus wirklich mit E10 betankt hätte, wäre der Effekt vergleichbar mit dem der entsteht, wenn man einen Diesel-PKW mit Benzin betankt, nur bedeutend teurer: der Motor ginge kaputt.

Mit Dank an Christoph H.

**Nachtrag, 20.20 Uhr:** Bild.de hat den Artikel unauffällig überarbeitet.

**2. Nachtrag, 21.50 Uhr:** ... und dabei E10 zum "Biodiesel" verschlimmbessert.

Mit Dank an Chris H. und Tharcol.

**3. Nachtrag, 14. Januar:** Jetzt ist E10 wieder "Biosprit".

Lukas Heiser am 12.1.12 um 18:37

Twitter (16)

LinkedIn (7)



# MENÜPLAN

Menüplan	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
<b>Abendessen</b>	<p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31.</p>	<p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31.</p>	<p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31.</p>	<p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31.</p>	<p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31.</p>	<p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31.</p>	<p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31.</p>
<b>Abendessen</b>	<p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31.</p>	<p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31.</p>	<p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31.</p>	<p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31.</p>	<p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31.</p>	<p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31.</p>	<p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31.</p>

**Backfischsalat**  
mit Dänischer Sauce  
und Kartoffelsalat

**Teenage girl** with Danish sauce  
and potatoes salad

# „der flugleiter“ am Ende der Welt

In Ausgabe 6/1011 haben wir ein doch eher ungewöhnliches Foto veröffentlicht. Wer sich nicht recht erinnert. Nachstehend nochmal.  
Die Erklärung ließ nicht lange auf sich warten. Folgendes Schreiben traf ein:

**Hallo Katharina und Roman,**  
wir, Laura und Sebastian Nossing, hatten Ende September für den Rückflug unser Gepäckgewicht reduziert und den Flugleiter mit einem Schmutzeln an der Rezeption abgelegt. „Es ist die Streikausgabe, vielleicht erreicht sie jemanden, der sich informieren will.“ Dass die Welt dann doch so klein ist, damit haben wir nicht gerechnet.

Wir sind in der EBG 03 in Langen zu finden, bzw. auch an der AK. Vielleicht sieht man sich ja dort mal.

Viele Grüße und frohe Weihnachten!  
Sebastian und Laura



## AUSLIEFERUNG

- 15.04.
- 15.06.
- 15.08.
- 15.10.
- 15.12.

## REDAKTIONSSCHLUSS

- 15.03.
- 15.05.
- 15.07.
- 15.19.
- 15.11.

## 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 Redaktions-  
teams), Lutz Pritschow (Int. Affairs),  
Harry M. Helbig (Airports, Airlines,  
„Spotter“), Manos Radisoglou  
(Akademie, Ausbildung u. ä.),  
Tobias Bartl (Apron FRA),  
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, Gritta Götz,  
Siim Kallas, Matthias Maas,  
Thorsten Wehe, Thomas Nieß, Jörg  
Biermann, Hans-Joachim Krüger,  
Jens Lehmann, Werner Fischbach,  
Klaus Wittkamp, „Emmi“ Enneper,  
Helge Sobik, Hans Joachim Voll,  
Philipp Kunert, Detlef Wigger

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

**Cover:**  
© Fraport

**U4:**  
Internet

**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 unbedingt und in allen Teilen den Standpunkt der GdF oder der Redaktion dar, sondern die persönliche Meinung des/der Verfassers.

© für alle Artikel – soweit nicht anders angegeben – bei GdF „der flugleiter“. Nachdruck – nach vorheriger Absprache mit dem Herausgeber – gestattet. Belegexemplar erbeten.

ISSN 0015-4563

Die Anzeigenschlusstermine finden Sie auf der Homepage [www.GdF.de](http://www.GdF.de)

# Der Neue „Stiftung Mayday“ Kalender 2012



Stiftung Mayday

2012

Bestellung: [info@druckerei-moench.de](mailto:info@druckerei-moench.de) · Telefon: 0201/8214670 · Fax: 0201/211016

*„... come (not!) together ... La, la, la ...“*

