

AUSGABE 3/2023

- FACHBEREICHSTAGUNGEN
FSTD UND FSAD
- WAS IST EIGENTLICH AFIS?
- DER FLUG DES ZEPHYR
- FLIEGEN OHNE FLUGLEITER

der flugleiter



Gewerkschaft der Flugsicherung



EINLADUNG GdF

Zwanzig Jahre Gewerkschaft der Flugsicherung

zur 20. Ordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V.
am 22. und 23. September 2023 in Darmstadt

Ort: Maritim Hotel Darmstadt, Rheinstraße 105
Beginn: 22.09.2023, 10:00 Uhr · **Ende:** 23.09.2023, 17:00 Uhr



*Am ersten Tag könnt Ihr Euch bereits ab 09:00 Uhr registrieren und Eure Stimmkarten erhalten.
Am Freitag (22.09.) möchten wir gemeinsam mit Euch unser 20-jähriges Jubiläum feiern.
Hierzu sind in einer besonderen Location sowohl ein kleiner, aber angemessener Festakt,
ein gemeinsames Abendessen und auch eine Geburtstagsparty mit Musik und Tanz geplant.*

Tagesordnung:

- P.1** Eröffnung der Versammlung und Begrüßung durch den Bundesvorsitzenden
- P.2** Wahl und Einsatz der Tagungsleitung
- P.3** Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.4** Berufung der Mandatsprüfungskommission und des Wahlausschusses
- P.5** Genehmigung/Ergänzung der vorgelegten Tagesordnung
- P.6** Berichte
- P.7** Diskussion und Entlastung des Bundesvorstands
- P.8** Wahlen des Bundesvorstands
- P.9** Diskussion und Beschluss der Vorlagen
- P.10** Interne Organisation
- P.11** Tarifpolitik
- P.12** Internationales
- P.13** Verschiedenes
- P.14** Verabschiedung und Ende der Konferenz

JUBILÄUM

Für Fragen zu Durchführung und Tagesordnung steht die Geschäftsstelle zur Verfügung.

Matthias Maas (GdF-Bundesvorsitzender)



20. Ordentliche Bundesfachbereichskonferenz des FSTD

S. 10



Bundesfachbereichskonferenz des FSAD in Bremerhaven

S. 16



IFAIMA

S. 28



Und täglich grüßt das Murmeltier! S. 36



Zeit der Bilanzen

S. 53

Editorial	04
Termine	06
GdF Vorstand Auswirkungen der NATO-Luftwaffenübung „Air Defender“	07
GdF Vorstand Bundesdelegiertenkonferenz 2023	09
FSTD Bericht von der 20. Ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz des FSTD ...	10
Spotter I	15
FSAD Bundesfachbereichskonferenz des FSAD in Bremerhaven	16
FSBD Bericht aus dem FSBD	19
GdF Der Vorstand der GdF bedankt sich bei Veronika Gebhart	20
Verbände IFAIMA	28
ATC AFIS? Was ist das?	31
Joe's Corner	34
Spotter II	35
Berichte Und täglich grüßt das Murmeltier!	36
Berichte Der Flug des Zephyr	38
Accidents Fliegen ohne Flugleiter – „a dream comes true“!	47
Kollegen Kalle Küch Cup 2023	50
Bücher	52
Airports Zeit der Bilanzen	53
Airlines 30 Jahre Flugverbindung Tokio – Frankfurt – Tokio	54
Airports Pistensanierung in Hamburg	55
Aus aller Welt Kurz und interessant	56
Impressum	58



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

**Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen,
verehrte Leserinnen und Leser,**

herzlich willkommen zur dritten Ausgabe unseres „der flugleiter“ 2023.

So langsam geht ein ereignisreiches erstes Halbjahr 2023 zu Ende.

Nachdem Ende März die Aufsichtsratswahlen bei der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) für uns sehr erfolgreich verlaufen sind und sich das neue Gremium inzwischen konstituiert hat, finden – bzw. fanden – in den Monaten Mai und Juni traditionsgemäß die Delegiertenkonferenzen unserer drei Fachbereiche statt.

Den Anfang machte in diesem Jahr der **FSTD**, der sich Anfang Mai in Königswinter am Rhein traf. Dort fanden turnusgemäß Vorstandswahlen statt. Einstimmig gewählt – und somit neues Mitglied im Fachbereichsvorstand – wurde **Robert Stubbe** von der ÖMV Langen, der nun das Ressort Tarif leiten wird. Robert war bereits einige Zeit in diesem Ressort als Referent tätig und dürfte dieses Amt somit ohne große Einarbeitungszeit erfolgreich ausfüllen können. Sein Vorgänger **Andrzej Kloze** wechselt als Vorstand ins neu geschaffene Ressort Betriebliches und Soziales, das im Fachbereich FSBD bereits existiert und womit man einen weiteren Schritt in Richtung „einheitli-

che Strukturen der Fachbereiche“ geht. Darüber hinaus wurden **Thorsten Wesp** (Finanzen), **Uwe Schindler** (Nationale Berufspolitik), **Thomas Schuster** (Internationale Berufspolitik), **Matthias Eversberg** (Lobbying) sowie **Bernd Büdenbender** (Kommunikation) für weitere zwei Jahre in ihren Ämtern bestätigt.

Meinen herzlichen Glückwunsch an alle und viel Freude und Erfolg bei der Arbeit in den verschiedenen Ressorts. Gastredner auf dieser Konferenz waren zum einen der CTO (Geschäftsführer Technik) der DFS, Friedrich-Wilhelm Menge, sowie zwei Kollegen der amerikanischen Schwestergewerkschaft NATCA, Dan O’Shaughnessy und Bob Aitken. Über die Vorträge und weiteren Punkte der Veranstaltung finden Sie in dieser Ausgabe einen ausführlichen Bericht.

Ebenfalls Anfang Mai traf sich der Fachbereich **FSAD** mit seinen Delegierten zu einer zweitägigen Fachbereichskonferenz. Die Tagung fand in diesem Jahr in Bremerhaven statt und war, trotz der weiten Anreise für einige Delegierte, sehr gut besucht.

Turnusgemäß standen keine Vorstandswahlen auf der Tagesordnung. **Jörg Waldhorst** (Leiter des FSAD), **Catja Gräber** (Tarif) sowie **Thomas Ullrich** (Kommunikation) sind noch bis zur Konferenz 2024 gewählt und im Amt. So lag das Hauptaugenmerk dieser Veranstaltung auf der Überarbeitung des Fachbereichsstatuts sowie zahlreicher fachlicher und tariflicher Themen. Auch hierzu finden Sie in dieser Ausgabe einen ausführlichen Bericht.



Gewerkschaft der Flugsicherung

Als letzter der drei Fachbereiche wird der **FSBD** seine Konferenz Mitte Juni in Bremen abhalten. Mehr als 130 Delegierte und Gäste erwartet dort eine umfangreiche Agenda mit Vorstandswahlen und Arbeitsgruppenpapieren, über die dann in unserer nächsten Ausgabe ausführlich berichtet werden wird.

Abschließend möchte ich noch auf ein Thema eingehen, das in den vergangenen Wochen, aber insbesondere auch während des Erscheinungszeitraums dieser Ausgabe in sämtlichen Medien seine Aufmerksamkeit findet und auch an uns nicht spurlos vorübergeht.

Vom 12. bis zum 23. Juni findet die größte jemals durchgeführte Luftwaffenübung **Air Defender** der NATO statt. Eine Übung, die sich bereits seit 2018 in der Planungsphase befindet und angesichts der derzeitigen politischen Entwicklung sicherlich ihre Berechtigung hat. Mehr als 240 Flugzeuge und weit über 10.000 Soldaten aller NATO-Partner werden hierzu gemeinsam üben und in diesem Zeitraum immer wieder große Teile des deutschen Luftraums beanspruchen. Dass dies nicht ohne Einschränkung des zivilen Luftverkehrs bleiben kann, steht eigentlich außer Frage. Auch, dass die DFS während dieser Übung personell alles versucht, um die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten, ist selbstverständlich. Wir danken jetzt schon allen Kolleginnen und Kollegen, die mit Zusatzschichten und Überstunden dazu beitragen, dass die zu erwartenden Verspätungsminuten so gering wie möglich gehalten werden. Erste realistische Simulationen des Networkmanagers ergaben einen ungefähren Anhaltspunkt, worauf sich der zivile Luftverkehr und auch die Passagiere einstellen müssen.

So weit, so gut.

Als dann jedoch eine weitere Simulation (diese liegt uns im Ergebnis ebenfalls vor) unter Annahme teils völlig unrealistischer Parameter ergab, dass eigentlich während des gesamten Übungszeitraums kaum mit Auswirkungen auf die zivile Luftfahrt zu rechnen sei und diese (fatale) Erkenntnis auch noch von einem hochrangigen General der Bundeswehr über die Medien verbreitet wird, sahen wir uns zum Handeln gezwungen und haben Ende Mai dazu – mit einer Pressemitteilung – unsere Sicht der Dinge kundgetan. Die Reaktion der Medien war dementsprechend und in den Tagen danach kam es zu einem intensiven

Austausch mit vielen Medienvertretern. Am bemerkenswertesten im Nachgang unserer Pressemitteilung jedoch fand ich die wenige Tage später plötzlich angesetzte Presseveranstaltung im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Dort traten unter dem Titel „Selbstverständlich wird es Auswirkungen auf den zivilen Luftverkehr geben“ Staatssekretär Stefan Schnoor (BMDV), Generalleutnant Günter Katz (Luftwaffe der BW), CEO Arndt Schoenemann (DFS) sowie Matthias von Randow (Lobbyverband BDL) gemeinsam auf und erläuterten die möglichen Auswirkungen der Übung auf den sonstigen Verkehr. So gesehen deutlich realistischer und eine „Rolle rückwärts“ zu den Veröffentlichungen der Vorwoche. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

Egal. Nun warten wir ab, wie sich der Flugverkehr in diesen Übungstagen tatsächlich abwickeln lässt. Eine verlässliche Vorhersage ist ohnehin kaum möglich, denn viele Parameter, wie z. B. das Wetter, das tatsächlich zur Verfügung stehende Personal und die Art und Weise der militärischen Übungsflüge, sind weiterhin nur einige der Unbekannten in dieser Gleichung. Ich hoffe und wünsche mir jedoch, dass wir alle Beteiligten zusammen erreichen, dass diese Auswirkungen in einem erträglichen Maße für die Passagiere und Airlines über die Bühne gehen und möglichst jeder zeitnah dort ankommt, wo er oder sie hinmöchte. In unserer nächsten Ausgabe werden wir sicherlich nochmals ausführlich darauf eingehen.

Liebe Leserinnen und Leser des „der flugleiter“, freuen Sie sich aber nun wieder auf eine äußerst interessante Ausgabe unseres Fachmagazins mit Berichten aus den verschiedensten Bereichen der Luftfahrt.

Ich wünsche Ihnen dabei viel Vergnügen und bedanke mich beim Redaktionsteam für die engagierte Arbeit. Wir freuen uns natürlich auf Ihr Feedback, sei es persönlich, per Mail oder als Leserbrief.

Es grüßt Sie herzlichst

Matthias Maas
Bundesvorsitzender



(Voraussichtliche) GdF-Termine

JUNI 2023

02.	FSAD – ÖMV	Bremen
05. – 07.	FSTD-Klausurtagung	Münster
12.	Vorstandssitzung FSBD	Bremen
13. – 15.	Fachbereichskonferenz FSBD	Bremen
14.	Vorstandssitzung FSAD	München
28.	ATCcare-Mitgliederversammlung	Frankfurt
28. – 29.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt

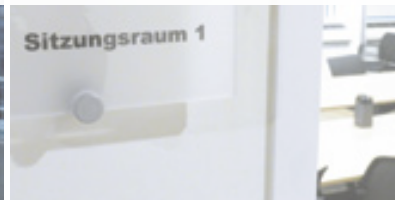
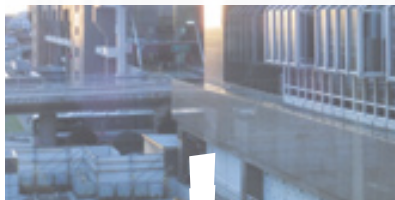
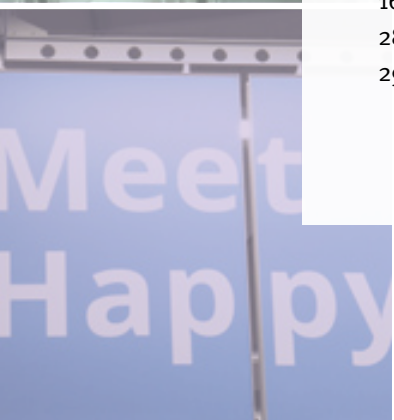
JULI 2023

05. – 06.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt
06.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt
24. – 25.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
26. – 27.	TK-Sitzung DFS	Frankfurt

AUGUST 2023

08. – 09.	AG Atos	Frankfurt
14.	Vorstandssitzung FSAD	Frankfurt
16. – 17.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
28. – 29.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt
29.	Antragskommission	Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



PRESSEMITTEILUNG

Auswirkungen der NATO-Luftwaffenübung „Air Defender“

Bezugnehmend auf den Artikel „Militär-Übung: Luftwaffe rechnet nicht mit Flugausfällen“ der Süddeutschen Zeitung vom 23. Mai 2023, im Hinblick auf die Großübung der NATO vom 12. – 23. Juni 2023, stellt die Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. (GdF) Folgendes fest:

Es ist uns unerklärlich, wie der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Ingo Gerhartz, dazu kommt zu behaupten, es sei während des Übungszeitraums mit keinerlei Flugausfällen auf ziviler Seite zu rechnen und dass allenfalls mit Flugverspätungen im Bereich von wenigen Minuten zu rechnen sei.

Tatsächlich haben Simulationen der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) – die auch dem Bundesministerium der Verteidigung (BMVG) bekannt sein dürften – ergeben, dass für die Dauer der NATO-Großübung mit Gesamtverspätungen im günstigsten Fall von bis zu 50.000 (!!!) Minuten pro Tag gerechnet werden muss. Darüber hinaus wird erwartet, dass bis zu 100 zivile Flüge pro Tag ihr Umlaufziel zur Nachtschließung der verschiedensten Flughäfen in Deutschland nicht erreichen. Somit stehen diese Luftfahrzeuge sehr wahrscheinlich auch am Folgetag nicht rechtzeitig am geplanten Ort zur Verfügung.

Was dies dann für die Folgetage bedeutet, ist wahrscheinlich selbsterklärend.

Laut unseren Informationen wurden die zivile Luftfahrt, Airlines und Airports, über diesen Umstand bereits vor Wochen sowohl vom BMVG als auch der DFS umfangreich informiert, woraufhin zahlreiche zivile Flüge im Übungszeitraum von den Airlines unmittelbar für den Übungszeitraum aus den einzelnen Flugprogrammen gestrichen wurden. „Die Militär-Übung Air Defender wird natürlich massive Auswirkungen auf den Ablauf der zivilen Luftfahrt haben. Gegenteilige Behauptungen sind wirklichkeitsfremd und entbehren jeder Grundlage“, so der Bundesvorsitzende der GdF, Matthias Maas.

Und weiter: „Darüber hinaus wird das Personal der DFS in diesem Zeitraum an seine Belastungsgrenzen kommen, da durch gezielte Personaleinsatzplanung versucht wird,

diese Auswirkungen so weit wie möglich zu minimieren. Die DFS wird im Übungszeitraum ihre Personalkapazitäten durch Zusatzschichten, aber auch viele Überstunden so weit wie möglich erhöhen, um die Verspätungssituation so gut es geht zu minimieren.“

Die GdF möchte unmissverständlich klarstellen, dass angesichts der politischen Lage (Ukraine-Krieg und weitere Krisen) eine solche Übung, die bereits seit 2018 geplant wurde, notwendig ist und für die NATO einen hohen Erkenntniswert hat. Auch dass Deutschland hier Verantwortung übernimmt, wie der Inspekteur der Luftwaffe in dem Artikel betonte, ist überaus begrüßenswert.

Was wir jedoch von vornherein verhindern möchten, ist, dass im Laufe dieser Übung unsere Mitglieder sowie alle Kolleginnen und Kollegen der Deutschen Flugsicherung dafür verantwortlich gemacht werden, wenn die zu erwartenden Auswirkungen auf die zivile Luftfahrt eintreffen. „Die Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter in den betroffenen Lufträumen werden mit vollem Engagement dafür sorgen, die Verspätungen so gut es geht zu minimieren. Ich fordere die Verantwortlichen des BMVG auf, nicht vor den Tatsachen die Augen zu verschließen und die Passagiere und Airlines, die es in großer Zahl betreffen wird, hinsichtlich der Folgen für den Luftverkehr nicht in einer falschen Sicherheit zu wiegen“, so Maas abschließend.

Für weitere Fragen stehen Ihnen zur Verfügung:

Matthias Maas,
Bundesvorsitzender GdF e. V.
Mobil: +49 176 47044154
E-Mail: matthias.maas@gdf.de

Jan Janocha,
Bundesvorstand Presse und Kommunikation GdF e. V.
Mobil: +49 176 47709176
E-Mail: jan.janocha@gdf.de

MITTEILUNG

Bundesdelegiertenkonferenz 2023

Liebe Mitglieder,

am 22. und 23. September 2023 findet die 20. Ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz (BDK) der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. (GdF) im Maritim Konferenzhotel in Darmstadt statt.

Die Vorbereitungen begannen bereits und die Einladungen an die Delegierten wurden schon versendet.

Wie gewohnt möchten wir Euch jedoch frühzeitig über die bevorstehenden Wahlen der Bundesvorstandsämter während der Konferenz informieren. Dies soll allen Mitgliedern die Möglichkeit geben, sich in den ÖMVen eine Meinung zu bilden und/oder andere zu animieren, darüber nachzudenken, ob sie gegebenenfalls nicht auch für ein Amt kandidieren möchten. Die Bereitschaft zur Kandidatur kann bis unmittelbar vor der Wahl erfolgen.

In diesem Jahr stehen folgende Ämter zur Wahl:

Bundesvorsitzender

Der derzeitige Amtsinhaber Matthias Maas hat bereits vor einigen Wochen bekanntgegeben, auf der diesjährigen BDK von seinem Amt nach über 10-jähriger Ausübung zurückzutreten.

Oliver Wessollek, derzeit Leiter des Fachbereiches FSBD, hat seine Bereitschaft zur Kandidatur erklärt.

Bundesvorstand, vorgesehen für die Schatzmeisterei

Die derzeitige Amtsinhaberin Dr. Gabriele Dederke beendet nach über 20-jähriger Amtszeit ihre Vorstandstätigkeit und verabschiedet sich in den wohlverdienten Ruhestand. Thorsten Wesp, derzeit Schatzmeister des Fachbereiches FSTD, hat seine Bereitschaft zur Kandidatur erklärt.

Bundesvorstand, vorgesehen für Presse und Kommunikation

Der derzeitige Amtsinhaber Jan Janocha hat gegenüber dem Bundesvorstand im April bekanntgegeben, auf der diesjährigen BDK nach 10-jähriger Ausübung in dieser Funktion nicht mehr zu kandidieren.

Derzeit gibt es noch keine interessierten Kollegen für eine Kandidatur.

Bundesvorstand, vorgesehen für Tarif – Regionalbereich und Drittgeschäft

Der derzeitige Amtsinhaber Oliver Strack hat sich bereit erklärt, für eine weitere Amtszeit zu kandidieren.

Kommissionswahlen

Auf der diesjährigen Bundesdelegiertenkonferenz stehen auch die Wahlen der Kommissionsmitglieder an, die ebenfalls für 2 Jahre gewählt werden.

Revisionskommission:
je Fachbereich maximal 3 Mitglieder.

Antragskommission:
je Fachbereich maximal 3 Mitglieder.

Vermögenskommission:
je Fachbereich maximal 3 Mitglieder.

Kontroll- und Beschwerdeausschuss:
je Fachbereich maximal 2 Mitglieder.

Traditionsgemäß schlagen die Fachbereiche mögliche Kandidaten nach ihren Fachbereichskonferenzen (Mai und Juni 2023) auf der BDK vor, jedoch hat jedes Mitglied bis unmittelbar vor der anstehenden Wahl die Möglichkeit, für eines der o. g. Kommissionsämter zu kandidieren.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

nur durch engagierte, aktive Mitarbeit werden wir als GdF auch in Zukunft genauso erfolgreich sein wie in den vergangenen 20 Jahren.

**JEDER, DER DAZU BEITRAGEN MÖCHTE,
IST HERZLICH WILLKOMMEN!**

Interessierte Kandidatinnen und Kandidaten für alle Ämter können sich gern jederzeit in der Geschäftsstelle, bei den derzeitigen Amtsinhabern oder bei einem der anderen Bundesvorstände melden, um sich über die anstehenden Tätigkeiten zu informieren. Natürlich besteht auch die Möglichkeit, sich die Aufgaben dieser Vorstandsämter vor Ort in unserer Geschäftsstelle anzuschauen und sich über den Zeitaufwand ausführlich zu informieren.

Wir freuen uns auf Eure Kontaktaufnahme.

*Viele Grüße
Euer Bundesvorstand*



Tower Flughafen Frankfurt. Foto: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH



Bericht von der 20. Ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz des FSTD in Königswinter



von Bernd Bührenbender

Am 04.05. und 05.05. fand die 20. Ordentliche Bundesfachbereichskonferenz des FSTD im Maritim-Hotel in Königswinter statt. Das Hotel, direkt am Rhein gelegen, war sehr gut per Bahn oder Auto erreichbar. Der hauseigene Anlandesteg hätte auch für eine Anreise per Schiff genutzt werden können, allerdings hatte diese Form der Anreise niemand gewählt.

Es sei an dieser Stelle vorweggenommen, dass es seit längerem wieder eine Fachbereichskonferenz war, in der ausschließlich Sachthemen diskutiert werden konnten. Insofern verlief die Konferenz ausgesprochen harmonisch und konstruktiv.

Die Tagesordnung schien zunächst recht übersichtlich zu sein und die Prognosen lagen bei einem frühen Ende am zweiten Sitzungstag. Dies sollte sich aber dann doch nicht bewahrheiten.

Erste Aktion nach der Begrüßung der Teilnehmer durch den Leiter des Fachbereichs André Vöcking war die Festlegung der Konferenzleitung. Hierzu wurde, wie schon in den vergangenen Jahren, Vorstandsmitglied Thomas Schuster einstimmig per Akklamation bestimmt, der dann nach seinen Begrüßungsworten und der Feststellung der Beschlussfähigkeit, in gewohnt professioneller Weise, die Veranstaltung leitete.

Die Zustimmung zur Zulassung von Gästen und zur Tagesordnung erfolgte ebenfalls einstimmig.

Zum Schriftführer wurde, ebenfalls in bewährter Tradition, Thorsten Wesp einstimmig gewählt.

In direkter Folge stand die Mandatsprüfung auf dem Programm. Diese Aufgabe übernahmen Andreas Luhn und Robert Stubbe, die als Mandatsprüfungskommission vom Plenum gewählt wurden und auch im weiteren Verlauf der Konferenz einen ständigen Überblick über die anwesenden Delegierten und somit die Stimmenanzahl behielten.

Von den 30 Delegierten des FSTD waren 24 Delegierte und zwei Delegiertenvertreter anwesend, die sechs Stimmendelegierungen mitbrachten. Mit 30 Stimmen war die Versammlung somit handlungsfähig.

Für die reichlich anstehenden Wahlen musste dann noch der Wahlausschuss gewählt werden. Dieser bestand nach einstimmiger Wahl per Akklamation aus Christian Karl, Holger Dalitz und Andreas Luhn.

Doch zunächst standen zwei Anträge an die Bundesfachbereichskonferenz zur Debatte. Beide Anträge wurden vom Fachbereichsvorstand eingereicht. Weitere Anträge aus der Mitgliedschaft lagen nicht vor.



Foto: Bernd Bührenbender

Salon Petersberg, Maritim Hotel. Foto: Bernd Büdenbender



GdF – Gewerkschaft der Flugsicherung

FSTD-Bundesfachbereichskonferenz

9:00 Uhr – 17:00 Uhr



Antrag Nr. 001 beinhaltete die Änderung des Bundesfachbereichsstatuts aufgrund einer geplanten Änderung der Richtlinie Tarif. Da zwischenzeitlich bekannt wurde, dass diese Richtlinie Tarif in anderen Regularien aufgehen wird und erst der neue Inhalt vorliegen muss, waren die beantragten Änderungen obsolet geworden. Der Antrag wurde daher zurückgezogen.

Antrag Nr. 002 stellte die Aussetzung der Wahl der Mitglieder der ARGE Tarif und der DFS-TK für ein Jahr zur Abstimmung. Durch die Neuausrichtung der GdF besteht eventuell die Möglichkeit, zwei weitere Vertreter in die Tarifkommission zu entsenden. Um dann in ca. einem Jahr alle Mitglieder der neuen Konstellation zeitgleich neu wählen zu können, bot es sich an, die Amtszeit der aktuellen Mitglieder um eben dieses eine Jahr zu verlängern. Dem Antrag wurde per Akklamation und mit einer Enthaltung zugestimmt.

Als Tagesordnungspunkt Nr. 8 folgten nun die Berichte des Vorstands und seiner Referenten. Diese Berichte wurden den Delegierten vorab zugesandt und ihr Vortrag in der Versammlung nahm naturgemäß zeitlich einigen Raum ein. Zu den Inhalten werden die Delegierten in ihren ÖMVn berichten können. Zusätzlich zu den Berichten

informierte der Bundesvorsitzende Matthias Maas über den Sachstand zu „GdF 2.0“ und was sich seit der letzten Bundesdelegiertenkonferenz dazu getan hat. Im Ergebnis zeigt sich, dass gewisse Modernisierungen im Detail sicher möglich und nötig sind, jedoch keine vollkommen grundsätzlich neue Ausrichtung erforderlich sein wird.

In der anschließenden Diskussion der Berichte wurde hauptsächlich auf das Thema Umsetzung der Richtlinie Kompetenz und Ausbildung für ATSEP (Rili KömpAS) fokussiert, bei der einzelne Bereiche der DFS sehr eigenwillig vorzugehen scheinen, was einigen Unmut unter den Delegierten erzeugt. Selbstverständlich kamen auch die Tarifthemen in Diskussion und Informationsaustausch nicht zu kurz.

Auf Antrag von Andreas Luhn wurde der Vorstand einstimmig entlastet.

Als nächstes größeres „Arbeitspaket“ folgte der Block der aktuellen Wahlen. Zuvor informierte André Vöcking über eine Änderung in der FSTD-Vorstandsstruktur. Aufgrund der großen Themenbandbreite im Ressort „Tarif“ sollte eine Aufteilung auf zwei Schultern erfolgen. Andrzej

Klose, der bisher das Ressort allein leitete, soll sich auf das neue Ressort „Berufliches & Soziales“ konzentrieren und der bereits als Referent Tarif für den Vorstand tätige Robert Stubbe als neues Vorstandsmitglied das Ressort „Tarif“ übernehmen, das sich damit auch thematisch ausschließlich auf reine Tarifthemen ausrichtet.

Dieses Vorhaben wurde mit dem ersten Wahlvorgang des Tages in die Tat umgesetzt. Robert Stubbe wurde in einer geheimen Wahl ohne Gegenstimmen und Enthaltungen in den FSTD-Vorstand gewählt und leitet ab sofort das Ressort „Tarif“.

Die bereits im Amt befindlichen Vorstandsmitglieder



Andrzej Klose
Ressort Betriebliches & Soziales



Thorsten Wesp
Ressort Finanzen



Uwe Schindler
Ressort Nationale Berufspolitik



Thomas Schuster
Ressort Internationale Berufspolitik



Matthias Eversberg
Ressort Lobbying



Bernd Büdenbender
Ressort Kommunikation

stellten sich zur Wiederwahl und wurden per Akklamation einstimmig bestätigt.

Im Amt bestätigt wurde auch Dirk Wendland als Referent für das Ressort „Tarif“ im FSTD.

Zu guter Letzt wurden die beiden Vertreter des FSTD für den fachbereichsübergreifenden Tarifausschuss (FÜTA) per Akklamation und mit Einstimmigkeit gewählt. Hier werden uns Robert Stubbe und Matthias Eversberg vertreten.

In einem weiteren Tagesordnungspunkt wurden folgende Besetzungsvorschläge für die Wahl der verschiedenen Ausschüsse in der kommenden Bundesdelegiertenkonferenz abgestimmt:

Revisionskommission:

Christian Karl, Holger Lohmann

Vermögensverwaltung:

Ronny Gehrke

Antragskommission:

Thomas Schuster, Marco Bohlen, Andrzej Klose

Kontroll- und Beschwerdeausschuss:

Holger Dalitz, Dirk Wendland

Auch auf der 20. Bundesfachbereichskonferenz des FSTD fehlten die Gastredner nicht. Unser Geschäftsführer Technik, Herr Menge, stand am Nachmittag des ersten Konferenztages mit einem Vortrag über verschiedene Entwicklungen und Projekte in der DFS am Rednerpult und anschließend für die zahlreich aufkommenden Fragen Rede und Antwort. Die Fülle der Fragen und Kommentare nahm einen unerwartet langen Zeitraum in Anspruch. Herr Menge konnte sicherlich viele neue Aspekte aus dem Blickwinkel der Mitarbeiter mitnehmen und kündigte an, diese Informationen so weit wie möglich zu berücksichtigen und den von den Fragestellern befürchteten oder bereits eingetretenen negativen Entwicklungen entgegenzuwirken.



Redebeitrag von Daniel O'Shaugnessy, NATCA.
Foto: Bernd Büdenbender

Als besonderes Highlight konnten wir im Jubiläumsjahr der GdF erstmals internationale Gäste begrüßen. Aus den USA waren zwei Kollegen der amerikanischen Schwestergewerkschaft NATCA, Daniel (Dan) O'Shaugnessy und Robert (Bob) Aitken, angereist. Robert fungiert als Regional Vice President der „Region X“, wie sich das analoge Konstrukt zum FSTD in den USA nennt. Dan ist als Civil Engineer für die Konstruktion und Installation von Navigationsanlagen tätig, was insbesondere für den Autor dieses Berichts sehr interessant war.

Die Einladung bestand schon längere Zeit, konnte aber wegen der Pandemie-Wirren erst jetzt in die Tat umgesetzt werden. Dan, der fließend Deutsch spricht, sprach vor dem Plenum und unterstrich die gute Zusammenarbeit zwischen NATCA und GdF, die hoffentlich auch in Zukunft so weitergeführt und möglichst noch ausgebaut wird.

Einen etwas betrüblicheren Kontrast dazu bildete die kurze Wortmeldung von Matthias „Matze“ Maas, der sich von uns als GdF-Vorsitzender verabschiedete und für den es die letzte Teilnahme an einer FSTD-Bundesfachbereichskonferenz war, bevor er in diesem Jahr von seinem Amt zurücktritt. So sehr wir seinen Weggang auch bedauern, so sehr freuen wir uns für ihn über seinen neuen Lebensabschnitt und wünschen ihm dafür alles Gute und viel Gesundheit.

Für seine Nachfolge wird Oliver Wessollek, aktuell Leiter des Fachbereichs FSBD, kandidieren, der ebenfalls in Königswinter anwesend war.

Den Abschluss der Konferenz bildeten wie immer die Berichte aus den ÖMVen. Leider gab es wieder einmal aus einigen Regionen keine Berichte, jedoch hatten es die Vorträge der anwesenden ÖMVen zum Ausgleich teilweise in sich und bargen einigen Zündstoff. Als Gesamtbild ergibt sich daraus der Eindruck, als ob sich die Entwick-



Fragestunde mit Robert (Bob) Aitken und Daniel (Dan) O'Shaugnessy von der amerikanischen Schwestergewerkschaft NATCA.
Foto: Bernd Büdenbender

lung in speziellen Bereichen auf einen kritischen Punkt zubewegt, an dem die Fähigkeit der DFS, eine professionelle Dienstleistung anbieten zu können, in Gefahr zu sein scheint. Dies betrifft den allseits bekannten Personal- und Fachkräftemangel, aber auch hausgemachte Probleme. Vielfach wurde die negative Veränderung von Arbeitsplätzen im Hinblick auf Ergonomie und allgemeine Rahmenbedingungen beklagt. Teilweise kann man sich auch des Eindrucks nicht erwehren, dass den Mitarbeitern von einzelnen Führungskräften die Arbeit bewusst schwer gemacht wird, ohne dass man die Motivation dahinter erkennen könnte. Der Vorstand konnte den Delegierten zu einigen Punkten, die ihm bereits bekannt sind, Informationen mit auf den Weg geben, hat aber auch

neue Erkenntnisse und Entwicklungen aufgenommen und wird diesen intensiv nachgehen.

Wie eingangs erwähnt, führten diese Berichte, deren durchaus ernster Inhalt oftmals wie Satire anmutete, zu langen Diskussionen, die das zuvor vermeintlich früh erwartete Ende der FSTD-Bundesfachbereichskonferenz 2023 auf den sehr späten Nachmittag verzögerten.

Mit der Bekanntgabe des Tagungsortes der 21. Ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz des FSTD vom 14. bis zum 15. Juni 2024 im Maritim Hotel am Flughafen Düsseldorf und einem Schlusswort von Thomas Schuster und André Vöcking endete die Jubiläumskonferenz am zweiten Sitzungstag gegen 17 Uhr.



Vortrag von Friedrich-Wilhelm Menge, CTO der DFS. Foto: Robert Stubbe



Air Belgium A330: Sehr farbenfroh, aber auch sehr tief setzt hier ein A330 der Air Belgium zur Landung auf der RWY07L in Frankfurt an.
Foto: Gerrit Griem



Qatar Amiri Flight A320: Anlässlich einer Ukraine-Konferenz im April schwebte dieser A320 der Qatar Amiri Flight in Ramstein ein. Foto: Gerrit Griem



Abu Dhabi Amiri Flight B777: Nach Karlsruhe bzw. Baden-Baden verirren sich regelmäßig betuchte Gäste aus dem wohlhabenden Ausland, die hier im April mit dieser Triple Seven in Karlsruhe landeten. Foto: Gerrit Griem



Azul A330: Interessantes Fluggerät aus Brasilien in Form von Azul A330 landet jeden Morgen farbenfroh in Lissabon. Foto: Gerrit Griem



Azul A330: Diese „Pink Ribbon“-Bemalung steht der PR-ANV auch nicht schlecht; aufgenommen kurz vor dem Aufsetzen auf der RWY03 in Lissabon. Foto: Gerrit Griem



Azores Airlines A321: Mehrmals täglich pendeln die Maschinen der Azores Airlines vom Festland auf die kleine Inselgruppe mitten im Atlantik. Foto: Gerrit Griem



Hotel mit Klimahaus. Foto: Petra Allhoff

Bundesfachbereichskonferenz des FSAD in Bremerhaven



von Thomas Ullrich

Am 5. und 6. Mai 2023 fand die Ordentliche Bundesfachbereichskonferenz des FSAD statt. Tagungsort war das Atlantic Sail City Hotel in Bremerhaven. An der Veranstaltung nahmen die Vertreterinnen und Vertreter des FSAD teil. Als Gäste konnten ein Vorstandsmitglied des FSBD sowie mehrere Vertreter

des Bundesvorstands begrüßt werden. Aufgrund einer Terminüberschneidung mit dem FSTD konnte dieser Fachbereich leider nicht an der Tagung teilnehmen.

Die Vorstände des FSAD berichteten aus den jeweiligen Ressorts. Jörg Waldhorst berichtete über seine Vorstandsarbeit im letzten Jahr. Catja Gräber stellte aus ihrem Vorstandsressort den Sachstand zu verschiedenen tariflichen Themen vor. Thomas Ullrich stellte den Kassenbericht vor und berichtete aus seinem Vorstandsressort u. a. darüber, dass der Fachbereich weiter moderat wächst.

Nach der Entlastung des Vorstands standen mehrere Wahlen auf der Tagesordnung.

Zuerst folgte die Wahl für eine Stellvertreterin/einen Stellvertreter für den Vorstand Tarif des FSAD in der Tarifkommission. Einstimmig gewählt wurden **Petra Allhoff**

und **Marco Haushofer**. Sie teilen sich die Arbeit und begleiten bzw. vertreten bei Bedarf Catja Gräber in der Tarifkommission.

Im Anschluss daran wurden Besetzungsvorschläge für die Wahl der Kommissionsmitglieder abgestimmt.

Kontroll- und Beschwerdeausschuss:

Simone Jentsch und Stefan Krauß

Antragskommission:

Simone Jentsch und Stefan Krauß

Vermögensverwaltung:

Simone Jentsch

Für die **Revisionskommission** konnte leider keine Vertreterin/kein Vertreter gefunden werden.

Die o. g. Besetzungsvorschläge werden auf der Bundesdelegiertenkonferenz im September in Darmstadt durch den Fachbereich zur Wahl vorgeschlagen. Es wäre schön, wenn der Fachbereich FSAD auch in der Revisionskommission vertreten wäre. Daher der Hinweis, dass interessierte Mitglieder bis zur Bundesdelegiertenkonferenz in Darmstadt die Möglichkeit haben, für dieses Amt zu kandidieren. Wichtig hierbei ist: Es dürfen keine Delegierten sein, die dieses Amt besetzen.

Nach den Wahlen ging es mit verschiedenen Themen weiter.

Ehrenmitgliedschaft

Nach 20-jähriger ununterbrochener Tätigkeit als Bundesschatzmeisterin der GdF verabschiedet sich Gabriele Dederke im Herbst in den Ruhestand. Der FSAD-Vorstand hat zu diesem Anlass Gabi als Ehrenmitglied vorgeschlagen. Das Votum dafür war einstimmig. Der FSAD schlägt Gabi auf der BDK im September für eine Ehrenmitgliedschaft der GdF vor.

Berichte aus den anderen Fachbereichen

Rüdiger Purps berichtete u. a. zu den Sachständen MTV oder auch ETV. Aber auch Themen wie Überstundenzuschläge, Wegezeiten, Dienstplantausch, ATOS oder be-



Foto: Petra Allhoff

triebliche Altersvorsorge wurden angesprochen. David Schäfer berichtete über den Sachstand „GdF 2.0“. Yvonne Dalitz informierte über geplante Maßnahmen und Änderungen in der Geschäftsstelle, insbesondere zum Sachstand der Modernisierung der IT. Es folgten kurze Berichte aus dem Bereich FSBD sowie des Tarifvorstands Regio.

Fachbereichsarbeit

Im Rahmen der Konferenz wurden auch Fachthemen besprochen. So wurden z. B. die Problematik der zertifizierten Unterstützungsdienste diskutiert und eine Position des FSAD hierzu abgestimmt. Offenbar strebt die DFS-Tochter DAS ein OJT für ihre Verfahrensplaner bei der DFS an. Es wird befürchtet, dass dies zum Anlass genommen wird, um z. B. bestimmte Bereiche später einmal zur DAS auszulagern, oder, dass DFS-Personal zur Vertragserfüllung der DAS einspringen muss. Jörg Waldhorst wird sich mit dem COO der DFS treffen und die Strategie der DFS erfragen. In diesem Fall wird eine Unterstützung des Drittgeschäfts durch DFS-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter durch den FSAD nicht unterstützt. Gerade bei diesen Tätigkeiten bestehen knappe Ressourcen, und es werden negative Auswirkungen auf die Betriebsdienste befürchtet.

Einen großen Raum nahm das Thema „Fortbildungs- und Weiterbildungsprogramme“ exklusiv für GdF-Mitglieder ein. Hier fanden bereits mehrere Gespräche mit potenziellen Online-Anbietern statt. Der FSAD verfolgt dieses Thema weiter und wird es auch mit dem Bundesvorstand abschließend abstimmen.

Der FSAD plant, zur Bundesdelegiertenkonferenz ein Arbeitspapier einzubringen, um das ressourcenschonende Reisen innerhalb der GdF zu fördern. Hierzu wurden bereits verschiedene Maßnahmen angesprochen (z. B. die Möglichkeit, 1.-Klasse-Tickets zu nutzen, um das Bahnfahren attraktiver zu machen, oder auch die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge bei Reisen bevorzugt buchen zu können). Es wurden aber nur erste Ideen diskutiert. Das Thema ist sehr vielschichtig und wird demzufolge weiter ausgearbeitet.

Auch über tarifliche Themen wurde viel diskutiert. So möchte sich der Fachbereich intensiver mit der Thematik „Gleiches Geld für gleiche Arbeit“ beschäftigen und ggf. hierzu eine tarifpolitische Forderung ausarbeiten. Weiterhin ist geplant, dass Catja Gräber eine Mitgliederinfo mit einer Übersicht über die aktuellen tariflichen Themen erstellt.

Ein weiteres Thema war eine Verbesserung der Mitgliederwerbung sowie Mitgliederbetreuung. Hier könnten z. B. auch kurze Podcasts oder Info-Videos zur Anwendung kommen. Dieses Thema wird zwischen Fachbereichsvorstand und den Delegierten weiter ausgearbeitet.

Die nächste Fachbereichskonferenz des FSAD findet am 6. und 7. Juni 2024 statt. Tagungsort wird Erfurt sein.



Tagungsteilnehmer in Bremerhaven. Foto: Petra Allhoff



Die nächste Bundesfachbereichskonferenz der FSBD findet vom 13. bis 15. Juni 2023 im Dorint City-Hotel Bremen statt. Foto: Internet

Bericht aus dem FSBD



von Oliver Wessollek

Nach der Konferenz ist vor der Konferenz oder: Endlich sind wir wieder im Normalbetrieb.

Kaum war die Pandemie vorbei, dauerte es nicht lange, bis sich alle auf ein normales Leben gefreut haben und die Einschränkungen nach und nach vergessen

konnten. Der Flugverkehr nahm immer mehr zu und erreicht zu Spitzenzeiten bereits Rekordwerte. Zumindest im europäischen Netzwerk. Denn in Deutschland hinkt man ein wenig nach, sei es aufgrund einer gewissen Flugscham, die sich vielleicht gerade breitmacht, oder einer gewollten Angebotsverknappung – Krieg und Inflation tun ihr Übriges. Trotz allem sind wir im Fachbereich FSBD schon auf einem Arbeitsniveau angelangt (das eigentlich pandemieunabhängig schon immer recht hoch war), das mit Präsenz-Meetings in alter und gewohnter Form wieder aufwarten lässt. So fanden erstmals die alljährliche IFATCA Annual Conference sowie die AIM Global Conference der IFAIMA wieder in Präsenz statt. Zu beiden Veranstaltungen wird im „der flugleiter“ berichtet.

Nun reist der Fachbereichsvorstand wieder vermehrt zu Meetings und Konferenzen und nutzt dabei ungewollt einen ganz neuen Service der Fluggesellschaften. Man

bringt nun den Reisenden das Gepäck nach Hause. Kein langes Warten an Gepäckbändern mehr. Stattdessen bekommt man (bei der ein oder anderen Airline) automatisch nach Ankunft eine E-Mail oder SMS mit der Nachricht, dass das Gepäck den Anschlussflug nicht geschafft hat und man es am nächsten Tag bis nach Hause gebracht bekommt. Nun gut, kann ja mal passieren. Mir selbst bereits zweimal passiert und in unserer Delegation der IFATCA-Konferenz jedem zweiten. Dieser neue Service scheint gut angenommen zu werden, und warum kann man das nicht immer so machen? Ein Gepäckabhol- und -bringservice? Eine neue Geschäftsidee?

Unsere Bundesfachbereichskonferenz 2023 wirft ihre Schatten voraus. Die zwanzigste Ausgabe unserer Fachbereichskonferenz wird wieder mal in Bremen stattfinden. Eine Rekordzahl an Delegierten und Gästen hat sich bereits angemeldet. Auch das Arbeitsprogramm an diesen drei Konferenztagen ist rekordverdächtig. Neben einer strukturellen Debatte werden 14 Arbeitspapiere in den Arbeitsgruppen bearbeitet. Zusätzlich sollen neue Fachbereichsvorstände gewählt werden. Es gibt viel zu tun.

Und die Bundesdelegiertenkonferenz 2023 steht sozusagen ebenfalls schon in den Startlöchern. Der Bundesvorstand bereitet diese Jubiläumsveranstaltung im September ebenfalls mit einem außergewöhnlichen Programm vor. Wie gesagt – nach der Konferenz ist vor der Konferenz.



17. April 2023 – Gutleutviertel in Frankfurt – Der Vorstand der GdF bedankt sich bei Veronika Gebhart

Es waren schlussendlich 27 Jahre, in denen Veronika Gebhart mit ihrem unermüdlichen Einsatz für die GdF, und auch schon davor für den VdF, die GdF nach außen hin darstellte – durch ihren persönlichen Stempel, ihren Einsatzwillen und auch durch ihre tägliche Präsenz .

Seit 1996 war sie stets die erste Ansprechstation des Vorstands und der Vorsitzenden des/der VdF/GdF – darunter waren Namen wie u. a. Klaus Formel und Hannes Ziegler (VdF), Klaus Berchthold, Michael Schäfer, Matthias Maas, Norbert Meyer, Axel Dannenberg und Yvonne Dalitz. Ihre Dienstorte waren neben der Herzogstraße und Schleusserstr. in Neu-Isenburg die Geschäftsstelle am Frankfurter Hauptbahnhof und in den letzten Jahren im Airport Center am Flughafen Frankfurt. Gerade in den Zeiten des Abschieds von den Berufsverbänden hin zu einer gemeinsamen Gewerkschaft war ihr Organisationstalent gefordert.

Viele Zusammenkünfte und Konferenzen wurden von ihr organisiert, Vertragsbedingungen bei verschiedenen Hotels ausgehandelt und Zimmerbuchungen abgesprochen und teilweise auch kurzfristig abgeändert. Sie war die personalisierte Ansprechperson für nahezu alle Themen und auch Probleme – sei es nun im beruflichen Umfeld oder auch im privaten Gespräch.

Der Bundesvorstand und alle Mitglieder bedanken sich bei Veronika für ihre langjährige Treue und ihren unermüdlichen Einsatz und wünschen einen glücklichen und gesunden Übergang bis hin zum Renteneintritt und eine gute Zeit darüber hinaus.

Herzlichen Dank, Veronika !!!!!

Hans-Joachim Krüger





**Matthias Maas,
Bundesvorsitzender seit 2013**

Liebe Veronika,
jetzt kennen wir uns schon über 25 Jahre und sind den kompletten Weg vom VdF bis zur heutigen GdF gemeinsam gegangen. Unfassbar viele tolle und spannende Momente haben wir zusammen erlebt und keines der letzten 25 Jahre möchte ich missen. Du warst mir immer eine große Hilfe und Stütze, und nicht umsonst habe ich Dich immer wieder liebevoll „Chefin“ genannt. Wann immer ich eine Frage hatte, was suchte oder auch nur mal einen Rat brauchte, konntest Du mir weiterhelfen oder wertvolle Tipps geben. Dein Talent und Verhandlungsgeschick insbesondere für die Organisation der Bundesdelegiertenkonferenzen waren für mich persönlich von unschätzbarem Wert, denn ich konnte mich da blind auf Dich verlassen. Nun wünsche ich Dir für Deinen neuen Lebensabschnitt alles, alles Gute, Glück und Gesundheit. Vergiss uns nicht, so wie auch wir Dich nicht vergessen werden.

*Danke für alles
Matthias*

**Michael Schäfer, ehemaliger Bundesvorsitzender
der GdF von 2008 – 2013**

Liebe Veronika,
ich war schon beim Glücksgriff Deiner Einstellung als VdF-Vorstandmitglied eingebunden. Wir entwickelten ein außergewöhnlich gutes und sehr vertrauensvolles Arbeitsverhältnis und einen wunderbaren menschlich persönlichen Umgang. Was Du für VdF/GdF und unsere Mitglieder geleistet hast, lässt sich mit Worten kaum beschreiben. Obwohl wir, Deine Vorstände, Dir das manchmal nicht leicht gemacht haben. Ich sage schlicht und einfach DANKE. Bleib gesund und genieße das Leben mit neuen Freiheiten. Wir werden den Kontakt sicherlich nicht verlieren und ab und an bei einem guten Glas Wein gemeinsame Erlebnisse wachhalten.



THANK YOU

**Dr. Gabi Dederke,
Schatzmeisterin GdF-Bundesvorstand**



Liebe Veronika,
meine ganze „GdF“-Zeit warst Du an meiner Seite und bist für mich meine verlässlichste treue „Seele“. Egal welche Unterlage gesucht wurde, Du hattest immer alles abrufbereit und hast ein unfassbares Gedächtnis. Keine Worte können ausdrücken, was Du für mich warst und bist, auch hoffe ich, dass wir weiterhin in Kontakt bleiben werden. Für Deinen neuen Lebensabschnitt wünsche ich Dir nur das Beste, und was das Beste für Dich ist, das weißt Du am besten.

*Ganz liebe Grüße
Gabi*

Yvonne Dalitz, Geschäftsführerin der GdF



Niemals geht man so ganz –
etwas von Dir bleibt hier.

Liebe Veronika,
sehr fröhlich und dankbar bin ich, dass etwas von Dir geblieben ist! Ob es die Form der Ablage ist, die Tastatur von Dir, auf der ich nun schreibe, oder auch Deine Leichtigkeit. Leider ist uns nur sehr übersichtliche Zeit geblieben, Dinge in der Geschäftsstelle gemeinsam anzugehen und zu bewegen. Sicherlich werde ich ab und an von Deinem Angebot Gebrauch machen und bei Dir um Rat fragen. Vielen herzlichen Dank für Deine immer emsige Unterstützung und Deinen unermüdlichen Einsatz! Von Herzen wünsche ich Dir alles erdenklich Liebe und Gute für DEINE bevorstehende Zeit – sie ist kostbar und wird wundervoll – ganz bestimmt.

Auch sage ich nicht Tschüss, sondern bis bald!

*Einstweilen alles Liebe
Yvonne*

ALLES GUTE

VIELEN DANK

**Jan Janocha,
Bundesvorstand Presse und Kommunikation**

Liebe Veronika,
kennengelernt als stets nette & kompetente Auskunftgeberin bei Fragen aller Art als Delegierter und dann lieben gelernt als unschätzbare Hilfe & Stütze in meiner zehnjährigen Funktion als Bundesvorstand. Vielen, vielen Dank dafür Veronika; ich wünsche Dir alles erdenklich Gute für Deinen nächsten Lebensabschnitt.

Jan 😊

**Michael Kassebohm,
Schatzmeister Fachbereich FSBD**

Liebe Veronika,
wenn es jemanden gibt, den ich mit der GdF verbinde, dann bist Du es. Mit Deiner Beständigkeit, Loyalität und Hingabe für die Gewerkschaft warst Du für uns immer eine Bank, und ich kann mich an kaum eine Veranstaltung erinnern, bei der Du nicht für einen professionellen und reibungslosen Ablauf gesorgt hast. Mit Deinem fröhlichen und positiven Wesen und Deiner Hilfsbereitschaft werde ich Dich sehr vermissen. Andererseits freue ich mich aber auch sehr für Dich, dass Du jetzt Deinen wohlverdienten Ruhestand genießen und hoffentlich noch viele schöne und gesunde Jahre mit Deinem Mann verbringen kannst.

Liebe Grüße von Deinem „kleinen Schatzmeister“ Michael!

Oliver Wessollek, Leiter Fachbereich FSBD

Liebe Veronika,
es bleibt eine Herausforderung, Deinen Namen nicht in einem Atemzug mit der GdF auszusprechen. Du hast unserer Organisation Dein Gesicht geliehen, wenn Du die Delegierten auf Konferenzen begrüßt hast, warst ihre Stimme am Telefon der Geschäftsstelle und ihr unermüdlicher Dirigent, wenn Du die vielen Veranstaltungen der vergangenen Jahre organisiert und begleitet hast. Ich wünsche Dir für Deine Zukunft alles Gute, danke für Deinen außerordentlichen Einsatz!

Liebe Grüße
Oli

Jörg Waldhorst, Leiter Fachbereich FSAD

Veronika, Dein Abschied in den wohlverdienten Ruhestand ist eine Gelegenheit, auf einen außergewöhnlichen Menschen zurückzublicken: auf Dich!

Du hast mich all die Jahre, in denen ich Dich nun kenne, mit Deiner Energie und Lebensfreude beeindruckt. Veronika, Du hast den Arbeitsalltag mit einem strahlenden Lächeln begleitet und mich immer damit angesteckt.

Liebe Veronika, ich bin dankbar für die Zeit, die ich mit Dir verbringen durfte. Möge Dein wohlverdienter Ruhestand mit Glück, Gesundheit und neuen Abenteuern erfüllt sein.

Jörg

Thorsten Raue, Fachbereich FSBD

Liebe Veronika! Für mich warst Du immer das Gesicht der GdF – egal, wer unter Dir das Amt des Vorsitzenden ausgefüllt hat. Ich hoffe, dass Du diesen neuen Lebensabschnitt ohne Verpflichtungen für die GdF voll und ganz genießen kannst, und wünsche Dir alles erdenklich Gute!

Thorsten Raue

Stefan Krause, Fachbereich FSAD

Liebe Veronika,
es ist so weit: Du wirst in einen neuen Lebensabschnitt – OHNE GdF-Kontext – überwechseln. WOW!

Dazu sage ich nur: Es war eine großartige Zeit mit Dir! Ich werde die gemeinsamen Momente in der Geschäftsstelle, Deinen Support für unseren Fachbereich und die von Dir organisierten gewerkschaftlichen Events nie vergessen.

Für die tolle, erfolgreiche Zusammenarbeit und Dein persönliches Engagement DANKE ich Dir!

Und für die Zukunft wünsche ich Dir alles Gute!

*Liebe Grüße
Stefan*

Thomas Ullrich, Fachbereich FSAD

Liebe Veronika,
auch ich möchte die Gelegenheit nutzen, um mich bei Dir für die überaus großartige und immer sehr freundliche Zusammenarbeit zu bedanken. Gerade in meiner Anfangszeit im Vorstand des FSAD hast Du mir sehr geholfen, einige Fallstricke zu umgehen und nicht jedes Fettnäpfchen zu erwischen. Es war mir jedes Mal eine große Freude, mich mit Dir auszutauschen. Deine frische und aufgeschlossene, manchmal auch direkte Art habe ich in den letzten vier Jahren sehr zu schätzen gelernt. Ich wünsche Dir von ganzem Herzen, dass Du jetzt genügend Zeit finden wirst, all Deine Pläne in die Tat umzusetzen. Gesundheitlich wünsche ich Dir nur das Beste, damit Du das Rentnerleben auch genießen kannst.

*Alles Gute und viele Grüße
Thomas*

ALLES LIEBE

**Dirk Wendland,
ehemaliger Leiter Fachbereich FSTD**

Liebe Veronika,
in den letzten Jahren haben wir mal mehr, mal weniger eng – aber immer gut – zusammengearbeitet. Über die gesamte Zeit warst Du für mich ein zuverlässiger Anker in der Geschäftsstelle, zuerst in der Herzogstraße, dann in der Schleussnerstraße, dann am Hauptbahnhof und jetzt am Flughafen Frankfurt. Besonders hervorheben möchte ich Deine Loyalität in der GdF-Gründungsphase. Es war schließlich Dein Arbeitsplatz, der in dieser bewegten und unsicheren Zeit gefährdet war.

Heute kannst Du mit Stolz auf die Zeit bei VDF und GdF zurückblicken und kannst mit Fug und Recht sagen, Du hast in Deinem Berufsleben etwas bewegt.

Für den jetzt vor Dir liegenden Weg wünsche ich Dir alles erdenklich Gute.

Dirk

**Klaus Berchtold-Nicholls, VDF-Vorsitzender
und Bundesvorsitzender 2003 bis 2008**

Liebe Veronika,
Deine aktive Beschäftigungszeit mit VDF und GdF kommt nun zum Ende. Diese Gelegenheit möchte ich nutzen, um Dir meinen persönlichen Dank und meine Anerkennung auszusprechen. So vieles wäre uns in all den Jahren und ganz besonders in der Gründungszeit der GdF nicht gelungen ohne Dein unermüdliches Engagement und Deine unerschütterliche Treue und Loyalität! Du warst nicht nur allzeit professionell und zuverlässig, weit über das hinaus, was man von einem Angestellten erwarten darf: Deine persönliche Verbindung und Identifikation mit der Sache haben Dich zu einer Weggefährtin und Kollegin gemacht. Und manche persönliche Gespräche bleiben mir in Erinnerung, weil sie mir dabei halfen, über all dem unvermeidlichen Stress die Menschlichkeit nicht zu vergessen.

Deshalb noch einmal herzlichen Dank für alles, und ich wünsche Dir eine glückliche und erfüllte Zeit in Deinem wohlverdienten Ruhestand, alles Liebe

Berchie



**Carsten Henkel,
Sprecher der Revisionskommission der GdF**



Liebe Veronika,
seit dem Beitritt der Fraportler Ende 2006 warst Du für mich eine ständige Begleiterin. Ahnungslos zum Thema Gewerkschaft und eigentlich ohne Interesse an direktem Engagement fand ich mich binnen eines Jahres in der Revisionskommission wieder. Nachdem ich den Vorsitz übernahm, war ich gerade am Anfang für Deine Hilfe bei Formulierungen in Wort und Schrift dankbar. Ich wünsche Dir, auch im Namen der Revisionskommission, alles Gute für Deinen weiteren Lebensweg, möglichst lange Gesundheit und dass Du Zeit und Muße findest, Deine Träume zu verwirklichen.

*Von ganzem Herzen alles Liebe
Carsten*

**Jens Lehmann,
ehemaliger Fachbereichsvorstand
Internationales**



Liebe Veronika,
es war mir eine Freude und Ehre, Dich von Anfang an zu kennen und mit Dir gemeinsam durchaus abwechslungsreiche, spannende und dynamische Jahre bei und mit der GdF zu verbringen. Dein allumfassendes GdF-Wissen, Deine Verlässlichkeit, Deine unerschütterliche Loyalität zum FSBD und zu „Deinen“ Mitgliedern werden mir ebenso in bester Erinnerung bleiben wie die zahlreichen Nächte des Protokoll-Schreibens mit unendlichem Korrekturlesen – und mit unzähligen Flaschen Rotwein zur Unterstützung. Du wirst uns als Seele und Herz der Geschäftsstelle fehlen, und mir ganz persönlich. Bleib gesund und behalte Deine positive Lebenseinstellung.

*Liebe Grüße
Jens*

**Christian Karl, Geschäftsführer ATCCare
und Revisionskommission**

Liebe Veronika,
vielen Dank für die gemeinsame Zeit bei der GdF, für Dein offenes Ohr bei allen Problemen, für Deine Hilfsbereitschaft und für Deine Erfahrung, die Du immer gerne mit mir geteilt hast. Genieße jetzt Dein neues Leben und erfülle Dir noch alle Wünsche, für die bisher keine Zeit war.



*Alles Gute und viel Glück
Christian*

Dörthe & Arnold Grubek

Liebe Veronika,
auf diesem Weg möchten wir uns für Deinen Einsatz und Dein Engagement in der Geschäftsstelle recht herzlich bedanken. Deine ruhige, freundliche und sachliche kompetente Art hat uns sehr beeindruckt. Wann immer wir ein Anliegen hatten, hast Du für jede Frage eine Antwort und für jedes Problem eine Lösung – das werden wir in Erinnerung behalten. Für den neuen Lebensabschnitt wünschen wir Dir alles erdenklich Gute, bleib gesund und genieße die arbeitsfreie Zeit

Dörthe & Arnold

Gerd Gerdes, ehemaliger Leiter FSBD

Liebe Veronika,
Du bist und warst mein „Sonnenschein“. Eine „konstante Größe“, mit der ich sehr gut arbeiten konnte. Als ich nach vielen aktiven Jahren in der TK die Leitung des FSBD übernommen habe, hast Du mir hilfreich zur Seite gestanden. Die Konferenzen mit Dir waren mir immer ein Fest, und diese Zeit hat einen festen Platz in meinem Herzen. Du warst der zuverlässige Partner unserer Mitglieder in allen Fragen rund um die GdF.

*Alles erdenklich Gute und
bitte bedenke „das Leben ist zu
kurz für schlechten Wein“.*





**Jörg Biermann,
ehemaliger Schatzmeister FSBD**

Danke, Veronika!
2004 wurde ich Schatzmeister des Fachbereichs FSBD. Da hattest Du Deine Finger mit im Spiel. In all den darauffolgenden, ich glaube 14 Jahren meiner Amtszeit, warst Du für mich nicht nur eine große und verlässliche Unterstützung, sondern bist zu einer Vertrauensperson geworden. Du hast mich an Deinem phänomenalen Gedächtnis teilhaben lassen, um Dinge besser einordnen zu können. Bist ein Organisationstalent, das seinesgleichen sucht, dabei stets vorausschauend und mitdenkend agierend. Wie hätten wir ohne Dich unsere Fachbereichskonferenzen organisiert bekommen? Die Hotelleitungen, mit denen Du um Preise und Konditionen gefeilscht hast, habe ich wahrlich nicht beneidet – „es ist das Geld unserer Mitglieder“, hast Du immer gesagt. Danke auch für Deine langjährige Unterstützung an meiner Seite in der Arbeitsgruppe A. In unseren vielen Gesprächen über die GdF, über Privates oder das Leben im Allgemeinen hast Du stets klare Kante und Haltung gezeigt. Das nennt man eine Persönlichkeit. Dabei war der Austausch mit Dir über die GdF nicht immer Friede, Freude, Eierkuchen, aber letztlich ist es das, was eine Sache voranbringt. Danke für diese unvergessliche Zeit, die ich mit Dir gehen durfte. Nun empfängt Dich der wohlverdiente Ruhestand und ich wünsche Dir von ganzem Herzen einen genussvollen neuen Lebensabschnitt.

Jörg „Jogi“ Biermann

**Norbert Meyer,
ehemaliger Bundesgeschäftsführer**

Hola Veronika,
ab 2006 war ich für gerade einmal drei Jahre Bundesgeschäftsführer unserer Gewerkschaft. Ohne Deine vielen, vielen Tipps, Deine unermüdlichen Hilfestellungen und Unterstützungsleistungen wäre ich als ehemaliger Fluglotse in diesem für mich bis dato völlig unbekanntem Metier mit Sicherheit kläglich gescheitert. Ich danke Dir dafür auch auf diesem Weg noch einmal herzlichst und hoffe, dass Du Deinen wohlverdienten Ruhestand nunmehr vollumfänglich genießen kannst.

Saludos Norbert



DANKE # DANKE

Joachim 'Nick' Nolte, ehemaliger Leiter FSBD

Liebe Veronika,
ich habe mich gefreut, Dir auf diesem Wege noch einige liebe Gedanken zusenden zu können. Einige sind mit Wehmut, da Du der GdF fehlen wirst, andere mit lieben Erinnerungen auch an unsere gemeinsame Zusammenarbeit verbunden. Während der Zeit unseres Zusammenspiels habe ich besonders Deine Umsicht, Verlässlichkeit und Sorgfalt geschätzt. Ich hoffe, wir konnten uns die Bälle gut zuspielen. Meine besondere Affinität Dir gegenüber gilt denn auch dieser genannten, meist allgemein unterschätzten (Stabs-)Eigenschaften, die immer dann besondere Wertschätzung erhalten, wenn Lücken gerissen sind und das Nichtselbstverständliche sichtbar wird. Ich meine, es geht in Ordnung, Dir einen Teil an Anerkennung an geprägter administrativer Grundordnung der GdF zuzusprechen. Ebenso sind Deine Eigenschaften an beratender Stimme zu erwähnen (dem einen oder anderen Vorstand warst Du sicherlich auch mal ein echtes „Stützrad“;-)).

Andererseits möchte ich Dir jede Menge guter Wünsche in den nächsten Lebensabschnitt und Alltagsentwurf zusenden: Auf dass Du gesund und vergnüglich sein wirst, einige Striche auf der persönlichen „Bucket-list“ machen kannst, Du morgens genug Gründe zum Aufstehen findest und nicht herumlungern wirst ;-). Deine Seele immer genug Wellness hat und das Herz immer ausreichend gefüllt ist. Insofern: auf irgendwann und danke, dass wir zusammenarbeiten durften!

‘Nick’ Nolte



**Robert Eckstein,
ehemaliger Obmann Flughafen Hahn**



Liebe Veronika,
Du warst die Mutter der Kompanie und die Seele vom Geschäft! Fast immer warst Du am Telefon, wenn ich in der Geschäftsstelle angerufen habe. Manchmal hätte man glauben können, dass Du dort wohnst. Es ist schwer vorstellbar, dass Du nun aus dieser WG ausscheidest. Es war auf jeden Fall eine unglaubliche Erfolgsgeschichte, Du hast wesentlich zur „Durchschlagskraft“ dieser Gewerkschaft beigetragen mit Deinem Organisationstalent und stetem Durchblick aller Zusammenhänge. Ich wünsche Dir für Dein nun beginnendes „neues Leben“ auch von Herzen alles Gute, Glück und Zufriedenheit! Solltest Du mal irgendwann Langeweile haben (was ich nicht glaube), mach Dich auf den Weg und besuche meine Frau und mich. Die Tür steht immer für Dich offen!

*Mit besten Wünschen
Robert*

**Volker Möller,
Referent Internationales des Bundesvorstandes**

Liebe Veronika,
wir haben uns das erste Mal getroffen, da hieß unser Verein noch VDF.
Du warst für mich immer die gute Seele im VDF-/GdF-Büro. Wenn ich es wieder einmal nicht hinkommen habe, einen Flug oder ein Hotelzimmer zu buchen, Du hast es geschafft. Wenn ich zu Dir ins Büro geschaut habe – Du hast immer gelächelt. Behalte das bei, bleib fröhlich, genieße die Freizeit, und wenn Du jetzt einen Flug oder ein Hotelzimmer buchst, dann ist es Deine Urlaubsreise.

*Ganz liebe Grüße
Volker*

Kanzlei Weißmantel & Vogelsang

Liebe Veronika,
seit wir mit der GdF zusammenarbeiten, warst auch Du da und für uns ansprechbar in allen Fragen. Und hätte es Dich (und das eigene Büro) nicht gegeben, hätten einzelne unserer Anwälte ihre Arbeit gar nicht machen können bzw. schon nicht gewusst, wo sie gerade sind, wo sie hinhinmüssen und was sie als Nächstes tun sollen. Mit den Mitarbeiterinnen unseres Büros ging die Arbeit eh' Hand in Hand und immer auf Augenhöhe. Deren Rat an die Anwälte: „Wenn die Antwort schnell und richtig sein soll, fragen Sie am besten Veronika Gebhart.“ Und es gibt doch nichts Besseres als Anerkennung unter Profis.

*Danke im Namen der gesamten
Kanzlei Weißmantel & Vogelsang!*

Werner Fänderich



Liebe Veronika,
ich kenne Dich erst seit der GdF-Zeit. Du warst eine sichere Bank für Anfragen und Bitten um Hilfe. Alles wurde in time von Dir erledigt. Ich habe mich immer gefreut, wenn wir uns in den Räumen der GdF getroffen haben. Deine ehrliche und aufrichtige Art gefiel mir sehr. In guter Erinnerung werden auch die privaten Gespräche unter dem Bild vom Mick Jagger bleiben. Schade, dass ich mich nicht mehr persönlich von Dir verabschieden konnte. Ich wünsche Dir, dass Du Dir all Deine noch offenen Wünsche erfüllen kannst. Langweilen wirst du Dich bestimmt nicht. Bleibe noch lange bei guter Laune gesund.

*Herzlichst
Fündi
Werner (Fänderich)*

DANKESCHÖN DANKESCHÖN

**Simone Lorenz, Melina Münch, Elena Stegemann –
die „3“ aus der Geschäftsstelle**

Liebe Veronika,
auch wenn wir uns oft gefühlt haben, als wären wir auf stürmischer See unterwegs, warst Du immer unser Kompass und Dein Blick in die Glaskugel hat uns gut durch das turbulente Geschäftsstellenleben geführt. Nicht nur dafür, sondern auch für Deine Unterstützung, langjährige Erfahrung und Deine Freundschaft möchten wir Dir ganz herzlich danken!

Mit Deinem umfangreichen Wissen warst Du immer unser wandelndes Lexikon und unser Ratgeber; was Du teilweise aus dem Effeff wusstest – beeindruckend!

Hoffentlich unterhältst Du uns weiterhin mit Anekdoten aus 25 Jahren GdF!

Wir alle erwarten gespannt Dein Buch!

Wir freuen uns, auch noch von Neu-Isenburg aus von Dir zu hören!

Du wirst immer ein fester Bestandteil unseres Teams bleiben.

*Ganz liebe Grüße
Simone, Elena und Melina*

**Hans-Joachim Krüger,
Redaktion „der flugleiter“**

Hallo Veronika,
als eines der wenigen Mitglieder habe ich Dich in der Vergangenheit oft getroffen, unsere Wege haben sich stets gekreuzt. Es war eine sehr schöne und großartige Sache, Dich anfangs kennenzulernen und anschließend auf dem gesamten „GdF-Weg“ zu begleiten. Als Mitarbeiterin im Redaktionsteam habe ich Deine Ratschläge immer sehr geschätzt. Ich danke Dir für die langjährige Zusammenarbeit und wünsche Dir für Dein „Rentnerdasein“ weiterhin viel Unternehmenslust und ganz viel Gesundheit.

Viele Grüße Achim



ATCare



**SCHON
DARAN
GEDACHT?**

**ERHOLUNGS-
BEIHILFE**

für alle bei der DFS
beschäftigten Mitglieder

www.atccare.de



GlobalAIM Konferenz Tagungsraum im Four Seasons Hotel Cairo at The First Residence in Gizeh, Ägypten. Foto: GdF

IFAIMA

Am Vortag des Global AIM 2023 in Kairo war die Versammlung der Mitglieder der IFAIMA angesetzt. Man traf sich auf einem dem Tagungshotel vorgelagerten Boot – und arbeitete die Agenda ab. Die Vertreter der anwesenden Mitgliedsorganisationen wurden einander vorgestellt und gezählt – es waren Mitglieder aus Europa, Afrika und Mittel- sowie Südamerika angereist. Es wurden die vergangenen Pandemiejahre gemeinsam resümiert und die Arbeit des Vorstands gewürdigt. Als eine große Errungenschaft ist die Annahme eines Arbeitspapiers zu „Multipart-NOTAM“ bei ICAO zu sehen. Dieses Arbeitspapier vereinheitlicht die Struktur der NOTAM, was bisher nicht vorgesehen war und in der Vergangenheit immer wieder zu Unübersichtlichkeit und Verwirrung führte.

Anschließend wurden die beiden Portugiesen im Vorstand – der Schatzmeister João Paulo dos Anjos de Mendonça und Präsident Fernando Henriques Lopes – mit stehendem Applaus bedacht und für ihren mehr als 15-jährigen Einsatz im Namen der IFAIMA und AIM wurde Ihnen weltweit gedankt. Beide waren Gründungsväter der IFAIMA

und verabschieden sich in den beruflichen Ruhestand. Sie werden nun die Führung an den jüngeren Nachwuchs abgeben. Zur Wahl des Präsidenten standen mit Funmi Adeyemi vom nigerianischen AIS ein bereits erfahrenes Vorstandsmitglied und ein lettisches Einzelmitglied. Funmi wurde unter den anwesenden Mitgliedern einstimmig zur neuen Präsidentin der IFAIMA gewählt. Zur Wahl als Schatzmeister standen ebenfalls der Lette sowie die Argentinierin Teresa Valeria Gentilhomme.

Auch hier fiel das Ergebnis einstimmig für Teresa aus. Mit Fernando Cruz aus Peru wurde der neue Vorstand nun komplett und besteht somit aus vier Frauen und zwei männlichen Kollegen.

Im weiteren Verlauf wurden zentrale Themen für die Zukunftsgestaltung des Aeronautical Information Management diskutiert, wobei insbesondere die Notwendigkeit einer einheitlichen Zuordnung der verschiedenen Fachbereiche sowie deren Lizenzierung im Vordergrund standen. Die Frage, wie ein solches Lizenzwesen unter Berücksich-

tigung von Aspekten wie zum Beispiel der Überprüfung der Sprachkenntnisse etabliert werden kann, wird bereits intensiv mit der ICAO besprochen. In den folgenden Überlegungen, mit der Einführung eines Berufsbilds, wie zum Beispiel „AIMS – Aeronautical Information Management Specialist“, eine Zusammenführung verschiedener Fachbereiche zu bewirken, konnten wir die Ansätze unserer ATOS-Bestrebungen erkennen. Da bei der Umsetzung solcher Konzepte jedoch sehr genau zwischen den verschiedenen Arbeitsbereichen, Anforderungen und Regularien differenziert werden muss, haben wir uns nach Rücksprache mit der IFAIMA dazu entschieden, uns für die Entwicklung von ATOS zunächst auf die nationale und europäische Ebene zu konzentrieren. Abschließende Themen, wie die mögliche Integration von VFR-Flugplänen in IFPS und die verzeichneten Erfolge in Bezug auf die Qualitätssicherung innerhalb AIM, rundeten den inhaltlichen Teil der Mitgliederversammlung ab.

Am zweiten Tag stand mit dem Global AIM 2023 der Beginn der Hauptveranstaltung an. Der scheidende Präsident eröffnete die Veranstaltung vor geladenen Ministern, Vertretern von ICAO, CANSO, Eurocontrol, EASA, IFISA, IFALPA, IATA und zahlreichen Partnern aus Wirtschaft und Aviation.

Danach begannen die ersten Vorträge rund um das diesjährige Hauptthema „Digital Transformation in AIM“. Dabei wurden Informationen zur 8. Edition des Global Air Navigation Plan (GNAP) der ICAO und die verabschiedeten Strategien vorgestellt. Weiterhin ging es um Daten, ihre Speicherung und Verarbeitung sowie das derzeit brennende Thema innerhalb der Aviation-Welt – das Unmanned Aircraft System Traffic Management (UTM).

Die Herausforderung der koordinierten Einführung von modernen AIM-Systemen wurde insbesondere durch die Vorstellung der Umsetzungskonzepte auf den verschiedenen Ebenen deutlich. Die erarbeiteten ICAO-Richtlinien trotz verschiedener regionaler und nationaler Anforderungen einzuführen, muss sehr genau und gemeinsam abgestimmt werden. Eine Vortragsreihe über die Notwendigkeit der Verbesserung und Digitalisierung von NOTAM machte diese Aufgabenstellung besonders deutlich. As-



Fernando Henriques Lopes – scheidender Präsident der IFAIMA. Foto: GdF



Funmi Adeyemi – neu gewählte Präsidentin der IFAIMA. Foto: GdF



Die Vertreter der GdF – Lars Ilchmann, Marvin Hillenbach und Oliver Wessollek (v.l.n.r). Foto: GdF

pekte wie Gültigkeitsdauer, Inhalt sowie Kategorisierung von NOTAM müssen weiterhin analysiert und optimiert werden, um einen fehlerfreien Austausch der sicherheitsrelevanten Informationen zu gewährleisten. Das Ziel, einen systemweiten Informationsaustausch zu etablieren, kann also nur durch die Erhebung qualitativ hochwertiger Daten und deren anschließende Digitalisierung erreicht werden. In Zukunft wird dabei auch der Einsatz von künstlicher Intelligenz eine immer größere Rolle spielen, um beispielsweise eine konsequenter und genauere Datenvalidierung zu ermöglichen.

Der Themenschwerpunkt UTM, der am dritten Konferenztag vorgestellt wurde, vermittelte ebenfalls einen guten Eindruck von den Veränderungen durch neue technische

Möglichkeiten wie zum Beispiel die Nutzung von Drohnen in Kombination mit Artificial Intelligence (AI) bei der Erkennung von Landebahnschäden oder dem Airport Design.

Letztendlich wird die Digitalisierung des Aeronautical Information Management zu einer sehr komplexen Aufgabe, da über viele verschiedene und einer schnellen Entwicklung unterliegende Themenbereiche auf einer weltweiten Ebene Einigungen erzielt werden müssen.

So kann man gespannt sein, welche Projekte und Vorhaben wirkliche Fortschritte bis zur nächsten Global AIM 2024 in Peru vollzogen haben.

Marvin Hillenbach und Lars Ilchmann

AFIS? Was ist das?



von Sönke Keller

So richtig wissen viele nicht, was sich hinter AFIS verbirgt, und es herrscht zum Teil die Meinung vor, dass es sich um Wald- und Wiesenplätze mit ab und zu Flugverkehr handelt. Diese Vorstellung haben bisweilen Lotsen, Verfahrensplaner, Regierungsstellen, aber auch Akteure wie die DAS.

Die DAS z. B. bietet die Ausbildung zum AFISO an, und der Simulationsrun beinhaltet zehn Flugbewegungen in einer Stunde. Als ich diese Information bei meinem Besuch der DAS erhielt, saß ich, wie einige andere auch, ziemlich geplättet da. Ein Ready Report in Eggenfelden wird gemacht, wenn der Trainee 20 Flugbewegungen in 30 Minuten sicher abarbeitet. Und selbst das ist eher nur das mittlere Segment der Belastung. Es gibt AFIS-Plätze mit bis zu 85.000 Flugbewegungen pro Jahr. Es landet dort Mischverkehr vom Jet bis zum UL mit dem Rasenmähermotor am Mors. Entsprechend ist auch der Ausbildungsstand der Piloten – es geht vom Profi bis zum absoluten Pflegefall.

Was macht der AFISO (Aerodrome Flight Information Officer)? Wie die Kollegen im CC auch, soll der AFISO Fluginformationen an Piloten liefern. Diese Fluginformationen beinhalten die Betriebspiste, das QNH am Platz, das Einholen und die Weitergabe der IFR-Clearance, Verkehrsinformationen über den anderen Luftverkehr. Zur Gefahrenabwehr sollen auch Anweisungen gegeben werden. Aber wo fängt die Gefahrenabwehr an? Wenn fünf Flugzeuge gleichzeitig im Endanflug übereinander fliegen? Dann bleibt dem armen Kollegen auf dem Turm nur noch die Möglichkeit, die Augen zu schließen und zu horchen, ob es knallt. Bei der Klientel auf den RMZ-Plätzen fängt die Gefahrenabwehr eigentlich schon an, bevor das Luftfahrzeug in die Platzrunde einfliegt. Was bedeutet das? AFIS darf nicht staffeln, sondern gibt die Empfehlung, als Nummer drei in den Gegenanflug zu gehen, direkt in den rechten Queranflug zu fliegen ... In der Praxis macht der AFISO das Gleiche wie ein Lotse, ohne die gleiche Verantwortung zu haben und die gleichen Sprechgruppen zu benutzen.

Die Belastung ist bei AFIS zum Teil höher als auf einem DFS-TWR. München hat maximal 1.200 Flugbewegungen am Tag. Das macht 600 Bewegungen pro Piste in 19 Stunden. Ein AFIS-Platz kann 350 Flugbewegungen in zehn Stunden haben. Da sind wir dann bei der gleichen Anzahl der Bewegungen pro Piste wie in München. Nur, dass auf dem TWR nur eine Person sitzt. Dieser eine Kollege gibt die Rollanweisung, den Wind, Take Off/Land at own discretion, die Koordination mit dem Center und, wie schon erwähnt, die Verkehrsinformationen. Arbeitsteilung? Null. Hilfsmittel? Funk, Peiler, ein TFDPS und eventuell ein Luftlagedarstellungssystem.

Der Ausbildungsstand der AFISO war bisher nicht einheitlich. In Eggenfelden war bislang mindestens ein ATPL die Voraussetzung. Aber es gibt auch Plätze, bei denen der PPL reichte. Ab Januar 2023 gelten für die Theorie einheitliche Ausbildungsstandards. In abgespeckter Form werden die gleichen Ausbildungsinhalte wie im Grundkurs



FVK vermittelt. Pionier war hier die DAS, und man muss fairerweise sagen, dass für die Ausbildung noch keine Erfahrungswerte vorhanden waren. Das OJT und die Prüfung erfolgen durch Trainer am Platz. Als Lizenz gibt es die gleiche Farbe wie FIS/FDB/FB/PK.



Das Gehaltsgefüge ist von grenzwertig niedrig bis ok. Bei einigen Geschäftsführern der Regionalflugplätze, aber auch bei einigen AFISO schwirrt die irriige Annahme herum, dass es Ziel der GDF ist, Lotsengehälter für AFIS zu etablieren. AFIS macht Flugsicherung, aber keine Flugverkehrskontrolle. Es ist also absolut unrealistisch anzunehmen, dass es ein Gehaltsgefüge wie im Lotsenbereich der DFS geben wird. Ich bin nicht in der Tarifabteilung und kann hier nicht abschließend das Zepter schwingen. Allerdings denke ich, dass auch im Tarifvorstand der GDF niemand das Ziel hat, AFIS auf das Gehaltsniveau der Fluglotsen zu heben. Die Einnahmeseite vieler Plätze lässt bei Landegebühren von 5,50 für ein UL und bis 12 Euro für eine C172 nicht viel Spielraum zu. Auf der anderen Seite ist AFIS kein reiner Anlernjob, und es ist ein fundiertes Fachwissen notwendig, das auch eine faire Bezahlung implementiert. Aus meiner privaten Sicht ist hier der Tarif des öffentlichen Dienstes (wie in EDME) ein für alle Plätze gangbarer und vorbildlicher Weg.

Auf Lotsenseite wird manchmal etwas auf AFIS herabgeschaut – ja, es ist ja auch kein FVK. Es gibt aber Plätze mit AFIS – da landen B737, A320, Global ... und zwar 30 die Stunde. Es ist also durchaus möglich, auch großes Fluggerät auf einem AFIS-Platz landen zu lassen. Für den gewerblichen Verkehr ist in Deutschland noch nicht der entsprechende rechtliche Rahmen geschaffen. In anderen Ländern ist es durchaus möglich, Linienflugverkehr auch außerhalb von Luftraum D zu betreiben. Bei meinen Besuchen von AUSTRO Control (TRIAC) und der DAS habe ich nicht den Eindruck gewonnen, als ob momentan jemand plant, eine Kontrollzone in eine RMZ umzuwandeln. Aber das heißt nicht, dass dies immer so bleiben wird. Mit AUSTRO Control ist hier eine Firma am Start, die zum Teil innovative Ideen hat, über das nötige Fachwissen und vor allem über einen liquiden Investor verfügt.

Sowohl die DAS also auch AUSTRO Control verfolgen das Ziel, Plätze über Remote TWR zu versorgen. Die Ausstattung der Arbeitsplätze ist naturgegeben in beiden Modellen recht ähnlich. Es gibt unterschiedliche Philosophien, was die Kameras betrifft (mobil oder starr). Die Ausbildung bei AUSTRO berücksichtigt Vorkenntnisse – das ist gut. Das Ganze ist einem Fernstudium ähnlich. Bei der DAS wird je-



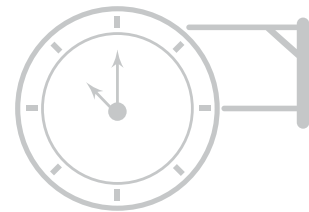
der ab initio den Lehrgang durchlaufen. Mit Vorkenntnissen ist der Lehrgang zu lang. Wer als Fußgänger kommt, wird in zwei Monaten Schwierigkeiten haben, die Theorie zu lernen und zu verstehen. AUSTRO hat Schwächen in der Bedienung der Lichtkanone im Fall von Funkausfall. Ein Bediensteter des Flugplatzes soll dann Steady Red abschicken. Ich muss sagen, das halte ich nicht für zielführend. Bei der DAS wird die Lichtkanone auch remote betrieben. Das ist wesentlich gescheitert. Bei AUSTRO wird der RWY-Check durch eine Drohne durchgeführt und diese Drohne soll sogar in der Lage sein, kleine Gegenstände aufzusammeln. Da habe ich gestaunt. Zum Thema Remote TWR werde ich noch einen separaten Artikel verfassen, weil hier ebenfalls für die Zukunft viel zu erwarten ist.

Das Fazit

AFIS hat ein großes Potenzial, und man darf gespannt sein, wie sich die Plätze entwickeln. Wird es eine Bündelung in Remote TWR-Centern geben? Viel wird davon abhängen, ob es weiterhin eine staatliche Förderung für die

Flugsicherung der AFIS-Plätze geben wird. In der gegenwärtigen politischen Konstellation ist diese Annahme mit einem dicken Fragezeichen versehen, denn Fliegen ist für einige Menschen für den Weltuntergang verantwortlich. Das ist aber ein anderes Thema, und ein Artikel von mir würde politisch nicht neutral sein. Der Gesetzgeber wird sich mit dem Schutz des IFR-Verkehrs im unkontrollierten Luftraum (nicht nur in einer RMZ) beschäftigen müssen. Aber auch innerhalb der GDF gibt es hierzu keine einheitliche Meinung und unterschiedliche Sichtweisen. Und ebenfalls wird sich der Gesetzgeber, wie erwähnt, mit den Kosten dieser Regionalplätze beschäftigen müssen. Auf den Regionalflugplätzen wird ausgebildet, es werden Arbeitsplätze geschaffen, es ist eine wichtige Infrastruktur. Diese Infrastruktur kostet Geld. Und dieses Geld für die Ausbildung von Personal und den Unterhalt der technischen Anlagen können Regionalplätze nicht vollends erwirtschaften.

Wer Fragen zu AFIS hat, darf mich gern kontaktieren.



Joe's Corner

„Montag, halb zehn in Deutschland ...“ Der beworbene Schokoriegel krümelt auf Joes Büroschreibtisch vergessen vor sich hin, ist er doch nur Prio 4 hinter Teams, Outlook und Word. Ach nein, eigentlich ist er sogar nur Prio 5, das klassische Telefon gibt's ja auch noch.

Und das klingelt dann auch prompt. Joe schließt eilig das Mikro seines Laptops, ist er doch in einer Teams-Besprechung mit etlichen DFS-Kollegen und MUAC. Und die müssen das Klingeln ja nicht unbedingt hören. Ein Blick auf das Telefondisplay verrät: Ein Kollege des Ops-Supports einer Kontrollzentrale klingelt an. Das könnte ja etwas Wichtiges sein, also geht Joe mal schnell dran.

Der Kollege fragt nach der aktuellsten Version eines Dokuments, wie immer dringend, damit der AIRAC-Termin gehalten werden kann. Am Thema arbeiten aber dummerweise mehrere von Joes Kollegen mit; während Joe dem Kollegen das erklärt, sucht er in der Online-Dateiablage nach der neuesten Datei und tippt kurz die Frage in den Team-Chat, ob denn aller Input für das Dokument da sei.

Und die Teams-Konferenz läuft munter weiter. Joe hört mit einem Ohr, daß jetzt „sein“ Thema kommt. Also schnell ein „Bin noch am Telefon, gleich zurück“ in den Besprechungs-Chat getippt, während er das Telefonat

beendet und verspricht, so schnell wie möglich das Dokument zu schicken.

Schnell widmet sich Joe wieder seiner Besprechung und nimmt sich vor, nun aber mit seiner ganzen Aufmerksamkeit dabei zu bleiben ... wäre da nicht das kleine Benachrichtigungsfenster, das ihm Neues aus dem Chat meldet. Also kurz geschaut, was die Kollegen schreiben. Das geforderte Dokument ist fertig. Joe hofft, dass man die kurzen Pausen in seinem Redebeitrag in der Teams-Konferenz für Denkpausen hält und verschickt nebenher die Datei.

Und da geht auch schon die Bürotür auf, die Kollegin aus dem Nachbarbüro: „Oh, Du bist am Teamsen! Nur ganz kurz, kannst Du mal eben ...“

Schöne neue Arbeitswelt! Joe fällt eine Karikatur ein, die er vor Jahren mal gesehen hat: Ein Oktopus, der in jedem seiner Arme „Bürozubehör“ wie einen Telefonhörer, einen Stift, eine Computermaus oder eine Kaffeetasse hält, dazu der Text: „Nur mal langsam, ich hab auch nur 8 Arme!“ Die hätte Joe manchmal auch gern, denn dann hätte er vielleicht einen davon für den Schokoriegel frei ...

... meint Joe





TACV – Cabo Verde Airlines B737: Aus Beständen der TAAG Angola Airlines stammt diese B737-700, die seit Kurzem Portugal mit den Kapverdischen Inseln verbindet; hier beim Line-up auf die RWY03. **Foto: Gerrit Griem**



EuroAtlantic Airways B767: Die portugiesische EuroAtlantic Airways feiert 30-jähriges Bestehen und verchartert ihre Großraumflugzeuge, wie diese B767, regelmäßig an Kunden, wie z. B. Angola Airlines oder SATA. **Foto: Gerrit Griem**



TAP Air Portugal A330: Die portugiesische Fluggesellschaft ist Mitglied der Star Alliance und trägt das bekannte Farbenkleid auf einem ihrer A330. **Foto: Gerrit Griem**



Air X Charter ERJ-190-100: Die auf Malta registrierte Embraer Lineage 1000 der Air X Charter wird gern von Filmstars oder Sportmannschaften gechartert und war im Mai ebenfalls in Lissabon zu Gast. **Foto: Gerrit Griem**



Azores Airlines A321: Im schönsten Abendlicht verlässt hier erneut ein A321 der Azores Airlines Lissabon mit Ziel Ponta Delgada auf den Azoren. **Foto: Gerrit Griem**



Plus Ultra Lineas Aéreas A330: Nicht aus Lissabon, sondern aus Madrid stammt das Bild der spanischen Charter Airline Plus Ultra. Der A330 war vorher jahrelang für die Air Europa unterwegs. **Foto: Gerrit Griem**

Und täglich grüßt das Murmeltier!



von Werner Fischbach

Die A4E (Airlines for Europe) sind ein Zusammenschluss europäischer Fluggesellschaften; nahezu alle renommierten Airlines (natürlich gehört auch die Lufthansa-gruppe dazu) sind dort Mitglied, und die wichtigsten Flugzeugproduzenten (Airbus, Boeing und Embraer) sind ebenfalls darunter. Bei

A4E sind also nahezu alle Luftfahrtgesellschaften Mitglied. Die Crème de la Crème der europäischen Luftfahrt also. Nach eigenen Angaben betreiben sie 3.200 Flugzeuge und

haben 2021 270 Millionen Passagiere und mehr als 3,7 Millionen Fracht und Luftpost befördert. Eine Organisation also, an der weder die Politik noch die Behörden vorbeikommen.

Doch irgendwie scheint sich A4E nicht so richtig ernst genommen zu fühlen, obwohl sie sich dem Vorschlag der europäischen Kommission aus dem Jahr 2020 angeschlossen hat. Doch daraus wurde nichts, sodass A4E am 2. Dezember eine weitere Pressemeldung auf den Weg gegeben hat. Denn nach Meinung der A4E fürchten ihre Mitglieder, dass sie in der letzten Minute Opfer eines wenig zufriedenstellenden Kompromisses werden, mit dem die EU-Staaten ihren Flugsicherungsdienstleistern (ANSPs) die Freiheit lassen, wie diese das Air Traffic Management



Start eines Airbus am Flughafen München. Foto: Flughafen München

gestalten und überwachen und wer dafür zahlen sollte. Und so ganz nebenbei monierte der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften, dass sich die Flugsicherungsgebühren in Deutschland auf einem Rekordhoch befänden. Das ist nichts Neues, aber steter Tropfen höhlt bekanntlich den Stein und irgendwie erinnert dies ja auch an den Film „Und täglich grüßt das Murmeltier!“.

Noch mehr Bürokratie?

Neu ist jedoch, dass die A4E gewissermaßen eine unabhängige Überwachungskommission fordert. Wörtlich meint die A4E (gemeinsam mit der IATA): *“The 2020 commission proposals were clear that countries shouldn’t be marking the homework of their own air navigation service*

providers – they should submit their performance to be judged by an independent body, setting transparent and efficient targets to help cut emissions and delays.”

Sowohl die A4E als auch die IATA fordern also eine unabhängige Institution, die den einzelnen EU-Mitgliedsstaaten berichtet und diese dann die Wirksamkeit der Maßnahmen der unterschiedlichen ANSPs hinsichtlich der Emissionen und Verspätungen beurteilen. Man mag sich verwundert die Augen reiben. Denn es stellt sich die Frage, wer diese unabhängige Institution betreiben soll. Die Fluggesellschaften, die ANSPs oder staatliche Einrichtungen? Dabei haben wir ja schon entsprechende Einrichtungen: die jeweiligen Verkehrsminister, das BAF und das LBA. Dazu kommen noch diverse Lobbyvereinigungen wie die ADV, die A4E, die IATA oder der BDLI. Aber die dürfen nicht unbedingt als neutral angesehen werden. Und neutral sollten sie schon sein. Die Frage, welches Kaninchen nun von wem aus dem Zylinder gezogen wird, wird da ganz sicher spannend.

Dazu beklagt sich die A4E über die Trägheit der Behörden und fragt sich, weshalb die sich weigern, Reformvorschläge, mit denen bis zu zehn Prozent der Treibhausgase reduziert werden könnten, umzusetzen. Vielleicht, so vermutet A4E, weil sich die Politiker zu sehr vor den politischen Konsequenzen und den mächtigen Gewerkschaften fürchten. Vielleicht aber auch, weil es gar nicht so einfach ist, die Interessen von 27 Staaten unter einen Hut zu bringen. Erinnert irgendwie an Mark Twain: „Wir lieben die Menschen, die frischen Herzens sagen, was sie denken. Vorausgesetzt, sie sagen dasselbe wie wir.“

Dennoch drängen die europäischen Fluggesellschaften, auf dem nächsten Treffen der europäischen Verkehrsminister die Chance zu nutzen, die Vorschläge der EU-Kommission von 2020 umzusetzen. Was gut für die EU-Mitgliedsstaaten, die Fluggesellschaften und die Umwelt wäre. Ob dieses Ziel in absehbarer Zeit erreicht werden kann, muss sich zeigen. Vor allem auch, weil das Militär ein Wörtchen mitreden wird, weil die NATO und die westlichen Streitkräfte angesichts des Ukrainekriegs sich daran erinnern haben, dass zu den Streitkräften Soldaten und moderne Waffen dazugehören. Zu befürchten ist dabei, dass ein weiteres bürokratisches Monster daraus entsteht. Mit zusätzlichen Formularen und die Chance neuer, gut bezahlter Jobs.



Der Flug des Zephyr

Dem humanistisch gebildeten Lesenden kommt natürlich sofort der **Zephyr** in den Sinn, einer der Anemoi, eine Windgottheit aus der altgriechischen Mythologie, die den milden Westwind verkörpert. In der Antike wurde Zephyr als Frühlingsbote und „Reifer der Saaten“ verehrt.

Nun, so richtig das ist – darum soll es heute nicht gehen. Vielmehr beschäftigt sich dieser Artikel mit dem Flug eines anderen Zephyr, dem von Airbus. **Airbus Zephyr**, ursprünglich **QinetiQ Zephyr**, ist eine ganze Reihe sehr leichter, unbemannter Drohnen, die ursprünglich von der britischen Firma QinetiQ entwickelt und im März 2013 von Airbus Defence and Space, ADS, übernommen wurde. Der Einsatz dieser Fluggeräte ist für die dünne Luft in Flughöhen oberhalb von 15 km optimiert – eine sogenannte HAPS, eine High Altitude Platform Station (oder Pseudo-Satellite), für Stratosphärenflüge.



Die jüngste Version des Zephyr hält den Rekord für den längsten Flug von unbemannten Flugzeugen. Am 6. August 2018 wurde in Arizona ein Rekordflug von 26 Tagen aufgestellt, was bis dato der längste Flug eines unbemannten Flugzeuges war. Am 19. August 2022 stürzte dann eine Zephyr-8 nach einem 64-tägigen (!) Rekordflug in Arizona ab. Der von Hand zu startende Zephyr hat die Fähigkeit bewiesen, bei einer max. Startmasse von 160 kg monatelang ununterbrochen in rund 70.000 Fuß (!) Höhe, FL700, und damit über dem Wetter – und erst recht über dem konventionellen Flugverkehr – zu operieren.

Neben Erdbeobachtung aller Art fungiert der Zephyr als Plattform zur Bereitstellung von „Direct-to-Device“-Konnektivität und ersetzt mit seiner Reichweite bis zu 250 terrestrische Funkmasten auf der Erdoberfläche, insbesondere in schwierigen Bergregionen. Airbus arbeitet in Richtung weltweiter Nachhaltigkeitsinitiativen und hat nachhaltige Entwicklungsziele; Zephyr setzt auf Sonnenenergie und Sekundär-Batterien, die bei Tageslicht aufgeladen werden, um Nachtflüge mit Strom zu versorgen. Dank dieses Prinzips ist die gesamte Flugzeit von Zephyr CO₂-neutral.

Aus Flugsicherungssicht ist weniger der Fakt interessant, dass ein Zephyr rund 1000 NM pro Tag zurücklegen oder auch geostationär sein kann, sondern vielmehr die Tatsache, dass dieser mind. 8 Stunden für den Steigflug in die Stratosphäre benötigt und letztlich eine Endurance, eine Flugzeit von 100 Tagen, haben wird. Sämtliche heutigen ATM-Systeme sind damit schlicht überfordert.

In den letzten Jahren hat sich der Einsatz unbemannter Flugsysteme (UAS) für sehr unterschiedliche Betriebsarten stark erhöht. In erster Linie Einsätze in sehr niedrigen oder mittleren Höhen erfreuen sich bekanntlich großer Beliebtheit. Allerdings gibt es neben speziellen Flügen (Suborbitalflüge mit „Stratobus“ von Thales Alenia Space, Air Launch Space Transportation, „VEHRA“ von Dassault Aviation, SunGliderTM von AeroVironment oder auch Supersonic oder sogar Hypersonic-Flüge wie BOOM, etc.) auch immer mehr Interessenten für die geostationären Plattformen in großen Höhen von etwa 20 bis 50 km. Diese High-Altitude Platforms (HAPS) sind dafür gedacht, Operationen über einen langen Zeitraum mit minimalem Aufwand durchzuführen, mit möglichst minimalen Wech-



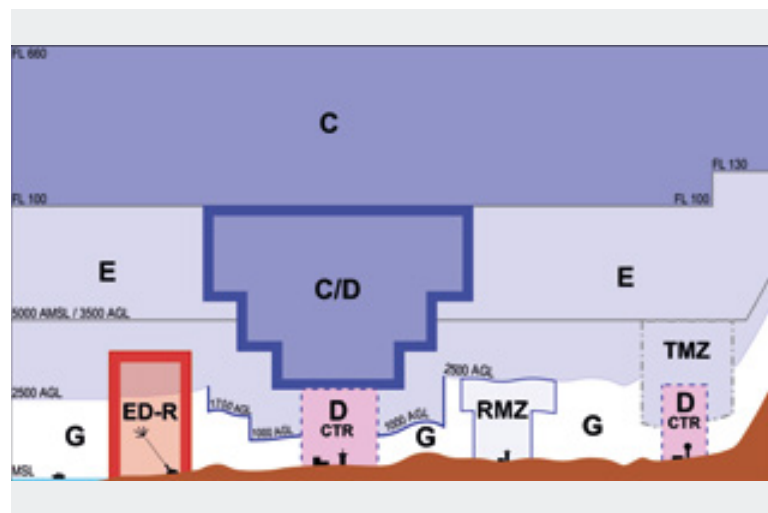
selwirkungen mit dem regulären bemannten Luftverkehr. HAP-Operationen umfassen häufig eine kontinuierliche Höhenbeobachtung eines bestimmten Gebiets.

Durch die im Vergleich zu LEOs (Low Earth Orbit-Satelliten) wesentlich geringeren Höhe kann eine HAP für niedrigere Latenzen sorgen. Der geostationäre Charakter macht die Versorgung einfacher als mit LEO-Satelliten. Solche HAPs stehen also in direkter Konkurrenz zu den schnellen Satelliten in niedriger Umlaufbahn. Aufgrund ihrer Umlaufbahnen haben Satelliten naturgemäß immer eine zeitliche Verzögerung, wenn sie einen bestimmten Bereich beobachten. Um diese Verzögerung zu reduzieren, müssen also mehrere Satelliten verwendet werden, was aber den Nachteil viel höherer Kosten hat.

Eine weitere Form der HAPS-Nutzung ist HIBS (**HAP as International Mobile Telecommunications (IMT) Base Station**). Werden HAPS als HIBS verwendet, können normale Mobilfunkgeräte eingesetzt werden. HIBS ist nicht die einzige denkbare Verwendung von HAPS. Auch Fixed Services Point-to-Point (FS-PP) können HAP-basierend realisiert werden.

Um extrem hoch und sehr schnell fliegende Fluggeräte für Stratosphären- oder weltraumnahe Flüge in moderne Flugsicherungssysteme zu integrieren, müssen durch Luftfahrtbehörden weltweit neue Regelwerke eingeführt werden – insbesondere für Unmanned/Uncrewed Aerial Systems, UAS.

Ein kurzer Exkurs in die Luftraumstruktur und das Luftrecht Deutschlands soll die Komplexität dieses Unterfangens verdeutlichen. Dies ist die hinlänglich bekannte Struktur des deutschen Luftraums:



Wie sofort auffällt – diese Luftraumstruktur hört bei FL 660 quasi auf – also genau dort, wo Suborbital- bzw. Stratosphärenflüge erst richtig beginnen.

Es stellt sich in diesem Zusammenhang folglich die Frage, bis zu welcher Höhe der Luftraum über Deutschland überhaupt „deutsch“ ist. Antwort geben die Regelungen über Lufthoheit: Die Lufthoheit folgt aus der staatlichen Souveränität und beschreibt „das grundsätzliche Recht eines Staates, die Benutzung seines Luftraums eigenständig zu

regeln“, in Deutschland beispielsweise durch das Luftverkehrsgesetz. Der Luftraum über dem gesamten Land- und Seegebiet eines Staates gehört zum Hoheitsgebiet dieses Staates. Der nationale Luftraum entspricht in seiner Ausdehnung daher für gewöhnlich dem Grenzverlauf. Teile des Luftraums können auch an andere Staaten zur Nutzung abgetreten werden. Der Einflug in den Luftraum eines UN-Mitgliedsstaates bedarf bei Zivilflugzeugen dabei keiner speziellen Genehmigung (Chicagoer Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt von 1944).

Das Problem ist:

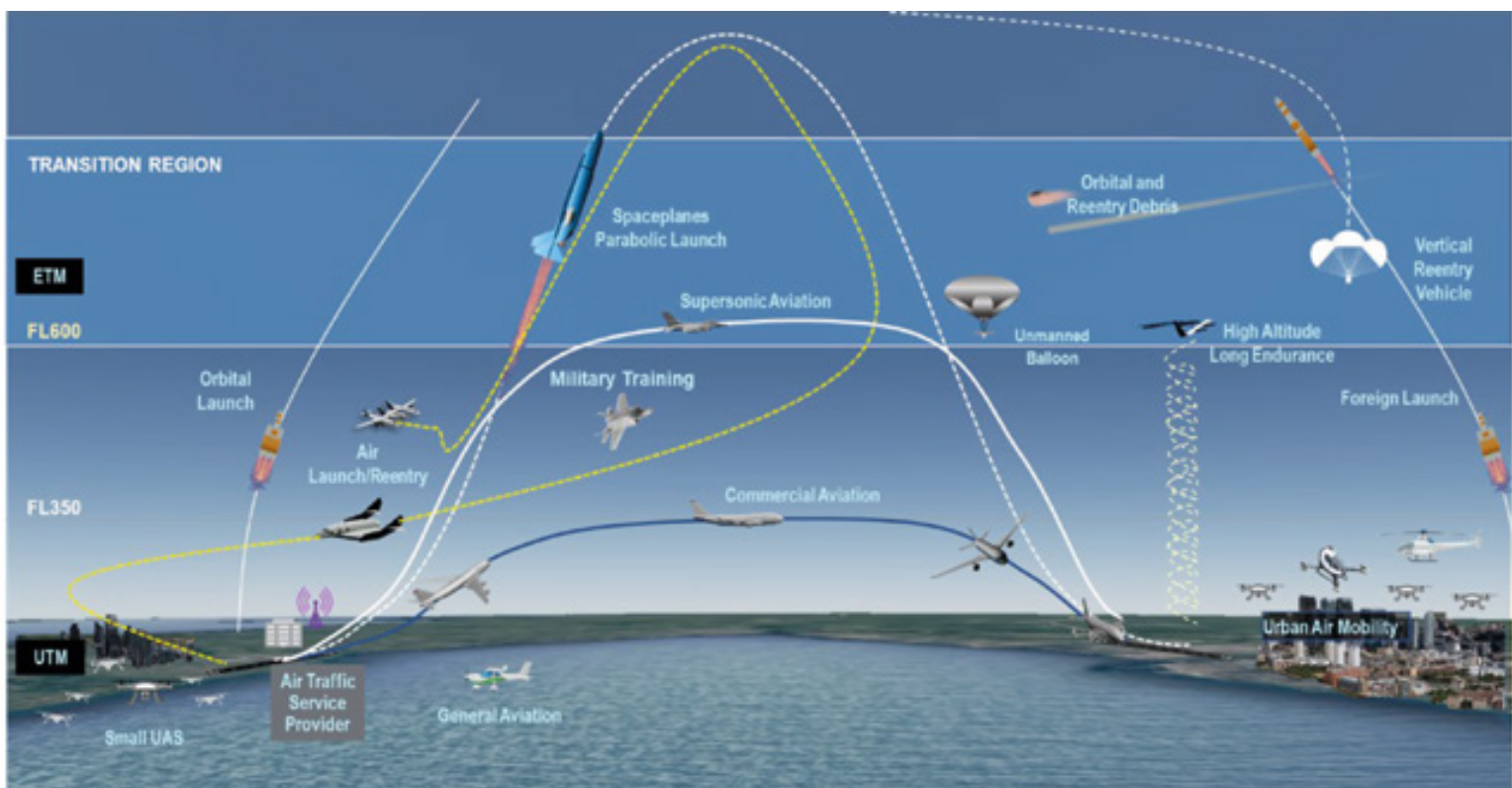
Die Obergrenze des Luftraums ist rechtlich nicht eindeutig definiert. Die gängigen Grenzen (etwa die sog. Kármán-Linie) sind für die Abgrenzung des der Lufthoheit unterliegenden Luftraums vom eindeutig hoheitsfreien Weltraum völkerrechtlich nicht relevant. Die rechtliche Grauzone erstreckt sich damit zwischen ca. 60 und 110 km über der Erdoberfläche. Unterhalb von 60 km kann man den Luftraum mehr oder weniger zweifelsfrei als zum darun-

terliegenden Staatsgebiet zugehörig erachten, ab 110 km handelt es sich wohl zweifelsfrei um staatsfreien Raum.

Anders ausgedrückt:

Ein Luftraum ist der mit Luft gefüllte Raum über der Erdoberfläche. Als absolute Obergrenze wird in der Regel die o. g. Kármán-Linie in einer Höhe von 110 km angesehen. In dieser Höhe beginnt die sogenannte Homopause oder auch Turbopause. Die Charakteristik der darunterliegenden Homosphäre (ca. 0 bis 110 km) zeichnet sich dadurch aus, dass die Atmosphärogase hier gut durchmischt bleiben. Mit zunehmender Höhe beginnen sich die Atmosphärenbestandteile zu entmischen. Demnach ist die Obergrenze von 110 km nicht willkürlich entstanden, sondern beschreibt die Höhe, in der sich das Gasgemisch grundlegend verändert.

In den USA hingegen ist der Luftraum über FL600 inzwischen als ICAO Airspace Class E definiert sowie ein eigenes Upper Class-E-Traffic Management (ETM) erarbeitet worden.



Upper Class E Traffic Management (ETM) Cooperative Separation

PRE-FLIGHT

- Balloon operator plans a mission in upper Class E airspace
- It is ensured that initial intent is free of conflicts in cooperative airspace with the use of integrated information environment where stakeholders update relevant information for the operation

TRANSIT TO/FROM UPPER E

- Transit is coordinated with ATC to ensure tactical needs can be handled in ATC managed airspace
- ATC manages traffic around the balloon while in ATC managed airspace
- Once the balloon enters the cooperative separation area the operator begins to follow the applicable TaFR and cooperative operating practices

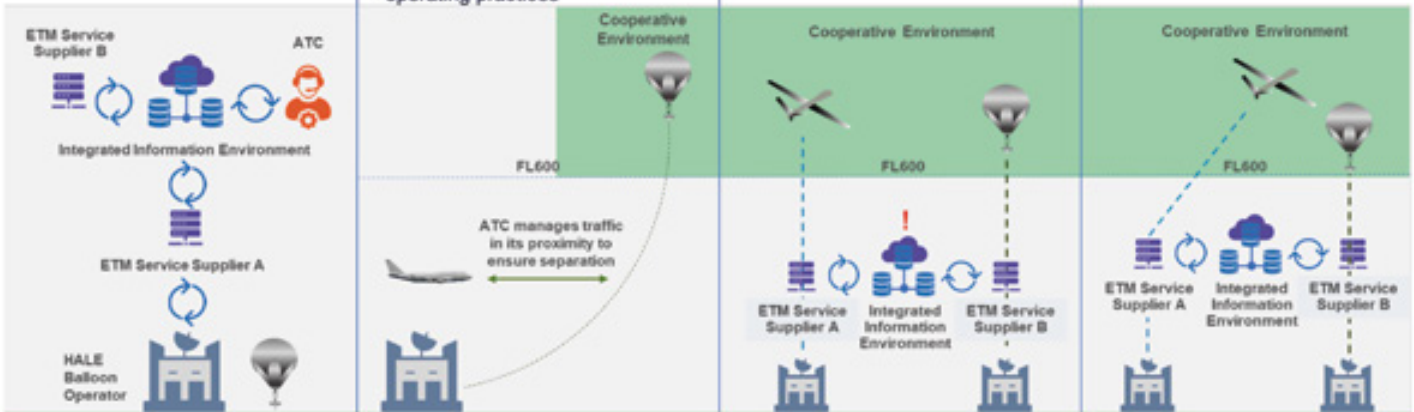
Cooperative Separation

1. CONFLICT DETECTION

- A conflict is detected by leveraging intent data

2. CONFLICT RESOLUTION

- TaFRs and cooperative operating practices determine the conflict resolution response, including which vehicle maneuvers.



Recht prominent tauchte dieses Thema besonders hoch fliegender Objekte Anfang Februar in den weltweiten Medien auf, als ein mutmaßlicher Spionageballon über den USA entdeckt wurde.

Nach dem chinesischen Spionageballon-„Vorfall“ änderte NORAD (North American Aerospace Defense Command) seine Radareinstellungen, um auch sich langsam bewegende Objekte wie diese Ballone nicht mehr zu ignorieren, was dann zu einem Trio von Abschüssen nicht identifizierter Objekte führte.

Radare filtern im Wesentlichen Informationen basierend auf der Geschwindigkeit heraus. Sie können also verschiedene sog. „Gates“ setzen. Diese werden „Velocity Gates“ genannt, die es ermöglichen, Störgeräusche bei niedriger Geschwindigkeit herauszufiltern. Bei NORAD wurden also einige dieser Gates angepasst, damit nun auch sehr langsame Objekte genauer gesehen bzw. überhaupt entdeckt werden können. Außerdem wurden auch die Höhenfilter angepasst, sodass nach diesen Anpassungen die Radarspuren jetzt besser „kategorisiert“ werden können.

Es wird erwartet, dass Luftstartoperationen (Air-Launch-to-Orbit Operations, ALTO), wie die von „Orbital ATK“, „Virgin Orbit Launcher One“, „Stratolaunch“, „Pegasus XL“ etc.) und eine wachsende Zahl konventioneller Trägerraketen – einige davon mit Wiedereintrittsfähigkeit – den höheren Luftraum durchqueren bzw. nutzen werden. Regierungen und alle an der sicheren Durchführung von Luftfahrt Beteiligten wollen und fordern eine sichere Anbindung an den Luftverkehr. Da ein Weltraumstart üblicherweise eine Schließung des Luftraums mit sich bringt, stellt sich die



USAF U-2 pilot looks down on suspected Chinese surveillance balloon Feb. 3, 2023. Foto: U.S. Department of Defense via Getty Images

Frage, wie mit der prognostizierten Fülle kleiner Startram-
pen (auch in Nordeuropa) umzugehen ist.

„Höherer Luftraum ist a priori Luftraum“, lässt die Agen-
tur für Flugsicherheit der Europäischen Union (EASA)
verlauten. „Es gilt Artikel 1 der Chicagoer Konvention;
Staaten haben in ihrem Luftraum die vollständige und
ausschließliche Souveränität. Es ist kein Weltraum im en-
geren Sinn.“

Dennoch hat eine Task Force mit Vertretern der EASA,
der Europäischen Verteidigungsagentur und Eurocontrol
ergänzende Studien, insbesondere aus rechtlicher Sicht,
angefordert.

In der Roadmap der EASA für Operationen in großer Höhe
wurde die untere Grenze für den höheren Luftraum auf
FL550 festgelegt. Dies ist die höchste Höhe, die wir für
den derzeit stattfindenden zivilen Flugbetrieb kennen,
eine Ausnahme bilden nur einige wissenschaftliche – und
offensichtlich militärische – Stratosphärenballons.

Die EASA verfügt über ein Ereignisarchiv, in dem einige
Vorkommnisse – wie ATM- oder Weltraumwetterprob-
leme – für Flüge über FL500 gemeldet werden. Eine der
Schlussfolgerungen der EASA-Roadmap lautet, dass die
Leistung bestehender Kommunikations-, Navigations-
und Überwachungssysteme in großer Höhe besser unter-
sucht werden sollte.

Bekannt ist derzeit nur, dass diese bis ca. FL600 arbeiten.
Darüber hinaus ist man sich bei EASA „nicht sicher“. Welt-
raumgestützte Dienste könnten bzw. müssten helfen.

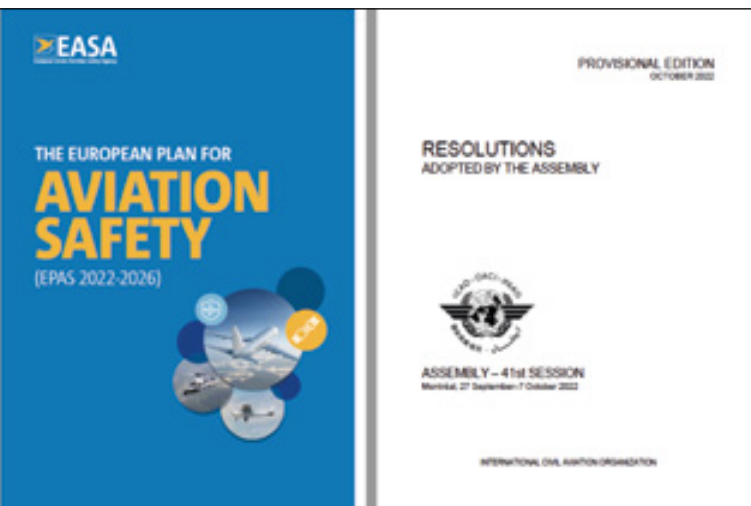
Klar ist: Es sollte eine internationale Regelung erarbeitet
werden. Angesichts der Eigenschaften dieser Fluggeräte,
die den höheren und sehr hohen Luftraum nutzen, wer-
den die meisten von ihnen Grenzen überschreiten – und
einige werden dabei sehr schnell sein. Europa hat bei der
Generalversammlung der ICAO im Jahr 2022 ein Papier
vorgelegt, in dem es der ICAO empfiehlt, entsprechende
Maßnahmen zu ergreifen und zu beschließen. Dies wurde
in die „Resolution A41-9 New Entrants“ übersetzt. In die-
ser EntschlieÙung fordert die ICAO dazu auf, spezifische
Konzepte und Leitlinien zu entwickeln.

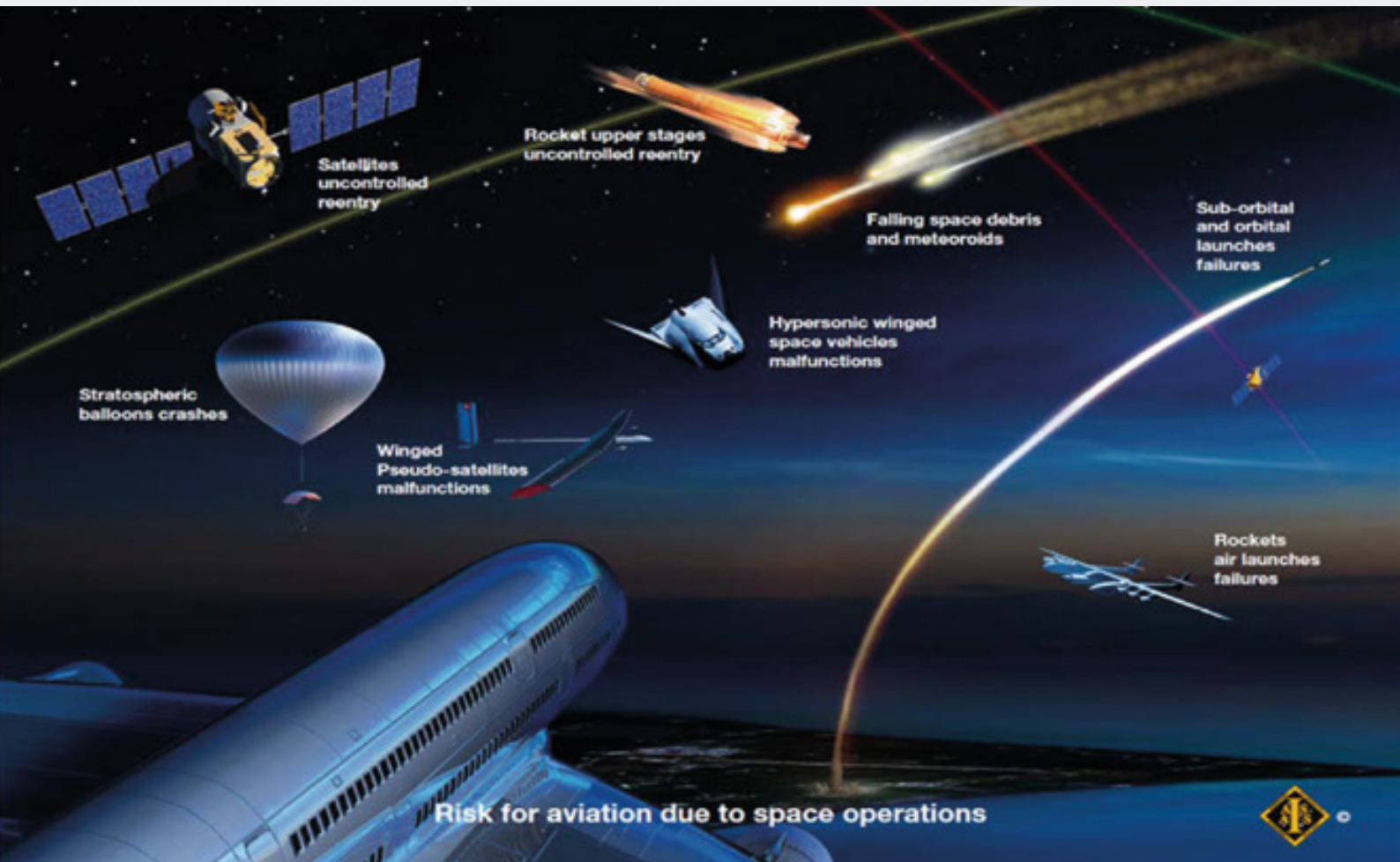
Inzwischen wurde ein Entwurf für ein Betriebskonzept an
das SESAR 3 Joint Undertaking (SJU) übergeben, eine öf-
fentlich-private Partnerschaft, die sich um die technolo-
gischen Aspekte der Harmonisierung in Europas Himmel
kümmert. Das Betriebskonzept wird seit 2019 von dem
eigens gegründeten Echo-Konsortium unter der Leitung
von Eurocontrol bearbeitet. Es zielt auf Sicherheit ab und
schafft einen erleichternden Rahmen für neue europäi-
sche Marktteilnehmer.

Und wie sieht das nun alles aus Flugsicherheitssicht aus?

Strategische Minderungsmaßnahmen zur Reduzierung
der ARC (Air Risk Class) müssen nach Flugphasen kate-
gorisiert sein. Es wird unterschieden zwischen Aufstieg,
Streckenflug und Abstieg – also Climb/En-Route/Descent.
Um das Risikoniveau vor allem während des Climb/Descent
reduzieren zu können, muss bis auf Weiteres eine Tren-
nung vom restlichen Verkehr für diesen Teil des Fluges
vorgenommen werden. Das bedeutet, dass diese Flug-
phasen in beschränkten Lufträumen (ED-Rs oder TRAs)
durchgeführt werden müssen.

Es ist zu beachten, dass solche Maßnahmen zwar das
spezifische Risiko für diese Flüge reduzieren, aber dass
die Einrichtung oder Aktivierung solcher Flugbeschrän-
kungsgebiete, abhängig von der Verkehrsbelastung
am geplanten Flugort, zu mehr oder weniger starken
Einschränkungen des zivilen Luftverkehrs führen – wo-
bei natürlich der reine Standort des Sperrgebiets, seine





räumlichen Eigenschaften und die Dauer der erforderlichen Aktivierung entscheidend sind für das Ausmaß der Auswirkungen.

Es muss daher das Ziel sein, diese Effekte so gering zu halten wie möglich bei gleichzeitiger Erfüllung der hohen Sicherheitsanforderungen aller an der Luftfahrt Beteiligten. Wenn ein HAP also in Deutschland durch die ICAO-Luftraumklasse C sinken soll, muss diese HAP nach heutigem Luftrecht entweder IFR- oder VFR-Regularien erfüllen. Es ist offensichtlich, dass ein UAS nicht unter VFR fliegen kann, und angemessen IFR-ausgerüstete UAS sind noch nicht auf dem Markt. Auch die reine Fokussierung auf bestehende Mindestausstattungslisten für IFR wird zu einer ziemlichen Herausforderung für die HAPS. Die hauptsächlichen Gründe sind das begrenzte Massenbudget des HAP-Flugzeugs, die sehr große Betriebshöhe sowie andere einschränkende Faktoren wie verfügbare Solarenergie und die derzeit verfügbare Batterietechnologie.

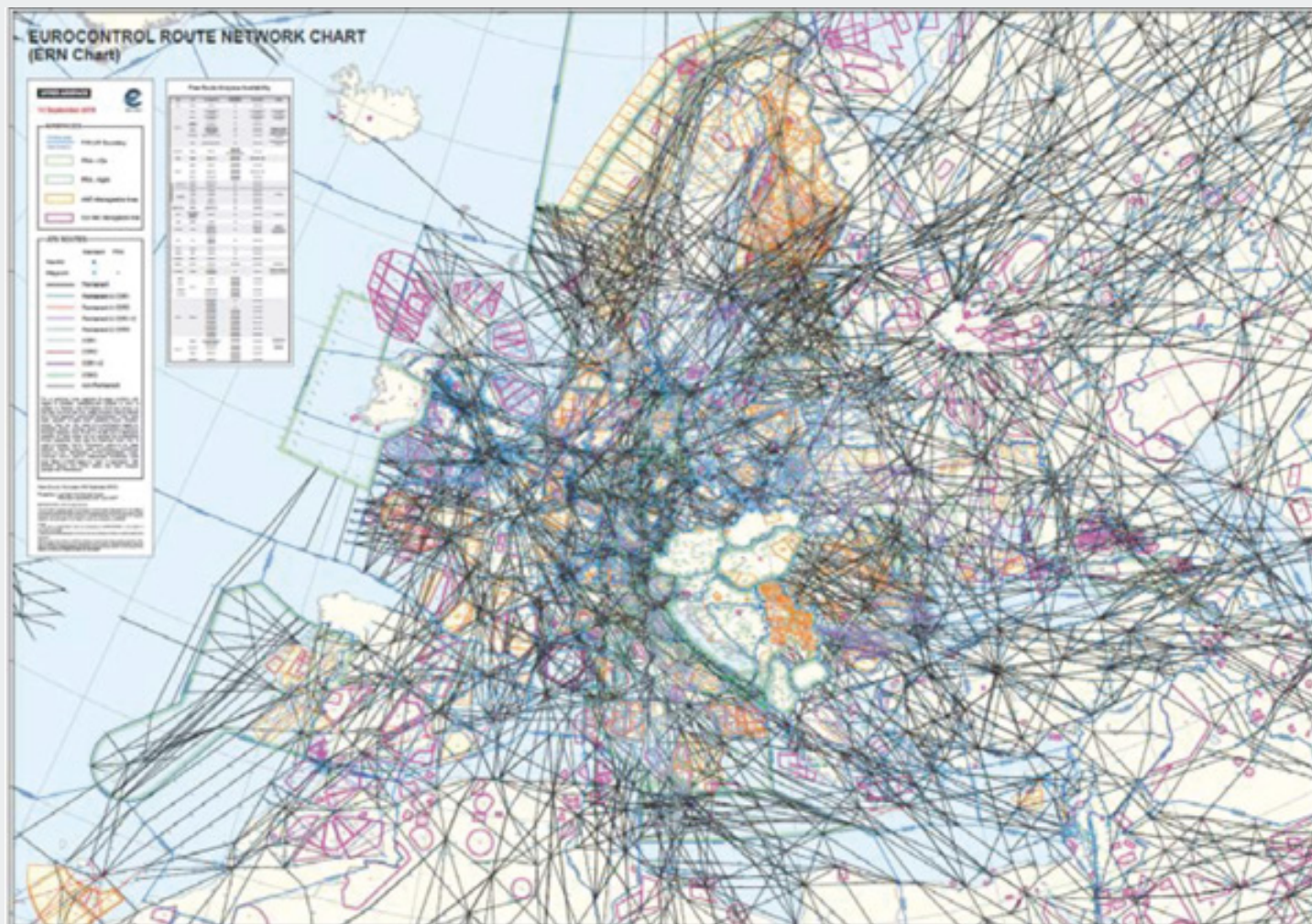
Betrachtet man insbesondere das allgemeine Betriebskonzept eines unbemannten HAPS wie Zephyr, erscheint schon aus praktischen Gründen das Mitführen entspre-

chender IFR-Ausstattungs-elemente nicht sinnvoll. Neben Funknavigationsgeräten und Transponder wäre eine weitere Voraussetzung für ungehindertes Fliegen im kontrollierten Luftraum die Fähigkeit, direkt mit der Flugsicherung zu kommunizieren.

Zusammenfassend kann man sagen, dass das noch immer überaus geringe Verkehrsaufkommen in diesen sehr hohen operationellen Höhenbändern einen gegenwärtig ausreichenden Beitrag zur Reduzierung der ARC leistet.

Ein Aspekt, der bislang nicht vom SORA ARC abgedeckt wird, ist der Fall von Emergency Descent, den Notabstieg in niedrigere Lufträume, der aufgrund von Systemausfällen erforderlich werden könnte. Es gibt mindestens zwei Punkte, die hier zu beachten sind:

- a) Auch ohne Typen-Zertifizierung muss ein voll funktionsfähiges HAP entwickelt werden, dessen starker Fokus auf Zuverlässigkeit liegt. Dauerbetrieb erfordert Hunderte, wenn nicht Tausende von Flugstunden ohne Wartung. Am Beispiel Zephyr: Bei einem Betrieb von den angestrebten 100 Tagen



kommt man auf 2.400 Flugstunden – ohne Wartung des HAP. Um solch eine Mission ohne Schaden oder Ausfall überstehen zu können, braucht das HAP-Flugzeug eine Ausfallwahrscheinlichkeit von mindestens 10^{-4} pro Flugstunde oder sogar noch weniger. Das entspricht zwar noch immer nicht ganz dem zivilen bemannten Luftfahrtstandard (der 10^{-9} beträgt), ist aber schon eine recht hohe Zuverlässigkeitsanforderung.

- b) Der zweite Punkt, der berücksichtigt sein muss, ist das Notabstiegsverfahren selbst. Dieses Verfahren ist stark mit der bemannten Luftfahrt verbunden. Die Schlüsselfaktoren sind Situationsbewusstsein der Piloten und ATC-Kommunikation. In der bemannten Luftfahrt muss der Pilot zeitnah Fehler oder zumindest die Quelle des Problems erkennen und dann ATC über den Notabstieg/Emergency Descent informieren, den er durchführen muss. Die Frage ist: wo?

Die Handhabung im Falle eines HAP muss also sehr klar beschrieben und reguliert sein: Der UA-Fernpilot und die Fernbesatzung als Ganzes müssen den Status des Flugzeugs sowie die Umgebung jederzeit während der Mission kennen. Dieses Bewusstsein umfasst also auch das Kennen von Verhaltensweisen, die einen Notabstieg betreffen. Dies bedeutet, dass ATC sehr zeitnah über den Notfall bzgl. Höhe, Steuercurs und zu erwartendem Sinkkorridor informiert werden muss.

Zusammenfassung:

Es bedarf dringender Verbesserungen für bereits existierende Operationen bei gleichzeitiger Integration des erwarteten Wachstums neuer Betreiber und ihrer Aufgaben in den Luftraum.

Neue Regularien müssen einen flexiblen Rahmen bieten, der es ermöglicht, sich schnell an sich entwickelnde Betriebsabläufe und neue Missionen, neue Flugprofile bei sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten anzupassen

und neue Technologien zu nutzen. Daten und ihre gemeinsame Nutzung sind die kritischen Komponenten für die Interoperabilität und ermöglichen ein effizientes Air Traffic Management (ATM), das einen gerechten und fairen Zugang aller Flugzeugtypen bietet und gleichzeitig einen sicheren Betrieb aufrechterhält. Eine integrierte Informationsumgebung verarbeitet Informationen und teilt Daten, um die Zusammenarbeit, die verteilte (aber gemeinsame) Entscheidungsfindung (SWIM) und die Interoperabilität zwischen Verkehrsmanagementdiensten und Luftraumnutzern zu unterstützen.

Fortschritte in der Cyber Security gewährleisten die Informationsintegrität, während eine erhöhte Netzwerkvielfalt die Zuverlässigkeit und Kontinuität des Dienstes für alle Vorgänge gewährleisten muss. Um das zu gewährleisten und die damit verbundenen Vorteile zu realisieren, müssen Richtlinien sowie Regularien zur Aufsicht und auch eine leistungsorientierte Strategie definiert werden, zusammen mit einem robusten Sicherheitsrisikomanagement und -betrieb.

Um den verschiedenen Betriebsarten gerecht zu werden, muss sich die Servicebereitstellung für Luftraumnutzer ändern, Serviceanbieter müssen hinzugefügt werden. Die Prozesse zur Überprüfung und Genehmigung von Standards, Regeln, Vorschriften und zur Überwachung von ATM/UTM- und anderen Diensten und Dienstleistungsanbietern müssen verbessert werden.

Die Auswirkungen können dabei in drei Bereiche mit den damit verbundenen Anforderungen unterteilt werden:

1. Betrieb:

Die Erbringung von Luftfahrtleistungen entwickelt sich dahingehend, dass die konventionelle Luftfahrt und ATS neben verschiedenen Benutzern, Betrieben, Flugzeugen und zusammenarbeitenden Verkehrsmanagementsystemen operieren. Die sichere Koexistenz dieser Operationen erfordert:

- a) ein etabliertes Verfahren (einschließlich aller erforderlichen Standards, Richtlinien oder Leitlinien) zur Überprüfung, Genehmigung und Überwachung kooperativer Betriebspraktiken;

- b) Bewertung aller erforderlichen Änderungen an der Luftraumgestaltung und -zuweisung für leistungsorientierten Betrieb diverser Nutzung;

- c) Zusammenarbeit zwischen geeigneten Stakeholdern, um zwischen und innerhalb von ATS- und xTM-Dienstleistern eine Einigung über die Messung, Bewertung, Priorisierung und Ausgewogenheit von Vorgängen auf der Grundlage leistungsorientierter Ergebnisse (z. B. Zugang, Kapazität, Effizienz und operationeller Gerechtigkeit) zu erörtern und zu erzielen;

- d) weitere Diskussionen, um die Beziehung von leistungsorientierten Ergebnissen zu Betriebszielen und verteilten Entscheidungsfindungen zu untersuchen und zu verstehen – um den Betreibern Rechnung zu tragen, die ihre eigenen Betriebsabläufe optimieren, ohne die Leistung auf Systemebene nachteilig zu beeinflussen;

- e) einen datengesteuerten Prozess zur Überwachung und Messung der Leistung aller xTM-Operations und -Services.

2. Infrastruktur:

Wie im UTM/U-Space bei sehr tieffliegenden UAS wäre eine mögliche Lösung der Übergang zu einer servicebasierten Architektur, bei der integrierte Funktionen modular und in verteilten Diensten organisiert sind, die von verschiedenen öffentlichen und privaten Einrichtungen verwaltet werden. Diese Änderungen erfordern:

- a) die Entwicklung von Standards für Datenmanagement und -nutzung sowie regulative Beaufsichtigung für Datenzugriff und -austausch zur Unterstützung der zunehmenden Abhängigkeit von Daten und einer integrierten Informationsumgebung – sowie eine spezielle Architektur für Informationsmanagement und Automatisierung umfangreicher Datenanalysen;

- b) Standards, Richtlinien und Vorschriften für die Erbringung von ATM-Diensten und die Bereitstellung

von Daten, sofern zutreffend, einschließlich eines Rahmens zur Bestimmung, welche Dienste und Daten eine Zertifizierung oder Qualifizierung erfordern;

- c) Kriterien und Verfahren zur Überprüfung und Genehmigung von Lieferanten, die Technologie sowie Dienstleistungen, Fähigkeiten und Daten bereitstellen, um bei Bedarf verschiedene Operationen ATM/UTM/xTM etc. zu unterstützen;
- d) Kriterien und Rahmenbedingungen zur Bewertung und Nutzung von Möglichkeiten in xTMs zur Verbesserung von ATS-Diensten und -Bereitstellung, Luftraumbetrieb und -verwaltung.

3. Integriertes Sicherheitsmanagement:

Ein umfassender End-to-End-Ansatz zur Gewährleistung der Sicherheit sollte voneinander abhängige ATS- und xTM-Elemente umfassen, die alle zum Erreichen des Sicherheitsergebnisses beitragen. Damit die Sicherheit mit der zunehmenden Vielfalt von Luftfahrzeugen, Missionen und Betriebsumgebungen Schritt halten kann, werden benötigt:

- a) eine systemweite Analyse des Sicherheitsrisikomanagements – um zu verstehen, wann das Gesamtrisiko im Luftraum nicht mehr akzeptabel ist;

b) ein Prozess zum Anpassen der Sicherheitsanforderungen für verschiedene Operationen und neue Technologien;

- c) Aktivitäten und Automatisierungsunterstützung für eine datengesteuerte und integrierte Sicherheitsgewährleistungsperspektive, die von allen relevanten Interessengruppen geteilt wird und umfassendere, datengesteuerte Sicherheitsentscheidungen treffen kann;
- d) datengesteuerte automatisierte Prozesse, um zeitnahe Entscheidungen als Reaktion auf Änderungen zu treffen, die verschiedene Betriebs- und Luftraumnutzeranforderungen unterstützen (z. B. neue Luftfahrzeugzertifizierung, Systemverbesserungen und -upgrades, Einführung neuer Technologien und Methoden).

Fazit und abschließende Einschätzung:

Es gibt noch viel zu tun und es wird wohl noch etwas länger dauern, bis solche Zephyr-Flüge zusammen mit Ballonen, High-Velocity Aircraft und Space Lauches mit Re-Entry Capacity kreuz und quer – und sicher – durch den bemannten Luftverkehr fliegen und in die Air Traffic Management Systeme integriert werden können.

**„All air vehicles are limited by physics,
some by fuel, all others by imagination.“**

Erfinder und Vater von Zephyr, Chris Kelleher

Fliegen ohne Flugleiter – „a dream comes true“!



von Werner Fischbach

Zumindest für eine große Anzahl von Privatpiloten und ihre Interessengruppen wurde im letzten Jahr ein Traum Wirklichkeit – das Fliegen ohne Flugleiter. Wobei hier nicht die Controller eines kontrollierten Platzes gemeint sind, sondern die Platzflugleiter an unkontrollierten Landeplätzen.

Möglich gemacht wurde dies im letzten Jahr durch eine Änderung des Annex 14 (Flugplätze) der ICAO, mit der die Verpflichtung eines Flugplatzes, für nicht gewerbliche Flüge einen Rettungs- und Feuerlöschdienst vorzuhalten, weggefallen ist. Diese Aufgabe fiel – unter anderem – an vielen Plätzen in den Aufgabenbereich des Flugleiters. Und wenn dieser Bereich nun wegfällt, dann ist auch der Flugleiter hinfällig.

Anstelle der Flugleiterfrequenz wird nun eine unbesetzte Bodenfunkstelle eingerichtet, die entweder als „Unicom“ oder „Traffic“ bezeichnet werden kann und der Koordination der Piloten untereinander dient. Das heißt, sie teilen ihre Absichten mit und sprechen ihr weiteres Verhalten untereinander ab. Teilen mit, dass sie sich gegenseitig sehen, wo und in welcher Entfernung sie sich befinden, auf welcher Piste sie starten oder landen. Oder sich hinter einen anderen setzen wollen. So dürften sich Konflikte leicht entschärfen und ein sicherer Verkehrsablauf herstellen lassen.

Das ist alles andere als neu und wird in vielen Ländern, z.B. in den USA oder in Norwegen, praktiziert. Und es scheint ja auch sinnvoll zu sein. Denn wenn an einem Landeplatz drei Flüge innerhalb einer Stunde abgewickelt werden, ist ein Platzflugleiter nicht unbedingt vonnöten. Wenn jedoch diese exemplarischen drei Flüge sich in derselben Entfernung von dem Landeplatz befinden



Be1900C (hier eine Maschine der australischen Penjet) – auf der Pistenkreuzung von Quincy mit einer King Air kollidiert.
Foto: Zidane Hartono / Wikimedia CC by s.a. 4.0

oder nahezu gleichzeitig am Platz ankommen, dann wäre eine ordnende Hand vielleicht gar nicht so schlecht. Auch wenn, wie die AOPA in ihrem Verbandsmagazin herausstellt, das Fliegen ohne Flugleiter nur für nichtgewerbliche Flüge und an kleineren Plätzen mit einem geringen Verkehrsaufkommen angewendet werden soll. Doch hier ergeben sich die ersten Fragen. Was ist ein „kleinerer Platz“ mit geringem Verkehrsaufkommen, und wer legt die Kriterien dafür fest? Und wie soll ein Pilot erkennen, ob der Platz nur für nichtgewerbliche Flüge zugelassen ist? Und legen die Luftfahrtverbände nicht immer einen besonderen Wert auf die Feststellung, nach der Flugplätze ein fester Bestandteil der Infrastruktur sind und sie (auch) den Interessen der Wirtschaft dienen? Und damit als gewerbliche Plätze angesehen werden müssen?

Doch diese Frage zu stellen, bedeutet den zweiten Schritt vor dem ersten zu tun. Denn die Verfahren zum Fliegen ohne Flugleiter sind noch nicht festgelegt; die Luftfahrtbürokratie arbeitet noch daran. Doch eines kann man schon festhalten: Mit dem Fliegen ohne Flugleiter kommt den Piloten eine erhöhte Verantwortung zu. Die Platzhalter und deren Interessenvertretungen haben da noch einiges zu erledigen und ihre Mitglieder und Kunden auf die Problematik, die sich beim Fliegen ohne Flugleiter ergibt, hinzuweisen. Dazu gehört auch die Abwicklung des Funkverfahrens. Die AOPA hat sich dankenswerterweise die Mühe gemacht, eine mögliche „Phraseologie“ zu erarbeiten (AOPA-Letter 2/2023).

Mangelnde Disziplin und ein Missverständnis

Wie bei der Einführung neuer Verfahren ereigneten sich auch beim Fliegen ohne Flugleiter diverse Zwischenfälle, und sie werden auch künftig vorkommen. Wobei die Anzahl dieser Zwischenfälle sehr gering ist und hart an der Nachweisgrenze liegt. Sie wurden meist verursacht, weil sich mindestens einer bzw. eine der Beteiligten nicht korrekt verhalten hat. Selten war dabei der Verlust von Menschenleben zu beklagen, aber sie waren so gravierend, dass es sich lohnt, sie zu erwähnen.

Am 28. Dezember 1989 befand sich eine Beechcraft 1900C der Great Lakes Airlines auf dem Flug vom Flughafen Chicago-O'Hare zum Regionalflughafen Quincy, wobei eine Zwischenlandung auf dem Iowa Regional Airport von Burlington durchgeführt worden war. Am Boden des

Quincy-Airports befanden sich zwei weitere Flugzeuge, die zur Piste 4 gerollt waren: eine Beech King Air, die einen Schulflug durchführen wollte, sowie eine Piper Pa28 Cherokee. Die Cherokee befand sich als Nummer zwei hinter der King Air.

Die Kapitänin der Be1900C hatte sich vorschriftsgemäß auf der Unicom-Frequenz gemeldet und mitgeteilt, dass sie auf der kreuzenden Piste 13 landen würde. Während sich die Maschine noch im Endanflug befand, fragte die Kapitänin die Piloten der King Air, ob sie die Landung des Great-Lake-Flugs abwarten oder vorher noch starten wollten. Doch sie erhielt keine Antwort auf ihre Frage; auch bei der wiederholten Frage meldete sich die King Air nicht. Doch nun kam es zu einem Missverständnis. Der Pilot der Piper PA28 ging davon aus, dass die Frage an ihn gerichtet war und erklärte, hinter der King Air zu warten. Doch ein Teil dieses Funkspruchs wurde von der Besatzung der Be1900 nicht aufgenommen, da das GPWS ihre Aufmerksamkeit beanspruchte und sie den Funkspruch der Piper irrtümlich der King Air zuordneten. So nahmen sie an, dass beide Flugzeuge die Landung der Be1900C abwarten wollten und setzten ihren Anflug fort. Inzwischen hatte die King Air jedoch, ohne dies – wie vorgeschrieben – auf der Frequenz zu melden, ihren Start begonnen. Beide Maschinen kollidierten auf der Kreuzung der beiden Pisten. Die Insassen der King Air kamen bei der Kollision ums Leben; die beiden Piloten und die Passagiere der Be1900C überlebten den Zusammenstoß zunächst, verstarben jedoch später im Krankenhaus. Weil sich die Tür des Flugzeugs nicht öffnen ließ ...

Der Zwischenfall von Balina

Am 16. September 2021 befand sich eine Boeing B737-8FE der Virgin Australia Airways auf dem Flug von Sydney zum Balina Byron Gateway Airport. Beim Balina Airport handelt es sich um einen unkontrollierten Platz; die Kommunikation wurde auf der Balina Airport Common Traffic Advisory Frequency (CTAF) abgewickelt, auf der auch der Verkehr zu ein paar anderen Flughäfen (Casino, Lismore und Evans Head) abgewickelt wurde. Zusätzlich stand den Piloten der Balina Surveillance Flight Information Service (SFIS) zur Verfügung, der sich jedoch nicht am Flughafen befand, sondern im Brisbane ACC. Die Aufgaben eines SFIS ähneln jenen des Flight Information Service; Staffelung zwischen den einzelnen Flügen wird nicht angewen-



Flugplatz Leutkirch – möglicher Kandidat für Fliegen ohne Flugleiter? Foto: W.Fischbach

det. SFIS erteilt lediglich Information über die Position und Absichten der jeweiligen Kontrahenten. Dazu nutzt er auch die Informationen, die auf CTAF abgegeben werden.

Der „Gegner“ der B737 war eine Cessna C208 „Caravan“, die sich zu einem IFR-Flug zum Sunshine Coast Airport aufmachte. Als der Virgin Australia Flug noch 44 Seemeilen von Balina entfernt war, informierte der Co-Pilot SFIS, dass sie auf der Piste 24 landen wollten. Der SFIS-Controller informierte den Piloten der C208, der sich korrekt auf CTAF gemeldet hatte, unterschlug jedoch, dass die B737 auf der 24 landen und die C208 auf der 06 starten wollte. Weitere Meldungen folgten, und als sich die B737 noch fünf Seemeilen vom Aufsetzpunkt befand, konnten die Piloten die ihnen entgegenkommende Cessna sehen und führten einen „missed approach“ durch.

Schönheitsfehler beim Fliegen ohne Flugleiter

Nun kann es ja hin und wieder vorkommen, dass eine Freigabe eines Controllers nicht richtig verstanden wird. Weshalb diese Freigaben auch wiederholt werden müssen, sodass der Controller feststellen kann, dass seine Freigabe auch richtig angekommen ist. Doch dies ist beim Fliegen ohne Flugleiter nicht möglich, weil es einen Flugleiter nicht mehr gibt. Und dies gilt natürlich auch für die Meldungen, die in bestimmten Situationen abgesetzt werden müssen. So wird noch heute gerätselt, weshalb die Be1900C in Quincy gestartet ist, ohne dies vorher anzukündigen. Deshalb darf die Frage aufgeworfen werden, ob vielleicht das Funkgerät der King Air ausgefallen war und die Piloten im Glauben waren, diese Meldungen abgegeben zu haben. Wenn also auf der Unicom-Frequenz

kein Funkverkehr zu hören ist, dann gibt es eigentlich nur zwei Möglichkeiten: Es befindet sich wirklich kein anderes Flugzeug in der Umgebung des Platzes oder die Funkanlage hat ihren Geist aufgegeben. Letzteres kann jedoch einfach festgestellt werden, indem versucht wird, Kontakt mit dem Fluginformationsdienst aufzunehmen und um einen Radiocheck zu bitten. Wobei sich natürlich ein weiteres Problem ergibt. Wie soll sich ein Pilot bei einem Funkausfall verhalten?

Auch festzustellen, welche Betriebsrichtung an einem Flugplatz genutzt wird, ist möglicherweise ein Problem. Denn der Flugleiter, der darüber Auskunft geben könnte, ist ja nicht mehr da. Die AOPA hat da einen guten Vorschlag gemacht: nämlich nicht sofort in die Platzrunde einzufliegen, sondern den Platz in einer sicheren Höhe zu überfliegen und sich dann nach dem Windsack zu richten. Und auf ein weiteres Problem weist die AOPA hin. Wenn an einem Platz kein Flugleiter mehr da ist, dann stellt auch niemand mehr die Frage, ob der Flugplan schon geschlossen wurde oder der Flugleiter dies erledigen soll. Das müssen die Piloten schon selbst erledigen.

Um nicht falsch verstanden zu werden: Dieser Beitrag soll nicht als Plädoyer gegen das Fliegen ohne Flugleiter verstanden werden. Im Gegenteil – mit diesen Verfahren kann gerade an gering frequentierten Landeplätzen die Abwicklung einfacher werden. Mit dem Fliegen ohne Flugleiter werden bei verschiedenen Menschen unterschiedliche Erwartungen geweckt, wobei nicht alle erfüllt werden können. Nun liegt die ganze Angelegenheit beim Verkehrsminister; auf das Ergebnis kann man gespannt sein.

Kalle Küch Cup 2023



von Marcus Garske

Am 25. März war es endlich wieder so weit, es war Zeit für den KKC 2023.

Zwölf Teams und 130 Spieler und Supporter trafen sich in Karlsruhe, um bei dem berühmten Hallen-Fußballturnier die sportlichen Kräfte zu messen.

Es begann am 24. März mit der abendlichen Welcome-Party. Im Zentrum der Fächerstadt wurde die perfekte Location gefunden, um ein großes Wiedersehen der KKC-Gemeinde zu zelebrieren.



KKC – gesponsert by GdF. Foto: Marcus Garske



Bevor eine Liveband der Menge im „Brasil“ einheizte, fand die obligatorische Auslosung der Gruppenphase des Turniers statt.

Um den Turniersieg traten folgende Teams an: Rhein Radar, Wien, Hamburg, Berlin, Düsseldorf, München, Rhein Radar (Alte Herren), Akademie, Prag, Stuttgart, Worldgate Airlines, Sunrise (Bundeswehr).

Nach einer Nacht mit mehr oder weniger viel Schlaf startete das Turnier am nächsten Morgen um 9 Uhr mit dem ersten Spiel in der Sporthalle Rintheim.

Dank vieler helfender Hände aus dem Karlsruher Center wurde ein perfektes Umfeld geschaffen. Für Essen und Trinken wurde ebenfalls gesorgt.

Die Stimmung war innerhalb kürzester Zeit kaum steigerungsfähig. Besonders das Team vom Hamburger Tower sorgte mit seinen 17 (!!!) Spielern mit Gesang und Choreografien für Begeisterung. Das Team aus Düsseldorf heizte mit seiner Musikbox der gesamten Halle ein.

Nach insgesamt 38 Spielen stand der Sieger fest. Das Team aus Stuttgart besiegte im Finale das Team aus München mit 3:0!

Am Abend startete dann die große Abschlussfeier. Insgesamt kamen 300 Personen in die „Alte Hackerei“, um im Rahmen einer geschlossenen Gesellschaft zu feiern und den Siegerehrungen beizuwohnen. Die Bands „mackertlos“ und „Kosmikk“ brachten die Menge zum Kochen, und „DJ Infinity“ animierte die Menge dazu, bis 5 Uhr morgens zu tanzen. Es war eine rundum perfekte Veranstaltung, die alle Beteiligten sichtlich genossen haben.





Das Teilnehmerfeld aus Wien, Karlsruhe, Hamburg, Berlin, Düsseldorf, Frankfurt/Langen, Prag, Sunrise (Bundeswehr), und Worldgate Airlines.
Foto: Marcus Garske



A		B
RHEIN RADAR ALTE HERREN		RHEIN RADAR
WIEN		AKADEMIE
HAMBURG		PRAHA
BERLIN		STUTTART
DÜSSELDORF		WORLDGATE
MÜNCHEN		SUNRISE

Das Karlsruher Organisationsteam hat etwas Tolles auf die Beine gestellt und ganze Arbeit geleistet. Stellvertretend für die vielen Helfer seien Erik Hein und Bernd Sennekamp als die führenden Köpfe der monatelangen Planung genannt. Ein weiterer Dank geht an die GdF, ohne deren finanzielle Unterstützung eine solche Veranstaltung nicht möglich gewesen wäre.

See you 2024 in Berlin ...

Samstag
25.03.

Erstes Spiel
09:00
Uhr

Sporthalle Rintheim
Mannheimer Straße 2a

**KKC
2023**

Der Eintritt zur Halle ist frei
Bier und Essen in der Halle erhältlich

Berlin
BW Schönewalde
Düsseldorf
Frankfurt
Hamburg
München

Prag
Stuttgart
Wien
Worldgate Airlines
Rhein Radar
Rhein Radar AH

Alte Hackerei
Alter Schlachthof 11a

mackertlos
KOSMIK
DJ Infinity

Anschließend Party ab 19 Uhr
Live Musik ab 20 Uhr
Tickets für 5€ bei EC, AP, GS, BS

Gewerkschaft
der Flugsicherung **GdF**

BÜCHER

Buchvorstellungen



Andreas Fecker

101 Dinge, die man über Airlines wissen muss

Autor und Buchtitel verraten beinahe schon alles: Unser ehemaliger Kollege Andy Fecker beschäftigt sich in seiner aktuellen Publikation in seinem ihm typischen Stil mit vielen Hintergrundinforma-

tionen rund um Fluggesellschaften und Flüge mit diesen. Dabei beschränkt er sich nicht nur auf die „Big Player“ der Branche und richtet den Blick beispielsweise auch auf Nischen-Carrier, Oldtimer-Flüge oder Buschflieger. Einleitend darf natürlich ein Ausflug in die rechtlichen Grundlagen nicht fehlen. Obwohl man dabei sehr trockenen Stoff erwarten könnte, vermag es Andy, dieses Thema wieder einmal sehr unterhaltsam und kurzweilig zu erklären. Eigentlich trifft „unterhaltsam und kurzweilig“ auf das gesamte Buch zu.

Der Informationsumfang reicht von den unterschiedlichen Geschäftsmodellen über Catering, Flugzeugsitze, Überbuchungen, Sky Marshals bis zu Versicherungen. Es wird kein für Fluggäste wichtiger Aspekt ausgelassen. Außerdem werden dem Leser, durch entsprechende Beispiele, seine schlechten und positiven Erfahrungen mit Airlines und Flugreisen verständlich nahegebracht. Für sie hält Andy auch diverse Reisetipps parat – hier hätten es allerdings gern mehr sein dürfen.

Insgesamt ein Buch, das auf 192 Seiten unzählige Fragen zu den Themen Fliegen und Fluggesellschaften beantwortet, viele Anekdoten bereithält, sehr empfehlenswert ist, und das zu einem immer noch akzeptablen Preis. Sowohl der typische Vielflieger als auch jene, die nur gelegentlich im Flugzeug reisen, werden ihre Freude an dem Band haben. Übrigens hat Andy mit „101 Luftfahrt-Kuriositäten, die man kennen muss“ bereits sein nächstes Buch angekündigt – man darf gespannt sein.

HMH

GeraMond Verlag, München

ISBN: 978-3-96453-577-1

Preis: 16,99 EUR



Herbert Groß

Luftfahrt-Wissen – Von den Grundlagen bis hin zur Pilotenlizenz

Die überarbeitete 5. Auflage dieses Luftfahrt-Standardwerks ist Lexikon, Lese-

und Handbuch zugleich. Das Buch vermittelt das Wissen zu allen wichtigen Bereichen der Fliegerei und ist dabei leicht verständlich gehalten. Die Ausführungen beschäftigen sich unter anderem mit der Geschichte der Luftfahrt und technischen Aspekten wie Aerodynamik, Antrieb oder Instrumentierung von Flugzeugen und Hubschraubern. Abgedeckt werden aber auch Luftrecht, Flugsicherung, Navigation sowie Pilotenlizenzierung und die neuen

europäischen Gesetzesnormen für Luftfahrtslizenzen. Ein umfassendes Kompendium auf dem neuesten Stand.

Das Buch bietet eine Vielzahl von Informationen über Luftrecht und Flugsicherungsverfahren, Flugfunkverfahren, Flugplanung und Navigation, Flugzeuginstrumentierung, Aerodynamik und Luftfahrzeuge.

Hans-Joachim Krüger

Motorbuch Verlag

ISBN 978-3-613-04527-9

Preis: 39,90 EUR

328 Seiten



Apron Flughafen Stuttgart. Foto: Flughafen Stuttgart

Zeit der Bilanzen



von Hans-Joachim Krüger

Jährlich werden in dem Zeitraum April/Mai/Juni regelmäßig die Bilanzen von Wirtschaftsunternehmen vorgestellt. Zu diesen Unternehmen gehören auch die Flughäfen sowie die Fluggesellschaften. In den letzten Tagen erschienen die Berichte der verschiedenen Flughäfen, angefangen vom Flughafen

in Münster über Köln, Hamburg, Stuttgart, Nürnberg bis hin zu Frankfurt und München, und auch Berlin war dabei.

Der allgemeine Tenor bei diesen Veranstaltungen ist: Es geht aufwärts mit den Flugbewegungen und der Passagierentwicklung – zumindest an den meisten deutschen Flughäfen. Sicherlich generieren die Flughafengesellschaften ihre Einnahmen nicht nur aus Landeentgelten oder Abfertigungspauschalen von Fluggesellschaften, sondern die Einnahmen kommen sehr oft auch aus Vermietungen (z. B. Parkhäuser oder Geschäftszeilen) oder auch aus Verpachtungen.

Der Flughafen Köln/Bonn zum Beispiel spricht in einer Pressemitteilung von einem Millionengewinn, andere Flughäfen sprechen davon, dass man die verlustreichen Jahre der Corona-Einschränkungen hinter sich gelassen hat und zukunftsorientiert in die kommenden Jahre inves-

tiert. Die Mega-Airports Frankfurt und München haben zwar noch immer nicht ihr Soll aus den Vor-Corona-Jahren erreicht, aber die Tendenz zeigt steil nach oben. Auch wenn man berücksichtigt, dass in der Vergangenheit nicht nur Corona-Maßnahmen ihren negativen Einfluss hatten, sondern auch Streikmaßnahmen und Facharbeitermangel gewaltig an der Konzernbilanz kratzten. Insofern kann man fast behaupten: alles im Lot!

Aber da gibt es ja noch Berlin und auch Stuttgart – beide Flughäfen sind eigentlich, was die Verkehrszahlen angeht, „voll im Trend“. Und jetzt nochmals ein Aber: Die finanziellen Verpflichtungen aus der Vergangenheit knabbern weiter an den Bilanzsummen. In Berlin wird das Millionen- oder, besser gesagt, das Milliardengrab immer tiefer und kann eigentlich nur durch weitreichende Subventionen oder Verkäufe aufgefangen werden. In Stuttgart sorgt das Mammutprojekt „Stuttgart 21“ nicht nur für negative Zeilen über die Deutsche Bahn, sondern auch der Flughafen Stuttgart ist maßgeblich in dieses Projekt involviert und steht gerade mit der Deutschen Bahn vor Gericht, was die Übernahme von weiteren Kosten angeht. Eigentlich waren die Ausgaben für den Flughafen Stuttgart an diesem Projekt gedeckelt, aber die stetigen Mehrkosten und auch die fehlerhaften Planungen lassen auch dieses Projekt zu einem Milliardengrab mutieren. Ob tatsächlich die finanziellen Ausgaben für die Flughäfen Berlin und auch Stuttgart den wirtschaftlichen Erfolg irgendwann einmal einstellen, darf sicherlich immer wieder hinterfragt werden.

30 Jahre Flugverbindung Tokio – Frankfurt – Tokio

Es ist mit Sicherheit eine der längeren Verbindungen, die tagtäglich von Frankfurt aus angeboten werden. Seit genau 30 Jahren fliegt die Fluggesellschaft All Nippon Airlines (ANA) die Strecke Tokio – Frankfurt – Tokio und setzt dafür nun den hochmodernen Boeing Dreamliner (B787) ein.

Mit einer Führung durch den fast startbereiten Dreamliner kurz vor Abflug am Abfluggate B44 und einer imposanten Trommel- und Samurai-Show wurde der Jubiläumsflug gefeiert und dann auch schließlich auf die nahezu 13-stündige Reise geschickt.

Hans-Joachim Krüger





Pistensanierung im vollen Gang. Foto: Flughafen Hamburg

Pistensanierung in Hamburg

Das Start- und Landebahnsystem am Hamburg Airport ist zum Teil schon über 60 Jahre alt. Um stets einen guten Zustand und die Sicherheit im Flughafenbetrieb zu gewährleisten, ist in regelmäßigen Zeitabständen eine großflächige Erneuerung der obersten Deckschicht notwendig – ähnlich wie im Straßenbau. Diese Maßnahme wird Hamburg Airport im Jahr 2023 an beiden Pisten umsetzen müssen. Da diese Arbeiten nicht im laufenden Betrieb vorgenommen werden können, sind hierfür Sperrzeiten von jeweils 28 Tagen pro Bahn erforderlich. Die erste Bahnsperre wird voraussichtlich vom 31. Mai bis zum 28. Juni 2023 stattfinden. Gesperrt wird die Piste 05/23 (Niendorf/Langenhorn) – das heißt, alle Flüge starten und landen in dieser Zeit über Norderstedt und Alsterdorf.

„Wie zum Beispiel auch im Straßenbau üblich, muss bei unseren Start- und Landebahnen in bestimmten Zeitabständen die oberste Deckschicht erneuert werden. So bleiben die Pisten sicher nutzbar für den Flugbetrieb – das hat oberste Priorität am Flughafen Hamburg“, erklärt

Martin Borstelmann, Projektleiter Tiefbau am Hamburg Airport. „Bei der Planung gibt es vieles zu beachten: Zum Beispiel ist uns wichtig, dass die Termine außerhalb der Ferienzeiten liegen – das ist auch im Interesse der Anwohnerinnen und Anwohner. Zum anderen werden ausnahmsweise auch Nacharbeiten notwendig sein, wenn beispielsweise am Pistenkreuz gearbeitet wird. Dieses können wir tagsüber nicht sperren.“

Ausblick:

Die zweite 28-tägige Sperrung folgt im September

Die Erneuerung der obersten Deckschicht der Start- und Landebahn 15/33 (Norderstedt/Alsterdorf) wird voraussichtlich vom 30. August bis zum 27. September 2023 erfolgen. In diesem Zeitraum starten und landen dann alle Flüge über Niendorf und Langenhorn. Wenn die oberste Deckschicht fertig erneuert ist, werden in den Folgejahren voraussichtlich weniger kurzfristige Erhaltungsmaßnahmen an den Start- und Landebahnen erforderlich sein.

Hans-Joachim Krüger



Mal wieder zu früh? British Airways CityFlyer E-170 im Anflug auf den City Airport von London. Foto: British Airways

Kurz und interessant

zusammengestellt von Werner Fischbach

Die Schweizerische Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) hat dem Kantonsrat von Zürich empfohlen, dem Projekt der Pistenverlängerungen zuzustimmen. Bereits im Jahr 2012 hatte eine Sicherheitsüberprüfung die Verlängerung der Pisten 14/32 und 10/28 angeregt; der Regierungsrat von Zürich hat dem Vorhaben bereits zugestimmt.

oo00oo

Um den Fluglärm und die CO₂-Emissionen einzudämmen, möchte der Flughafen Amsterdam Starts zwischen 00:00 und 06:00 Uhr sowie Landungen zwischen 00:00 und 05:00 Uhr untersagen. Ferner möchte der Flughafen private Jets und kleinere, lärmintensive Flugzeuge verbannen und hat Pläne zum Bau einer weiteren Piste („parallel Kaagbaan Runway“) aufgegeben.

oo00oo

Auf einem Passagierflug in Südafrika musste der Pilot einer Beech Baron feststellen, dass sich eine Kobra unter seinem Sitz niedergelassen hatte. Er behielt die Nerven, informierte seine Passagiere, landete außerplanmäßig auf dem Flugplatz von Welkom (FAWM) und half seinen Fluggästen beim Verlassen des Flugzeugs. Die Kobra nutzte die Zwischenlandung und „schlug sich in die Büsche“.

oo00oo

Nahezu 14 Jahre hat es gedauert, bis das Urteil über den Absturz eines Air France A330, der über dem Südatlantik am 1. Juni 2009 abgestürzt war, zumindest juristisch geklärt wurde. Ein französisches Gericht urteilte nun, dass weder Airbus noch Air France für diesen Unfall verantwortlich gemacht werden können.

oo00oo



Ein äußerst seltener Vorgang ereignete sich am 18. April, als die Niedrigpreisgesellschaft Southwest Airlines die Aufsichtsbehörde FAA bat, gegen die Fluglinie ein Startverbot wegen technischer IT-Probleme zu verhängen. Dies betraf laut „Flight Aware“ 1.728 Flüge, was 41 Prozent des Flugprogramms entsprach. Ein ähnliches Desaster erlebte Southwest Airlines im Zeitraum zwischen dem 20. und 29. Dezember letzten Jahres, als aufgrund eines IT-Problems rund 17.000 Flüge gestrichen werden mussten. Die Pilotengewerkschaft „Southwest Airlines Pilots Association“ reagierte verärgert.

oo00oo

Weltweite Pilotenverbände, darunter auch die ECA (European Pilots Association), bei der auch die Vereinigung Cockpit (VC) Mitglied ist, wehren sich gegen die Pläne von Industrie und Fluggesellschaften, aus Kostengründen die Cockpits von Verkehrsflugzeugen nur mit einem Piloten zu besetzen („reduced Crew Operations“). Kommerzielle Interessen müssten bei Sicherheitsfragen hintenanstellen, meinte VC-Präsident Stefan Herth.

oo00oo

Während sich viele Fluggesellschaften mit Verspätungen herumschlagen müssen, hat die British Airways-Tochter CityFlyer ein Problem, weil ihre Flugzeuge zu früh auf dem City Airport von London ankommen. Dies schafft Probleme für den Flughafen, da nur eine begrenzte Zahl an Abstellpositionen zur Verfügung steht und deshalb so mancher Flug nicht abgefertigt werden kann.

oo00oo

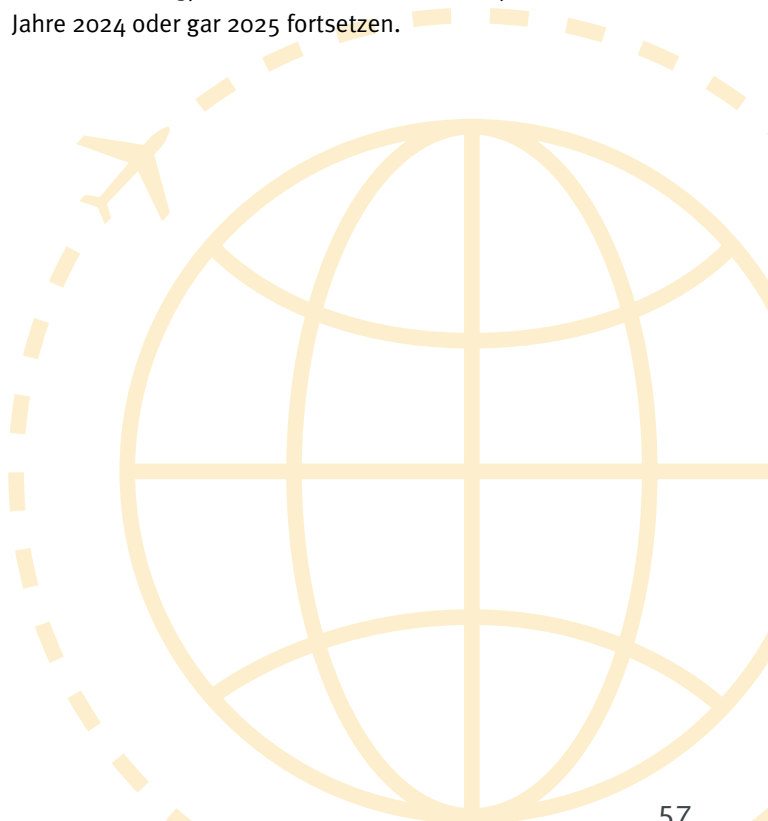
Aufgrund des wachsenden Markts bei Militärflugzeugen in Europa will Embraer Flugzeuge nach NATO-Standard bauen und diese auch in Europa herstellen. Dabei denken die Brasilianer in erster Linie an den Militärtransporter C390 und das propellergetriebene Erdkampfflugzeug A-29N „Super Tucano“.

oo00oo

Mit der Wiederaufnahme des A380 in den Liniendienst bietet die Lufthansa für dieses Jahr zusätzlich 50.000 Sitzplätze; für das nächste rechnet der Kranich mit mindestens einer Million weiterer Passagiere. Die ersten Ziele, die mit dem A380 angefliegen werden, sind Boston und New York. Los Angeles und Bangkok sollen folgen.

oo00oo

Während sich die Flugzeug- und Triebwerkhersteller kaum vor Aufträgen retten können, beklagen sie Engpässe beim Rohmaterial und bei wichtigen Bauteilen. So beklagte Airbuschef Faury fehlende Sitze und Halbleiter, die Triebwerkhersteller MTU und Safran mangelndes Rohmaterial. Diese Engpässe könnten sich laut Faury bis in die Jahre 2024 oder gar 2025 fortsetzen.





Air Lloyd – MD-900-Hubschrauber in Aachen. Foto: Rainer Bexten



Redaktionsschluss

Ausgabe 4/2023 – 22.07.2023

Impressum

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

Geschäftsstelle: Frankfurt Airport Center 1 | Gebäude 234 | HBK 31
Hugo-Eckener-Ring | 60549 Frankfurt am Main
E-Mail: geschaeftsstelle@gdf.de | Homepage: www.gdf.de

Bankverbindung: Postbank Dortmund
IBAN: DE41 4401 0046 0756 5174 69 | BIC: PBNKDEFF

Verantwortlich für den Inhalt: GdF-Vorstand
Vorstand für Presse und Kommunikation: Jan Janocha

Redaktion: Hans-Joachim Krüger (Chefredakteur), Thomas Williges (Spotter, Airlines, Int. Affairs), Brigitte (Emmi) Enneper (Ehemalige), Werner Fänderich, Frank Sasse, Jörg Biermann (Int. Affairs), Bernd Büdenbender (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Elena Stegemann, Melina Münch, Simone Lorenz (Redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (Facebook), Thomas Ullrich (Allgemeine Dienste), Barbara Gegenwart

Anschrift der Redaktion: „der flugleiter“
Frankfurt Airport Center 1 | Gebäude 234 | HBK 31 | Hugo-Eckener-Ring |
60549 Frankfurt am Main | E-Mail: redaktion@gdf.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Matthias Maas, Jan Janocha, Jörg Biermann, Oliver Wessollek, Roman Schütz, Jens Lehmann, Thomas Williges, Werner Fischbach, Thorsten Raue, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Bernd Büdenbender, Rüdiger Purps, Frank Sasse, Thomas Ullrich, Oliver Strack

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

Cover: Tower Nürnberg (Foto: Flughafen Nürnberg)

U3: Airbus A400-Start in Köln (Foto: Rainer Bexten)

U4: Flughafen Gibraltar (Foto: Rainer Bexten)

Layout, Illustration & Prepress: lithoarts GmbH | Im Sterzwinkel 7 |
69493 Hirschberg

Druck: ColorDruck Solutions – eine Marke der Print Media Group GmbH,
Niederlassung Leimen | Gutenbergstraße 4 | 69181 Leimen

„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 der Verfasser/Verfasserinnen.

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

ISSN 0015-4563



