

AUSGABE 5/2022

- BERICHT VON DER BUNDES-DELEGIERTENKONFERENZ IN DARMSTADT
- DIE DFS WIRD NACHHALTIG(ER)
- ÜBERSTUNDENVERGÜTUNG
- OPERATION „PITCH BLACK“

# der flugleiter



## Information des Bundesvorstands



Für das Jahr 2023 sind folgende  
Veranstaltungen im Bereich der GdF geplant:

### **Delegierten- und Obleutewahlen 2023** 05.01. bis 15.01.2023 (bundesweit)

**Fachbereichskonferenz FSTD**  
04. und 05.05.2023 in Königswinter

**Fachbereichskonferenz FSBD**  
13. bis 15.06.2023 in Bremen

**Fachbereichskonferenz FSAD**  
05. und 06.05.2023 in Bremerhaven

**Bundesdelegiertenkonferenz**  
22. und 23.09.2023 in Darmstadt

Wir bitten alle Delegierten,  
diese Termine zur Kenntnis zu nehmen  
und ggf. freizuhalten.

Die Einladungen zu diesen  
Veranstaltungen erfolgen gesondert.





Die DFS wird nachhaltig(er) **S. 28**



Karl Borns letzter Gruß an Air Berlin **S. 36**



Navigationsflug: unnötiges Wissen oder vergessene Weisheit? **S. 40**



Codennamen „Pitch Black“ und „Kakadu“ **S. 48**



Baltic Sea Circle 2022 – Winter Edition **S. 56**

<b>Editorial</b> .....	<b>04</b>
<b>Termine</b> .....	<b>06</b>
<b>GdF Vorstand</b>   19. Bundesdelegiertenkonferenz 2022 in Darmstadt .....	<b>07</b>
<b>Interview</b>   Fragen an den Vorsitzenden des Fachbereichs FSTD – André Vöcking .....	<b>12</b>
<b>Interview</b>   Fragen an den FSBD-Vorstand „Internationales“ – Sebastian Sachs .....	<b>14</b>
<b>Interview</b>   Fragen an den FSBD-Vorstand „ATOS“ – Lars Ilchmann .....	<b>16</b>
<b>FSBD</b>   Bericht aus dem FSBD .....	<b>15</b>
<b>Verbände</b>   Bericht zur 61 <sup>st</sup> IFATCA virtual Annual Conference .....	<b>18</b>
<b>Verbände</b>   12 <sup>th</sup> FISO Seminar hosted by IFISA .....	<b>24</b>
<b>ATC</b>   Die DFS wird nachhaltig(er) .....	<b>28</b>
<b>Spotter I</b> .....	<b>31</b>
<b>Joe's Corner</b> .....	<b>32</b>
<b>Berichte</b>   Überstundenvergütung für mehrere Jahre ist steuerermäßigt .....	<b>34</b>
<b>Berichte</b>   Karl Borns letzter Gruß an Air Berlin .....	<b>36</b>
<b>Berichte</b>   Navigationsflug: unnötiges Wissen oder vergessene Weisheit? .....	<b>40</b>
<b>Spotter II</b> .....	<b>47</b>
<b>Berichte</b>   Codennamen „Pitch Black“ und „Kakadu“ .....	<b>48</b>
<b>Accidents I</b>   „One of these days“ – vom „Overshoot“ zum „Doppeldecker“ .....	<b>50</b>
<b>Leserbriefe</b>   Berlins größtes Drachenbootfestival – wir waren dabei! .....	<b>54</b>
<b>Leserbriefe</b>   Baltic Sea Circle 2022 – Winter Edition .....	<b>56</b>
<b>Aus aller Welt</b>   Kurz und interessant .....	<b>60</b>
<b>Impressum</b> .....	<b>62</b>



von Matthias Maas,  
Bundesvorsitzender

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

herzlich willkommen zur fünften Ausgabe unseres „der flugleiter“ 2022.

Vor wenigen Wochen fand in Darmstadt die **19. ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz** unserer Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. (GdF) in Darmstadt statt.

Nach der letztjährigen Veranstaltung in Berlin ging es in diesem Jahr *traditionsgemäß* wieder nach Darmstadt. Persönlich war ich sehr erleichtert, dass wir erneut diese wichtigste Veranstaltung innerhalb unseres Vereins als Präsenzveranstaltung durchführen konnten und – bis zum Tag der Erstellung dieses Berichts – keinerlei Corona- oder sonstige Krankheitsfälle aus dieser Veranstaltung bekannt wurden.

Zwei Tage lang nutzten über **150 Delegierte und Gäste** die Zeit, sich sowohl im Auditorium als auch in vielen Einzelgesprächen und kleineren Gruppen zu wichtigen Themen rund um Gewerkschaftsarbeit, aber auch zu allen anderen Themen aus der Luftverkehrswirtschaft auszutauschen. Ein wichtiger Tagesordnungspunkt waren die turnusgemäßen Vorstandswahlen.

In diesem Jahr standen unter anderem das Amt des Bundesvorsitzenden, das Bundesvorstandsamt für die Ge-

schäftsführung sowie das Bundesvorstandsamt Tarif und Recht für die Bereiche DFS und Apron zur Wahl.

Es macht mich sehr stolz, dass ich bereits zum fünften Mal in das Amt des Bundesvorsitzenden wiedergewählt wurde und für zwei weitere Jahre die Geschicke der GdF mitgestalten und unsere Positionen auch nach außen vertreten darf. Allerdings habe ich den Delegierten bereits vor der Wahl klargemacht, dass es in zwei Jahren dann an der Zeit wäre, den Staffeln des Bundesvorsitzenden an jemand anderen (jüngeren?) weiterzugeben. Da im nächsten Jahr meine aktive Zeit bei der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) dem Ende entgegengeht und ich in die Übergangsversorgung wechsele, ist es nur korrekt und richtig, auch im Amt des Bundesvorsitzenden für frischen Wind und neue Ideen zu sorgen. Geschickterweise wäre es natürlich schön, den oder die zukünftigen Kandidaten oder Kandidatinnen einige Zeit vorher mit den anstehenden Aufgaben des Vorsitzenden vertraut zu machen, sodass diese sich vorab ein Bild des Arbeits- und Zeitaufwands machen können, den dieses tolle und spannende Amt sicherlich in einem nicht unerheblichen Maße mit sich bringt. Ich stehe dafür sehr gern zur Verfügung.

Für das seit einigen Monaten unbesetzte Amt des Bundesvorstands für die Geschäftsführung kandidierte **Yvonne Dalitz**, langjähriges Mitglied aus dem Fachbereich FSBD und beruflich in der Unternehmenszentrale der DFS tätig. Das hervorragende Wahlergebnis, mit dem unsere Dele-



gierten Yvonne in dieses Amt gewählt haben, ist ein toller Vertrauensvorschuss.

Ich persönlich, aber auch der gesamte Bundesvorstand, freue mich, bzw. freut sich, auf die Zusammenarbeit mit Yvonne, und wir werden sie bestmöglich unterstützen, damit der Start in dieses umfangreiche, aber wichtige Aufgabenfeld reibungslos gelingt.

Für das dritte zur Wahl anstehende Bundesvorstandsamt, Tarif und Recht (Bereich DFS und Apron), kandidierte der bisherige Amtsinhaber **Rüdiger Purps** und wurde ebenfalls deutlich in seinem Amt bestätigt. Rüdiger geht somit in seine zweite Amtszeit in diesem wichtigen Bereich der Gewerkschaftsarbeit und gibt der Tarifarbeit so die nötige Ruhe und Kontinuität, die anstehenden Aufgaben zum Wohle unserer Mitglieder mit dem gesamten Tarifteam und den Tarifkommissionen weiter abzarbeiten.

Um das Bild der neuen Zusammensetzung des Bundesvorstands abzurunden, möchte ich ebenfalls erwähnen, dass bereits am Vortag der Bundesdelegiertenkonferenz eine außerordentliche Fachbereichskonferenz des FSAD stattfand, auf der – nach zweijähriger Auszeit – **Jörg Waldhorst** wieder zum Leiter des Fachbereichs und somit auch zum Mitglied des Bundesvorstands gewählt wurde. Seinem Vorgänger im Amt, **Sönke Keller** aus München, möchte ich für die Unterstützung und Mitarbeit in den vergangenen zwei Jahren recht herzlich danken und hoffe, ihn – in welchem Amt auch immer – weiterhin als aktiven Mitarbeiter in der GdF wiederzusehen. Darüber hinaus wurden auf dieser Fachbereichskonferenz sowohl **Catja Gräber** als auch **Thomas Ullrich** in ihren Ämtern im Fachbereichsvorstand des FSAD für weitere zwei Jahre bestätigt.

Auf der diesjährigen Bundesdelegiertenkonferenz wurden abschließend noch zwei weitere Stellvertreter des Bundesvorsitzenden neu gewählt. Traditionsgemäß gingen diese an die (neuen) Leiter der Fachbereiche, **Oliver Wessollek** (FSBD) und **Jörg Waldhorst** (FSAD).

Allen neu- und wiedergewählten Vorständen möchte ich auf diesem Weg gratulieren. Ich wünsche allen eine gute und erfolgreiche Amtszeit und bin mir sicher, dass wir so hervorragend für die kommenden Aufgaben in den nächsten Jahren aufgestellt sind.

Über die weiteren Themen der diesjährigen Bundesdelegiertenkonferenz wird in dieser Ausgabe ausführlich

berichtet, jedoch möchte ich an dieser Stelle noch zwei weiteren Personen danken, die zum Gelingen dieser Veranstaltung beigetragen haben.


Zum einen **Dirk Mahns**, der als COO und somit als Mitglied der Geschäftsführung der DFS am zweiten Tag der Veranstaltung die Anwesenden mit seinem Gastvortrag über viele wichtige Punkte und Zahlen rund um die derzeitige Situation der DFS und der gesamten Luftverkehrsbranche informierte und sich im Anschluss daran den zahlreichen Fragen und Anmerkungen der Delegierten und Gäste stellte.

Zum anderen unserer Angestellten **Veronika Gebhart**, die seit Gründung der GdF ununterbrochen die Bundesdelegiertenkonferenz jedes Jahr aufs Neue organisiert und begleitet, Anmeldungen und Wünsche aller Teilnehmer berücksichtigt, die Verhandlungen mit den Konferenzhotels führt und immer ein waches Auge während der Veranstaltung hat, damit diese ohne Probleme durchgeführt werden kann. Dies tat sie in diesem Jahr allerdings zum letzten Mal. Veronika wird im Frühjahr 2023 in die wohlverdiente Altersteilzeit wechseln und hat bereits – im Zuge der Organisation der diesjährigen Konferenz – ihre Kollegin **Elena Stegemann** in alle wichtigen Detailfragen eingearbeitet und somit den Staffelstab übergeben. Veronika wurde im Verlauf der diesjährigen Konferenz von allen Anwesenden mit langanhaltenden Standing Ovations und einer kleinen Aufmerksamkeit aus diesem Aufgabenbereich würdig verabschiedet. Dabei ist sicherlich auch das ein oder andere Tränchen geflossen.

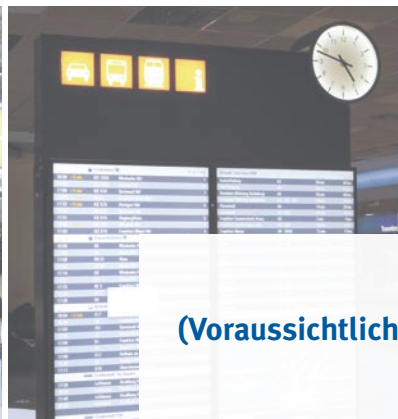
Elena wünsche ich alles Gute für diese neu gewonnene Aufgabe, die nun unmittelbar beginnt, denn „nach der Konferenz ist vor der Konferenz“. Die 20. ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz 2023 ist bereits terminiert und findet am 22./23. September 2023 ebenfalls wieder in Darmstadt statt.

Liebe Leserinnen und Leser, freuen Sie sich jetzt wieder auf eine weitere interessante und spannende Ausgabe unseres beliebten Fachmagazins.

Herzliche Grüße



Matthias Maas  
Bundesvorsitzender



## (Voraussichtliche) GdF-Termine

### OKTOBER 2022

- 05. AG ATOS (ehemals FDB)
- 06. Vorstandssitzung FSBD
- 10. – 11. AG ATOS und Podcast-Aufnahme
- 17. Vorstandssitzung Bund
- 19. BDL-Veranstaltung
- 24. – 25. Tarifierverhandlung ETV

- Frankfurt
- ZOOM
- Frankfurt
- Frankfurt
- Berlin
- Frankfurt

### NOVEMBER 2022

- 07. – 08. Vorstandssitzung FSBD
- 16. – 17. Vorstandssitzung Bund
- 28. Vorstandssitzung FSTD
- 28. Gemeinsame Vorstandssitzung
- 29. – 30. Tarifkommission DFS

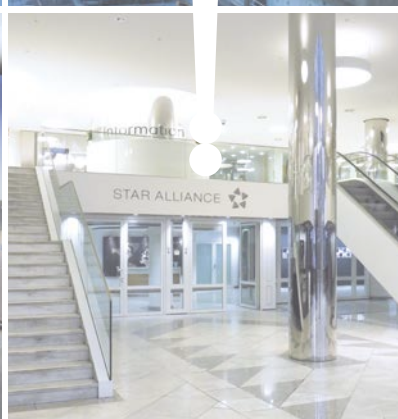
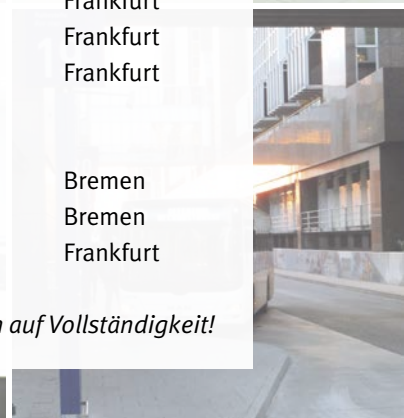
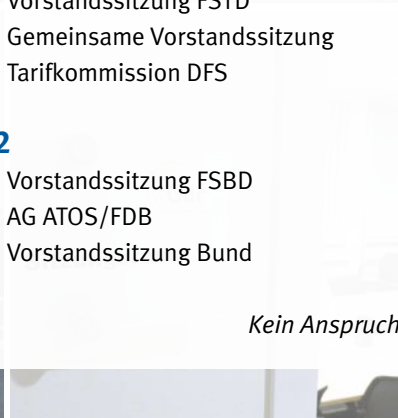
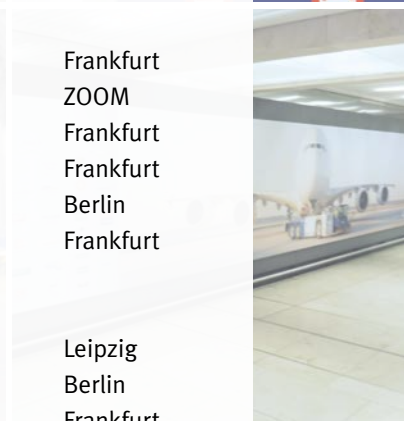
- Leipzig
- Berlin
- Frankfurt
- Frankfurt
- Frankfurt

### DEZEMBER 2022

- 08. – 09. Vorstandssitzung FSBD
- 13. – 14. AG ATOS/FDB
- 14. – 15. Vorstandssitzung Bund

- Bremen
- Bremen
- Frankfurt

*Kein Anspruch auf Vollständigkeit!*







Der Bundesvorstand der GdF. Foto: S. Schöne

## 19. Bundesdelegiertenkonferenz 2022 in Darmstadt



von Melina Münch

### Darmstadt – der Tradition wegen

Nach zwei Jahren fand die jährliche Bundesdelegiertenkonferenz wieder in Darmstadt statt. Die Wissenschaftsstadt beherbergt das European Space Operations Centre (ESOC), von wo aus sämtliche Satellitenmissionen der Europäischen

Weltraumorganisation ESA gesteuert werden, und auch die „Europäische Organisation für die Nutzung meteorologischer Satelliten“ (EUMETSAT), die mit ihren Wettersatelliten sowohl Informationen für die täglichen Vorhersagen als auch Daten zur Klimaveränderung ermittelt.

Das Maritim Hotel, unmittelbar am Hauptbahnhof gelegen, war bereits viele Jahre Veranstaltungsort der Konferenz.

Hier wurden zahlreiche Vorstände gewählt und reichlich Beschlüsse gefasst. So auch in diesem Jahr, in dem unter anderem über die Struktur der GdF diskutiert wurde.

Fast pünktlich startete die Konferenz mit Hinweisen auf ihre Durchführung. Nach der Begrüßung der Delegierten und Gäste durch den Bundesvorsitzenden Matthias Maas wurde auch der Verstorbenen des letzten Jahres gedacht.

Die Tagungsleitung übernahmen der Bundesvorsitzende Matthias Maas und sein Stellvertreter André Vöcking. Wichtig für jede Konferenz, sei es Bundesfachbereichs- oder Bundesdelegiertenkonferenz, ist die Beschlussfähigkeit. Die diesjährige Mandatsprüfung, durchgeführt und stets aktuell gehalten von Steffi Senglaub (FSBD), Andreas Luhn (FSTD) sowie Stefan Krauß (FSAD), bestätigte diese.

Bevor es mit den Berichten des Bundesvorstands losging, bat der Vorsitzende Veronika Gebhart auf die Bühne.





Die Anwesenden erheben sich für V. Gebhart und applaudieren ihr.  
Foto: Thomas Williges



V. Gebhart bedankt sich bei den Anwesenden und bekommt von M. Maas Merci und eine Flasche Chardonnay.  
Foto: Thomas Williges

Sie wurde für ihre langjährige, erfolgreiche Tätigkeit als Mitarbeiterin in der GdF-Geschäftsstelle gewürdigt. Dank ihr gab es in ihren 26 Jahren Betriebszugehörigkeit jährlich erfolgreiche Fachbereichs- und Bundesdelegiertenkonferenzen. Alle Anwesenden verabschiedeten sie mit langanhaltenden Standing Ovationen in die Altersteilzeit, die sie im kommenden Jahr antritt.

Zusätzlich wurde Peter Schaaf als Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der DFS herzlich verabschiedet, da er sich im nächsten Jahr in die Übergangsversorgung begibt und damit Platz für einen Nachfolger macht.

#### Berichte des Vorstands

Wie in jedem Jahr, erhielten alle Delegierten bereits im Vorfeld den Bericht über die umfangreichen Tätigkeiten des gesamten Vorstands vorab zur Kenntnisnahme. Weitere mündliche Ergänzungen wurden von allen Bundesvorständen vorgetragen.

So ergänzte Matthias Maas seinen schriftlichen Beitrag mit Kommentaren zum Tagesgeschäft der GdF, zu den Bundesvorstandssitzungen und gab einen ausführlichen Rückblick sowie Ausblick über alle Bereiche, in denen die GdF tätig ist.





P. Schaaf wird von M. Maas verabschiedet. Foto: T. Williges

Darüber hinaus ergänzte er auch den Bericht aus der Geschäftsführung, da er dieses Amt nach dem Rücktritt von Axel Dannenberg kommissarisch übernommen hatte. Insbesondere der Umgang mit der Corona-Pandemie im laufenden Geschäftsbetrieb war sicherlich nicht einfach, wurde jedoch unter Mithilfe aller Angestellten hervorragend und ohne Reibungsverluste gelöst.

Dafür bedankte er sich herzlich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der GdF. Weiter berichtete er über den Fortgang der Modernisierung der Geschäftsstelle, in deren Verlauf dann ein effektiveres Arbeiten im Homeoffice für die Kolleginnen der Geschäftsstelle möglich sein wird.

Darüber hinaus freute er sich, dass Elena Stegemann vor Kurzem erfolgreich eine Ausbildung absolviert und Prüfung zur Datenschutzbeauftragten abgelegt hat und diese wichtige Tätigkeit nun innerhalb der GdF ausübt. Generell soll den Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen die Möglichkeit zur Aus- und Weiterbildung angeboten werden, um den hohen Standard der Geschäftsstelle dauerhaft halten zu können.

Die internationalen Kontakte der GdF fanden im letzten Geschäftsjahr noch überwiegend virtuell statt, seit einiger Zeit jedoch auch wieder in Präsenz. Die GdF wird in diesem Bereich unter anderem durch Volker Möller vertreten, der in einem ausführlichen Vortrag auf die teilweise dramatischen Situationen im Bereich der Flugsicherungen in Albanien, Polen und Kroatien einging und eindrucksvoll schilderte, wie er als Vertreter der GdF, aber auch als Mitglied im Vorstand von ATCEUC dort – meist zusammen mit Volker Dick, dem Präsidenten von ATCEUC, – nach Lösungen sucht und für die Arbeitnehmerrechte unserer dortigen Kolleginnen und Kollegen kämpft.

Rüdiger Purps, Vorstand Tarif & Recht für die DFS und Apron, schilderte umfangreich Details über seine Arbeit und die Verhandlungen der vergangenen Monate. Trotz

derzeit geschlossener Tarifverträge bemühen sich sowohl GdF als auch DFS um Verbesserungen tariflicher Errungenschaften und um ein Anpassen verschiedener Themenfelder an die aktuelle Situation in der Luftfahrt.

Oliver Strack, Vorstand Tarif Regio, berichtete von seinem ersten Amtsjahr, in dem es aufgrund von Turbulenzen unter anderem an den Flughäfen in Schönhagen und am Hahn nie langweilig wurde, aber im Gesamtbereich vieles für die Mitglieder erreicht werden konnte, trotz oder vor allem gerade auch während der Pandemie. Über einige erfolgreiche Tarifabschlüsse konnte er hier exemplarisch berichten.

Jan Janocha, Bundesvorstand für Presse und Kommunikation, informierte die Delegierten über die aktuelle Mitgliederentwicklung. Nebenbei wurden noch die Themen Mitgliederpflege, Homepage sowie die Mitgliederzeitschrift „der flugleiter“ angesprochen. Zusätzlich berichtete er von einem erfolgreichen Podcast ([www.readyoufive.de](http://www.readyoufive.de)), den die GdF und die Vereinigung Cockpit (VC) gemeinsam regelmäßig erstellen.

Die Tätigkeiten der Fachbereiche wurden von den jeweiligen Vorsitzenden vorgetragen. Für den FSBD war dies Oliver Wessollek, für den FSTD André Vöcking und für den FSAD Sönke Keller, der am Vortag auf einer außerordentlichen Fachbereichskonferenz von Jörg Waldhorst im Amt des Leiters des Fachbereichs und somit als Mitglied des Bundesvorstands abgelöst wurde. Nach seinem letzten Vorstandsbericht wurde Sönke Keller mit viel Applaus von den Delegierten verabschiedet.

Zum Schluss folgte der Bericht der langjährigen Schatzmeisterin, Dr. Gabriele Dederke, die die Zahlen und Bilanzen der GdF aus dem abgelaufenen Geschäftsjahr mit einem fachlichen und für alle transparenten Vortrag erläuterte.

Nach diesen Vorträgen der einzelnen Vorstandsmitglieder durften dann die Sprecher der Kommissionen ihre Berichte abgeben und über ihre Tätigkeiten berichten, die auch im vergangenen Jahr coronageschuldet teilweise stark eingeschränkt waren.

Im Anschluss daran wurde der gesamte Bundesvorstand einstimmig von den Delegierten für seine Tätigkeiten im vergangenen Geschäftsjahr entlastet.

Den Gastvortrag während der diesjährigen Konferenz hielt Dirk Mahns, COO und Mitglied der Geschäftsführung der DFS.

Er berichtete ausführlich über die aktuelle Verkehrsentwicklung sowie die Personal- und Ausbildungssituation der DFS und stellte aktuelle Projekte, Maßnahmen und Vorhaben der Deutschen Flugsicherung GmbH vor.

Die Delegierten brachten sich mit Fragen und Anmerkungen hierzu ein, und es entstand eine (für beide Seiten) interessante Diskussion.

#### Vorstandswahlen

In diesem Jahr standen drei Vorstandsämter und zwei Stellvertreter des Bundesvorsitzenden zur Wahl.

Seit mehr als neun Jahren vertritt Matthias Maas die Gewerkschaft als Bundesvorsitzender.

In seinen Worten vor dem Wahlgang wies er darauf hin, dass dies, sollte er wiedergewählt werden, wohl seine letzte Amtszeit wäre und es danach an der Zeit sei, eine Veränderung an der Spitze der GdF einzuleiten.

Im anschließenden Wahlgang – die Bundesvorstandswahlen fanden in diesem Jahr elektronisch statt – wurde er für die kommenden zwei Jahre mit großer Mehrheit wiedergewählt.



Gastvortrag von Dirk Mahns, COO/DFS. Foto: T. Williges



Die neue Geschäftsführerin: Yvonne Dalitz. Foto: T. Williges

Für das Bundesvorstandsamt zuständig für die Geschäftsführung der GdF, stellte sich Yvonne Dalitz aus der UZ in Langen zur Wahl. Sie hatte sich bereits auf der FSBD-Konferenz und in einer Mitgliederinfo den Delegierten vorgestellt.

Die Delegierten wählten auch sie mit großer Mehrheit in das neue Amt.

(Die Redaktion wird im nächsten „der flugleiter“ ein ausführliches Interview mit Yvonne abdrucken.)

Das Ressort „Tarif & Recht“ wird seit zwei Jahren von Rüdiger Purps als zuständigem Bundesvorstand geleitet. Auch er bewarb sich für eine weitere Amtszeit und wurde deutlich von den Delegierten für zwei weitere Jahre im Amt bestätigt.

Zum Schluss wurden noch zwei weitere Stellvertreter für den Bundesvorsitzenden gewählt.

Auf Vorschlag des Bundesvorstands stellten sich Oliver Wessollek als Leiter des FSBD und der neue FSAD-Leiter Jörg Waldhorst zur Verfügung. Beide wurden von den Delegierten in dieses zusätzliche Amt gewählt, so dass es zusammen mit dem Leiter des FSTD, André Vöcking, wieder drei Stellvertreter des Bundesvorsitzenden gibt – ganz so, wie in der Satzung der GdF vorgesehen.





Mehr als 120 Teilnehmer im Tagungsraum des Maritim Hotels. Foto: Thomas Williges

### Vorstellung und Diskussion zu GdF 2.0

Wie bereits auf den drei Fachbereichskonferenzen 2022, berichtete Matthias Maas über die angedachte Umstrukturierung der GdF. Der damalige erste „Aufschlag“ wurde inzwischen vom Bundesvorstand unter Mitarbeit weiterer Fachbereichsvorstände weiterentwickelt und konkretisiert. Der derzeitige Sachstand wurde den Delegierten vom Bundesvorsitzenden sowie von David Schäfer, dem Berater des Bundesvorstands, präsentiert. In der folgenden Diskussion brachten sich viele Kollegen ein und schnell zeigte sich, dass es den meisten gar nicht mehr darum ging, „ob“ dieser Weg weiter verfolgt werden sollte, sondern darum, „wie“ es weitergehen könnte. Eine Abstimmung hierzu zeigte eine große Bereitschaft für mögliche Veränderungen in der Organisationsstruktur, wie vom Bundesvorstand vorgeschlagen.

Am Ende der Diskussion entschied man sich, drei größere Arbeitsgruppen mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten zu installieren, für die sich direkt eine große Anzahl Delegierter zur Mitarbeit eintragen konnte und dies auch tat.

So könnte bestenfalls bis zur Bundesdelegiertenkonferenz 2023 ein – aus einer breiten Mitte heraus – finaler Vorschlag zur Umgestaltung der GdF entstehen, über den dann dort abgestimmt werden würde. Dies wäre nach 20 Jahren GdF in der jetzigen Form ein großer Schritt in eine

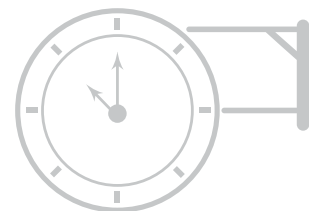
umfangreiche Modernisierung der GdF und eine Anpassung an die derzeitigen, teils neuen, Gegebenheiten und Tätigkeitsfelder der GdF sowie an die Veränderungen der Berufsbilder unserer Gewerkschaftsmitglieder.

### Interne Organisation

Es wurde unter anderem angekündigt, dass zwischen dem 5. und 15. Januar 2023 die Delegierten- und Obleutewahlen turnusmäßig stattfinden werden. Die nötigen Informationen hierzu werden in den kommenden Wochen von den Fachbereichen zur Verfügung gestellt und dann auch die Wahlen, die erneut, wie beim letzten Mal, online stattfinden werden, eingeleitet werden.

Die Bundesdelegiertenkonferenz 2023 wird am 22. und 23. September wieder im Maritim Hotel in Darmstadt stattfinden. Das Obleutemeeting der Fachbereiche wird tags zuvor erfolgen.

Im Anschluss an diesen Tagesordnungspunkt bedankte sich der Bundesvorsitzende bei allen Delegierten und Gästen für die Mitarbeit an beiden Tagen dieser Versammlung. Anschließend beendete Matthias Maas die 19. Bundesdelegiertenkonferenz und wünschte allen eine gute Heimreise.



## Fragen an den Vorsitzenden des Fachbereichs FSTD

### André Vöcking

#### Nachgereicht

Bereits im Mai fand die Fachbereichskonferenz der Technik in Bingen statt. Zur Wiederwahl des Vorsitzenden André Vöcking hier nun einige Fragen an ihn. Während der Veranstaltung wurde der Kollege Timo Preuß in das neugeschaffene Ressort „Regulation“ gewählt. Ihn stellen wir in einer der folgenden Ausgaben vor.



André Vöcking

**Redaktion:** Herr Vöcking, Sie sind erneut, und damit zum dritten Mal, als Vorsitzender des Fachbereichs Technik mit großer Mehrheit wiedergewählt worden. Wie beurteilen Sie Ihre Wahl, und welche Herausforderungen erwarten Sie für Ihre nächste Amtszeit?

**André Vöcking:** Diese vorzeitige Neuwahl war dem Umstand geschuldet, dass es in letzter Zeit viel Unruhe im Bundesfachbereich FSTD gab. Es dürfte vielen nicht entgangen sein, dass Kollegen eines einzelnen Berufsstandes vom FSTD in einen anderen Bundesfachbereich gewechselt haben. Da ich Leiter des Fachbereichs bin, habe ich mir selbstverständlich die Frage gestellt, ob ich etwas falsch gemacht habe und an welcher Stelle ich möglicherweise falsche Entscheidungen getroffen habe. Wir haben mit dem gesamten Vorstand versucht, Kontakt mit den Wechslern aufzunehmen, um eine Antwort auf diese Fragen zu finden. Leider kamen nur einzelne Rückmeldungen per Mail zustande. Das Angebot persönlicher Dialoge wurde bedauerlicherweise nicht angenommen. Dies hat mir das Gefühl gegeben, keinen Rückhalt mehr im Fachbereich zu haben.

Daraufhin hatte ich mich entschieden, den Weg für Neuwahlen freizumachen und meine Position zur Verfügung zu stellen.

Nach der Bekanntgabe meines Vorhabens erreichte mich eine Unmenge an Stimmen, die den Wunsch äußerten, diese Entscheidung zu überdenken. Bis zur Bundesfachbereichskonferenz fand sich niemand, der sich be-

reit erklärt hätte, meine Nachfolge anzutreten. Erst auf der Bundesfachbereichskonferenz, unmittelbar vor dem Wahlgang, habe ich mich, zur Freude des restlichen Vorstands, ad hoc entschieden, noch einmal zu kandidieren. Das Wahlergebnis zeigte, dass meine anfänglichen Bedenken wohl doch grundsätzlich unbegründet waren und ich weiterhin auf das Vertrauen der überwältigenden Mehrheit der Mitglieder zählen kann.

Jetzt erwartet uns ein großes Arbeitspensum. Hier sei nur exemplarisch die neue GdF 2.0-Struktur genannt. Der Fachbereich FSTD arbeitet hier aktiv mit. Eine neue GdF-Struktur ist eine wirklich große Herausforderung! Neue Strukturen und Arbeitsabläufe müssen zusammenpassen und für die zukünftige Gewerkschaftsarbeit positive Impulse liefern. Natürlich wird uns auch das Thema ZAAS noch eine ganze Weile begleiten, obwohl die Arbeitsgruppen bereits mit Hochdruck am Endspurt arbeiten. Aber auch danach werden wir uns nicht zurücklehnen können, denn am Horizont warten bereits neue Herausforderungen auf uns.

**Redaktion:** Innerhalb der Gewerkschaft der Flugsicherung werden interne Umstrukturierungen diskutiert. Wie sehen Sie diese Diskussionen, und wie ist Ihre Meinung dazu?

**André Vöcking:** Natürlich ist es schwer, alle Interessen zu berücksichtigen. Wir vertreten ja nicht nur berufspolitische, sondern auch fachliche Interessen. Der FSTD besteht aus sehr vielen unterschiedlichen Berufsgruppen, die auch sehr unterschiedliche Auffassungen und Ansichten haben. Das macht die Aufgabe, eine GdF 2.0 zu gestalten, nicht gerade einfach. Man muss hier sehr genau



aufpassen, nicht in ein falsches Fahrwasser zu geraten. Jede Entscheidung wird weitreichende Folgen haben und muss somit sehr gewissenhaft gefällt werden. Sind es wirklich strukturelle Probleme oder Probleme in Arbeitsabläufen? Können Änderungen auch jetzt schon vorgenommen werden oder braucht es hierfür Änderungen in Satzungen und Statuten? Diese Fragen sind sehr wichtig und werden im FSTD schon seit langer Zeit diskutiert. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse haben wir bereits vor längerer Zeit versucht, im FSTD anzuwenden. Leider konnten wir dies damals nicht umsetzen, da uns die Satzung daran hinderte, eine Umgestaltung des Fachbereichs vorzunehmen. Es sollte z. B. eine Zuordnung nach Berufsgruppen erfolgen, unabhängig von der Zuordnung eines Standorts. Ein erster Ansatz erfolgte damals in der Neustrukturierung der ARGE Tarif. Hier konnten wir die ARGE Tarif so umbauen, dass der Fokus auf die gleichverteilte Beteiligung der Berufsgruppen gelegt wurde. Aufgrund der daraus gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse basiert die jüngst vorgestellte Struktur GdF 2.0 zu großen Teilen auf der von mir skizzierten Struktur FSTD 2.0.

**Redaktion:** Ein großes Thema für die Technik waren in der Vergangenheit die verschiedenen Zertifizierungen und Anerkennungen von Berechtigungen. Was ist hier der aktuelle Stand?

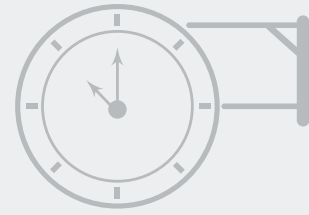
**André Vöcking:** Ich denke, wir konnten mit all den mühsamen Gesprächen, die wir über lange Zeit mit den unterschiedlichsten Akteuren geführt haben, letztendlich alle Beteiligten davon überzeugen, warum unser jetziges System gerade in der aktuellen Form der Garant für Sicherheit im Luftverkehr ist. Die eigenverantwortliche Tätigkeit spielt hier für uns die übergeordnete Rolle. Jeder Kollege im operativen Dienst hat nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, seine Entscheidung nur nach sicherheitskritischen Maßstäben zu treffen und sich nicht von wirtschaftlichen Interessen leiten zu lassen. Gerade die letzten zwei Jahre in der Krise haben gezeigt, wie wichtig eine gut funktionierende Flugsicherung ist. Dies wurde auch bei unserem Termin im BMVI (jetzt BMDV) in Bonn von den dort Verantwortlichen wieder bestätigt: „Flugsicherung braucht man im Frieden, in der Krise und im Krieg!“ Genau das muss man den Leuten immer

wieder in das Bewusstsein rufen. Wir sind nicht nur dazu da, ein Flugzeug mit Urlaubern in die Sonne, sondern auch den Rettungshubschrauber zu den Verletzten und die Polizei zu Einsätzen zu bringen, sowie auch das Militär zu unterstützen. Lotsen und Piloten benötigen jederzeit ein System, auf das sie sich zu 100 Prozent verlassen können. Dies ist nur mit entsprechend qualifiziertem und verantwortungsbewusstem Personal möglich. Deswegen sind wir froh, dass wir auch dieses Mal das vertraute und wichtige Berechtigungswesen retten konnten. Unsere nächsten Schritte werden Anstrengungen sein, ein solches Berechtigungssystem auch international zu einem Standard zu machen.

**Redaktion:** Die internationale Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen europäischen Staaten, Vereinigungen und Einrichtungen nimmt langsam, aber stetig „Fahrt“ auf. In welchen internationalen Gremien arbeiten Sie und Ihr Team mit, und welche Themen stehen dort auf der Tagesordnung?

**André Vöcking:** Wir legen schon seit Jahren unseren Schwerpunkt auf „Brüssel“ und „Montreal“. Also auf die EASA und die ICAO. Hier finden wir über unsere Mitgliedschaft im internationalen Berufsfachverband IFATSEA Gehör. Bis 2022 haben wir im Verband IFATSEA mit Thorsten Wehe sogar den Präsidenten gestellt. Der Tod von Thorsten hat hier eine große Lücke hinterlassen, die wir bis heute noch nicht wieder schließen konnten. Unsere Schwerpunkte in diesen Organisationen sind ATSEP Security, Training/Licensing, PBN (Performance-Based Navigation), und wir unterstützen die vielen Arbeitsgruppen bei der EASA und ICAO mit unserem breiten Fachwissen. Auf der Gewerkschaftsebene sind wir in der europäischen Dachgewerkschaft ATCEUC engagiert. Themengebiete dort sind z. B. „Social Dialog“ und Arbeitsbedingungen. Das alles erfordert einen hohen Zeitaufwand und ist leider auch oft mit erheblichen Reiseaufwänden verbunden. Allerdings können wir nur dort die Flugsicherungstechnik von morgen aktiv beeinflussen und mitgestalten.

**Redaktion:** Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und wünscht Ihnen auch weiterhin ein gutes Gelingen in Ihrer Vorstandsarbeit.



## Fragen an den FSBD-Vorstand „Internationales“ Sebastian Sachs



Sebastian Sachs

**Redaktion:** Herr Sachs, willkommen im Vorstand des Fachbereichs FSBD. Bitte stellen Sie sich in kurzen Worten der Mitgliedschaft vor.

**Sebastian Sachs:** Vielen Dank! Mein Name ist Sebastian Sachs, Spitzname „Seppele“. Ich bin 42 Jahre jung und in der DFS seit 2001

beschäftigt. Meine Ausbildung beendete ich im Sommer 2003 als Approach-Lotse in München. Ich bin GdF-Mitglied seit der Gründung und habe dank unserem ersten Vorsitzenden Klaus Berchtold (Berchie), der damals in meinem Team war, viele Einblicke aus erster Hand erhalten. Ich durfte Berchie damals als Referent international begleiten und konnte dadurch schon ein bisschen Gewerkschaftsluft „schnuppern“. Nach kurzer „Abstinenz“ bin ich seit 2013 als Delegierter für das Center München aktiv. Ich bin seit mehr als 15 Jahren glücklich verheiratet, und wir haben zwei wundervolle Kinder im Alter von zwölf und zehn Jahren. Natürlich habe ich meine Kandidatur vorher mit meiner Frau abgesprochen, da das Amt ja doch einige Abwesenheit von der Familie verlangt. Ich reise sehr gern (vorteilhaft in meinem Amt) und gehe gern Skifahren, auch auf dem GFL.

**Redaktion:** „Internationales“ heißt auch viele Reisen, internationale Kontakte, internationale Gremien und Verbände. Mit welchen Verbänden werden Sie es zu tun haben, und wie und wo wollen Sie die GdF repräsentieren und die Ziele der GdF vorstellen?

**Sebastian Sachs:** Als Vorstand „Internationales“ vertrete ich den FSBD bei der IFATCA. Die IFATCA ist der Dachverband der Fluglotsenverbände international. Es finden jährlich zwei Konferenzen statt, eine auf europäischem Level und eine auf internationaler weltweiter Ebene. In der Regel finden die IFATCA World Conference immer im Frühjahr für eine Woche und das ERM (European Regional

Meeting) immer im Herbst für drei Tage statt. Wer den „der flugleiter“ in den letzten zwei Jahren aufmerksam gelesen hat, weiß, dass – bis auf das ERM im letzten Jahr – alle Konferenzen nur virtuell und sehr reduziert stattgefunden haben. So auch leider die für dieses Jahr in Singapur geplante IFATCA World Conference, auf der Jens Lehmann eigentlich offiziell den „Staffelstab“ an mich übergeben wollte. Umso mehr freut es mich, dass Jens mich nun im Oktober zum diesjährigen ERM nach Brüssel begleiten wird und mich, gemeinsam mit unserem neuen Vorsitzenden Oliver Wessollek, der IFATCA-Familie vorstellt. Da ich absolut neu in meinem Amt bin, werde ich erstmal in alle Gremien „reinschnuppern“ und dann entscheiden, ob ich die Arbeit in einzelnen Gruppen aktiv für den FSBD mitgestalten kann.

**Redaktion:** In Europa „geistern“ schon seit Jahren die Begriffe FABEC (Functional Airblocks) oder gar SES (Single European Sky) im Luftraum herum. Wie sehen Sie die aktuellen Entwicklungen, und was erwarten Sie für die Zukunft?

**Sebastian Sachs:** Das Thema FABEC/SES kam vor mehr als 20 Jahren auf und ist heute leider noch nicht viel weiter als damals. Das Problem liegt hierbei, meiner Meinung nach, bei der Politik. Es ist in Europa nicht gelungen, die staatlichen Grenzen und Hürden für die Luftfahrt zu überwinden. Es herrscht immer noch: mein Land, mein Luftraum! Und vor allem die Militärs der einzelnen Länder blockieren so ziemlich alles, was sinnvoll und machbar wäre. Aber natürlich sind auch die einzelnen Flugsicherungsanbieter selten daran interessiert, von ihrem Einfluss etwas abzugeben. Solange der politische Wille zu einem gemeinsamen europäischen Luftraum nicht wirklich gegeben ist, sehe ich weiterhin schwarz für einen SES!

**Redaktion:** Was werden die Schwerpunkte für Ihre zukünftige nationale wie auch internationale Vorstandsarbeit sein? Werden Sie Ihr Fachwissen in den verschiedenen Bereichen anwenden, und mit welchen Einrichtungen werden Sie verstärkt zusammenarbeiten?



**Sebastian Sachs:** Zuerst einmal muss ich sagen, dass ich mich im Vorstand des FSBD sehr wohlfühle und dass ich meine Kollegen sehr schätze! Ich durfte im letzten Jahr meinen Vorgänger, Jens Lehmann, als Referent begleiten und wurde ohne Vorbehalte und mit offenen Armen sofort integriert. Wir verstehen uns als ein Gremium und treffen die Entscheidungen in unseren Sitzungen gemeinsam. Im Mittelpunkt stehen bei uns immer die Interessen der Mitglieder! Auf nationaler Ebene arbeiten wir gerade an einem neuen ETV für die DFS und auf internationaler Ebene kommentie-

ren wir hauptsächlich Änderungen zu EASA-Regulations. Ganz aktuell haben wir uns in letzter Zeit im Rahmen der AG „Luftraum E“ getroffen und einen FSBD-Standpunkt zum Thema „Airspace Structure“ in Deutschland erarbeitet. Auch das Thema RTC begleiten wir und werden uns im November einmal persönlich ein Bild vor Ort in Leipzig machen.

**Redaktion:** Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview und hofft auf eine gute Zusammenarbeit.

## Bericht aus dem FSBD



von Oliver Wessollek

Nach der ersten Euphorie unseres jungen Vorstandsteams hielt, nach unserer Bundesfachbereichskonferenz im Juli, erst einmal der Alltag Einzug in unser geschäftiges Treiben. Urlaubszeit! Nach und nach waren wir erst einmal im Urlaub, um unsere Batterien wieder aufzuladen und mit neuem

Tatendrang an unseren Themen weiterzuarbeiten.

So wurden einige anstehende Termine geplant, die DFS, die DFS-AS, das BAF, das BMDV und andere Organisationen wurden kontaktiert und Termine zum Austausch vereinbart. Ich selbst hatte schon recht bald meine ersten Termine als Leiter des Fachbereichs und nahm an den ersten Bundesvorstands- und Tarifkommissionssitzungen teil. Die Zukunft unserer GdF liegt mir besonders am Herzen, und so habe ich gleich zu Beginn mit meinen Kollegen André Vöcking (Leiter FSTD) und Sönke Keller (Leiter FSAD) Gespräche geführt. In einem Meeting haben wir uns über die fachbereichsübergreifenden Themen ausgetauscht

und sondiert, wo und an welcher Stelle, in welchem Umfang und wie genau Themen unter Umständen gemeinsam bearbeitet werden können. Ein sehr interessantes und in meinen Augen sehr gutes Meeting führte zur Etablierung mehrerer fachbereichsübergreifender Arbeitsgruppen. Diese sollen sich nach der anstehenden Bundesdelegiertenkonferenz mit Themen wie Berufliches und Soziales, Internationales sowie Virtualisierung befassen und aus Sicht der jeweiligen Fachbereiche eine gemeinsame Meinung und Strategie entwickeln. Die auf der Bundesfachbereichskonferenz in Dresden gegründete Arbeitsgruppe zum Thema Luftraumstruktur tagte unter der Leitung von Thorsten Räue ebenfalls bereits mehrmals. Lars Ilchmann und ich haben an der jährlichen Mitgliederversammlung und dem von der IFISA durchgeführten Seminar teilgenommen. Auch der Rest des Vorstands war nicht untätig und hat an Meetings und Konferenzen teilgenommen.

So langsam nimmt der FSBD-Zug Fahrt auf. Wir freuen uns auf Feedback, Eure Unterstützung, Meinung und Hinweise, aber natürlich auch auf Eure konstruktive Kritik. Schreibt uns einfach eine kurze E-Mail an [FSBD@gdf.de](mailto:FSBD@gdf.de).

Euer Oli

## Fragen an den FSBD-Vorstand „ATOS“ (früher FDB/LDM) Lars Ilchmann



**Redaktion:** Herr Ilchmann, willkommen im Vorstand des Fachbereichs FSBD. Vielleicht stellen Sie sich in kurzen Worten den Mitgliedern vor?

**Lars Ilchmann:** Vielen Dank – auch für die freundliche Aufnahme bisher.

*Ich selbst bin spät und über eher ungewöhnliche Wege zur DFS gekommen. Nach dem Abschluss meines Studiums in meiner Heimatstadt Dresden war es Frank Sasse, der mich Anfang 2010 auf die Ausschreibung der DFS im Bereich FDB aufmerksam gemacht hat – denn für das Lotsenauswahlverfahren war ich damals bereits zu alt.*

*So ging es im Mai 2010 an die Akademie und Anfang 2011 war ich bereits in Bremen im OJT. Dort bin ich als FDB/DA tätig.*

*In der GdF engagiere ich mich seit mehreren Jahren als Delegierter in der AG FDB (künftig AG ATOS) und stellvertretend in der Tarifkommission. Seit 2021 war ich Referent von Oliver Wessollek und durfte nun seine Nachfolge antreten.*

*International bin ich seit 2019 Schatzmeister und Mitglied des Vorstands der IFISA (International Flight Information Services Association) – der Zusammenschluss der organisierten FIS-Spezialisten weltweit sowie von Dienstleistern mit FIS-Bezug (z. B. ANSPs oder Firmen, die Training oder Konzepte für AFIS/FIS anbieten).*

**Redaktion:** Der FDB/LDM-Bereich steht vor einer Neuordnung und Neustrukturierung – wie sehen Sie die Zukunft des Bereichs, den Sie vertreten?

**Lars Ilchmann:** Mit der Umbenennung der AG FDB/LDM in die AG ATOS haben wir bereits den Anfang gemacht. Wir haben den ATOS (Air Traffic Services Operations Specialist) in der AG herausgearbeitet und versuchen nun, die umfassenden Berufsgruppen darin zu vereinen. Zukünftig soll eine Karriere als ATOS umfänglicher und breiter auf-



*gestellt werden. Wir möchten gern weiterhin alle bisherigen Strukturen einbeziehen und zum Beispiel noch die Vorfeldkontrolle in unseren Fachbereich einbinden. Darüber hinaus wird es wichtig sein, den Begriff ATOS international zu etablieren. Hier ist bereits ein Anfang gemacht, und andere Verbände haben bereits Interesse bekundet, dieses Konzept übernehmen zu wollen und eine Umsetzung zu unterstützen.*

*Dabei wird es wichtig bleiben, dafür zu kämpfen, dass der ATOS, in all seinen Bestandteilen, künftig ein lizenziertes Berufsbild bleiben wird.*

**Redaktion:** Sie bearbeiten mit einer AG zusammen das Problemfeld FDB/LDM. Wer sind dort Ihre Mitstreiter, und wie werden Sie künftig die Themenvielfalt organisieren?

**Lars Ilchmann:** Die AG ATOS ist gerade etwas in einer altersbedingten Umstrukturierung. Nachdem in den letzten zwei Jahren coronabedingt weniger Treffen stattfanden, sind seitdem einige engagierte Kollegen in die Übergangsversorgung gegangen oder werden es demnächst tun und haben sich deswegen schon aus der AG zurückgezogen.

*Gleichzeitig konnten wir in den letzten zwei Jahren eine Reihe neuer Mitglieder in der AG begrüßen, die uns gern bei der Umsetzung unserer Ziele tatkräftig mit ihren Ideen unterstützen möchten. Dabei war es uns sehr wichtig, auch verstärkt in den traditionell schwächer vertretenen Bereichen neue Mitglieder für die Mitarbeit in der AG ATOS zu begeistern. Somit haben wir nun eine gute Mischung aus fast allen Bereichen.*

*Wir werden versuchen, die AG neu zu strukturieren und Aufgaben oder Mitarbeit in Projekten auch zu delegieren.*





Unternehmenszentrale Langen. Foto: © DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Hierfür wurde mir bereits Unterstützung meiner AG-Mitglieder signalisiert.

Auf diese Unterstützung werde ich als zweifacher Familienvater besonders angewiesen sein. Denn, wie wir alle wissen, war Oliver Wessollek auf nationaler und internationaler Ebene sehr engagiert und involviert. Es wäre mir unmöglich, dieses Engagement allein fortzusetzen.

**Redaktion:** Ihr Vorgänger war ebenfalls international sehr engagiert, und auch die Themenvielfalt Ihres Bereichs ist länderübergreifend. Welche Ziele werden Sie auf internationaler Ebene ansprechen bzw. erarbeiten?

**Lars Ilchmann:** Oliver Wessollek hat sich international sehr viel engagiert und zahlreiche Projekte und Prozesse begleitet und beeinflusst. Hier hoffe ich, von seinen Kontakten profitieren zu können und mich, oder uns als AG, auch weiterhin in europäische oder internationale Aufgaben einbeziehen zu können.

Generell ist zu sagen, dass ich mich hier erst einmal einarbeiten und einlesen muss, da wir seit meiner Wahl bisher alle abwechselnd im Urlaub waren und eine komplette Übergabe der Aufgaben erst noch erfolgen muss.

Die betroffenen Aufgaben und Projekte werden wir demnächst in einer ersten Sitzung der AG zu definieren wis-

sen. Bei der Bearbeitung künftiger Themenfelder werden wir uns sicher an Vorgaben der EU abarbeiten müssen – hier ist die Abschaffung der Lizenzierung für dem ATS zuarbeitende Berufe ein wichtiges Thema. Ebenso werden wir versuchen, den ATOS in diesem Zuge einfließen zu lassen.

Ein weiteres Thema, das Oliver bisher aktiv bei der IFAIMA verfolgt hat, sind die Entwicklungen in Bezug auf AIM-Daten, Cyber-Security, Digital NOTAM und Veränderungen bei AIS.

In der IFISA werde ich die Bemühungen, europaweit gültige Definitionen der Trainings- und Zertifizierungsregularien zu etablieren, mit begleiten. Es gibt derzeit zahlreiche Themen und Vorschläge für Anpassungen der gültigen ICAO- und EASA-Dokumente mit Bezug zu AFIS und FIS. Und selbstverständlich ist auch bei FIS der Luftraum E ein wichtiges Thema.

Und dann wäre da noch EGHD, bei dem Oliver sehr aktiv mitgewirkt hat. Hier werden wir ebenfalls versuchen, den ATOS einzuführen.

**Redaktion:** Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview und hofft auf eine gute Zusammenarbeit.

**Lars Ilchmann:** Vielen Dank!

# Bericht zur 61<sup>st</sup> IFATCA virtual Annual Conference

## 23. – 27.05.2022



von Jens Lehmann



von Sebastian Sachs

Servus zusammen! Ich heiße Sebastian „Seppel“ Sachs, bin APP-Lotse in München, verheiratet und habe zwei Kinder. Wenn dieser Artikel erscheint, bin ich höchstwahrscheinlich der gewählte Nachfolger von Jens Lehmann als FSBD-Vorstand Internationales. Seit nun schon mehr als einem Jahr durfte ich den FSBD-Vorstand begleiten, um mich in meine potenziell neue Aufgabe einzuarbeiten. Eigentlich hätte die offizielle Übergabe des Amtes durch J. Lehmann während der diesjährigen IFATCA Annual Conference in Singapur stattfinden sollen – die

FSBD-Konferenz wäre (auch wieder in Präsenz) im März gewesen – und ich wäre schon längst im Amt. Wäre, wäre und hätte, hätte! Alles Worte, die wir alle zur Genüge über die letzten beiden Jahre zu hören bekommen haben ...

Nun hatte sich der IFATCA-Vorstand im Februar dieses Jahres jedoch dazu entschieden, auch die diesjährige, 61<sup>st</sup> Annual Conference (AC) noch einmal virtuell durchzuführen. Es war zu befürchten, dass aufgrund der sehr strikten COVID-19-Reisebeschränkungen Singapurs nicht alle bzw. nicht genügend IFATCA-Mitgliedsverbände einreisen können, um ein nötiges Quorum zu erreichen. Dieses wird jedoch benötigt, um z. B. Wahlen rechtsgültig durchführen oder Richtlinien verabschieden zu können.

Wir, das waren J. Lehmann (Internationales), O. Wessollek (ATOS), M. Wiegand (Berufliches/Soziales) und ich, trafen uns also im Steigenberger Airport Hotel in Frankfurt zur Konferenzvorbereitung. Dort war für uns ein sog. „Boardroom“ für die kommenden Tage reserviert, und wir konnten die IFATCA Annual Conference gemeinsam über einen großen Bildschirm online verfolgen. Da M. Wiegand auf internationalem Parkett ebenfalls ein „Neuling“ ist, konn-

ten Jens und Oliver uns beiden hierbei viel über interne IFATCA-Abläufe, internationale Konferenzprotokolle, Zusammenhänge und letztlich auch über die entsprechenden Protagonisten erzählen und uns ihr langjährig angesammeltes Hintergrundwissen vermitteln.

Die Konferenz startete – natürlich anders als normal – jeden Tag um 12 Uhr UTC und endete – fast wie normal – um 16 Uhr UTC. Meine Gedanken waren dabei häufiger bei den durchaus bedauernden Kolleginnen und Kollegen aus Fernost, die ja mitten in der Nacht vor ihren Bildschirmen saßen, oder auch aus Südamerika, bei denen es wirklich sehr früh am Morgen war! Der Preis des Engagements bei einer globalen Organisation wie der IFATCA.

Für die jüngeren und nicht so erfahrenen GdF-Mitglieder hier ein paar Erklärungen zur IFATCA:

Strukturell ist die IFATCA ähnlich wie der FSBD aufgebaut. Grundsätzlich gibt es bei IFATCA drei sog. Committees:

- 1) Administrative and Financial Matters (Committee A),
- 2) Technical Matters (Committee B) sowie
- 3) Professional and Legal Matters (Committee C).

Diese entsprechen im Grunde unseren FSBD-Arbeitsgruppen, wobei „Technical“ bei uns „Fachliches“ und „Professional“ „Berufliches/Soziales“ heißt.

Um sich mit den jeweiligen Fachthemen auseinanderzusetzen und die teilweise recht umfangreichen Arbeitspapiere zu erarbeiten, gibt es des Weiteren vier verschiedene feste Arbeitsgruppen:

- 1) Technical Operations Committee (TOC),
- 2) Professional and Legal (PLC),
- 3) Constitution and Administration Committee (CAC) sowie das
- 4) Financial Committee (FIC),

die jeweils von einem „Chair“ geleitet werden. Wenn sich ein Mitgliedsverband also in die fachliche Arbeit der IFATCA einbringen möchte, dann geht dies hauptsächlich über diese Committees – so wie die GdF dies seit vielen Jahre recht intensiv tut.





S. Sachs, M. Wiegand und O. Wessollek in der IFATCA-Videokonferenz. Foto: J. Lehmann

### Montag, 23.05.2022

Zu Beginn jeder Konferenz muss das Quorum ermittelt werden, die GdF-Delegierten kennen das; d. h. es wird festgestellt, wie viele Mitgliederorganisationen (im Englischen „Member Associations“, „MAs“) zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Konferenz stimmberechtigt oder durch Stimmübertragung („proxy“) anwesend sind, um festzustellen, dass die Konferenz als Ganzes abstimmungsfähig ist. Von den 171 eingeloggtten Teilnehmern waren 101 MAs (von insgesamt 134 IFATCA-Mitgliedern) anwesend, woraus sich eine einfache Mehrheit von 51 Stimmen ergab. Eingeloggt bzw. gleichzeitig online und stimmberechtigt waren zum Zeitpunkt der Quorum-Ermittlung 64 MAs – das Quorum wurde also erreicht, d. h. die Versammlung war abstimmungsfähig. Stimmberechtigt sind bei IFATCA ausschließlich die anwesenden Präsidenten der jeweiligen Mitgliedsverbände oder die sog. „Directors“, die Delegationsleiter für die IFATCA-Konferenz, so wie z. B. in unserem Fall.

Im Anschluss an die Quorum-Feststellung werden zunächst die Anträge einzelner MAs an den IFATCA Financial Support

Fund (FSF) besprochen. Dieser Fund wurde extra für MAs mit temporären finanziellen Problemen ins Leben gerufen und wird aus dem laufenden Jahresbudget finanziell versorgt. Es steht jeder MA frei, Hilfe beim FSF zur Begleichung des Jahresbeitrags zu beantragen. Dies wird dann vom IFATCA Executive Vice President Finance, EVPF, dem IFATCA-„Schatzmeister“, als Vorschlag bzw. zur Genehmigung durch das Plenum bei der Annual Conference eingebracht. Die IFATCA-MAs stimmen dann gemeinsam darüber ab.

Wenn eine MA ihren IFATCA-Jahresbeitrag nicht bis zum Beginn der Konferenz beglichen hat, wird diese MA zunächst „suspendiert“ und verliert ihr Stimmrecht. Sollte der fällige Beitrag (dann aus zwei Jahren) auch im Folgejahr nicht bezahlt werden, wird die MA – wieder auf gemeinsamen Beschluss des Plenums – von der IFATCA ausgeschlossen („terminated“). Dieses Prozedere findet am Anfang jeder Konferenz statt und ist recht zeitaufwändig – es beeinflusst jedoch ggf. die Mehrheitsverhältnisse und muss daher mit großer Verantwortung und der notwendigen Sorgfalt durchgeführt werden.



S. Sachs und J. Lehmann. Foto: O. Wessollek

**Hilfe aus dem Financial Fund beantragten in 2022 folgende MAs:** Belarus, Bolivien, Dominikanische Republik, Swasiland, Indien, Nepal, Ukraine, Zambia, Äthiopien, Malediven und Sri Lanka. Allen Anträgen wurde zugestimmt.

**Zur Suspendierung standen folgende MAs an:** Argentinien, Bolivien, Botswana, Zentralafrikanische Republik, Komoren, Costa Rica, Dominikanische Republik, Äthiopien, Guinea-Bissau, Guyana, Indien, Mozambique, Niger, Sierra Leone, Sri Lanka, Swasiland und Sambia.

**Zur Termination standen folgende MAs an:** Angola, Benin, Burkina Faso, Cayman Islands, Kongo, Elfenbeinküste, El Salvador, Honduras, Jordanien, Libyen, Malediven, Mali, Mauretaniern, Namibia, Nepal, Senegal, Seychellen, Türkei und Zimbabwe.

Aufgrund der noch immer sehr schwierigen Corona-Situation in vielen Ländern und nach ausgiebiger Debatte wurde beschlossen, alle Suspensions/Terminations für ein Jahr bis 2023 auszusetzen. Praktisch die gesamte Welt wurde von COVID-19 hart getroffen, und viele MAs haben finanzielle Probleme. Wir haben zum Glück unsere GdF und mit der DFS einen starken Arbeitgeber. Wie gut es uns allen hier vergleichsweise geht, wird einem beim Lesen der verschiedenen Berichte erst wieder so richtig bewusst!

Durch das Aussetzen der Suspensions/Terminations ergab sich dann aber, wie oben bereits erläutert, eine neue

Stimmenverteilung. Es waren jetzt 117 MAs anwesend, 59 Stimmen bildeten so die einfache Mehrheit; 79 MAs waren stimmberechtigt anwesend – das Quorum wurde also erzielt.

Verschiedene Finanzberichte sowie eine alljährliche Vorstellung und Erläuterungen des IFATCA-Audits beschloss den ersten Konferenztag. Die finanzielle Situation der IFATCA kann inzwischen wieder als solide bezeichnet werden, der IFATCA-Vorstand wurde folgerichtig entlastet.

#### **Dienstag, 24.05.2022**

Der zweite Konferenztag begann zunächst damit, dass mit nur 58 stimmberechtigten anwesenden MAs das Quorum leider nicht erreicht werden konnte. Daher wurden zunächst die „unkritischen“ Vorstandsberichte des Executive Vice President Technical, EVPT (bei uns Fachliches), und EVP Professional, EVPP (Soziales), sowie des IFATCA Liaison Officer to ICAO vorgestellt und besprochen. Fragen dazu konnten befriedigend beantwortet werden.

In allen Berichten wurde deutlich, wie sehr die Pandemie die Arbeit weltweit auf nahezu „Null“ heruntergefahren hat. Im Laufe der ersten Stunde fanden sich dann noch genügend MAs ein, um auch am zweiten Tag ein Quorum zu erreichen.

Obwohl sich schon beim ersten „richtigen“ Fachthema – „Military to Civilian License Conversion“ – eine vergleichsweise intensive Debatte entwickelte, zeigte sich sofort wieder, wie schwerwiegend sich die technischen Li-



mitierungen einer virtuellen Konferenz auf die Debattenkultur auswirken. Das Arbeitspapier widmete sich der Frage, ob und wie es möglich wäre (und wie die IFATCA dazu stehen würde), militärische Lotsenlizenzen in zivile „umzuschreiben“ bzw. anzuerkennen. In der Diskussion mit zahlreichen Wortmeldungen aus aller Welt waren es dann vor allem afrikanische und lateinamerikanische MAs, die sich vehement gegen die entsprechende Beschlussvorlage aussprachen. Zu groß ist deren Angst vor einem staatlich/militärischen Eingreifen, z. B. in Folge eines Arbeitskampfes. Da das Ausbildungs-/Lizenzierungsniveau weltweit im zivilen Sektor schon enormen Schwankungen unterliegt, können wir uns nur sehr schwer vorstellen, dass die Gleichstellung einer militärischen mit einer zivilen ATCO-Lizenz Vorteile für unsere zivilen Mitglieder hätte. Aufgrund der vehementen Kritik an der Beschlussempfehlung sowie der doch recht hohen Komplexität des Themas wurde das Arbeitspapier dann auf das kommende Jahr verschoben, um für die (dann wieder in Präsenz stattfindende) Annual Conference noch weitere Details zu erarbeiten und die diversen Konsequenzen solch einer Entscheidung besser herausarbeiten und abschätzen zu können. Diese Debatte war ein Paradebeispiel für wahrhaft internationale Zusammenarbeit und globale, gemeinsame Grundsatzentwicklung.

Das zweite Thema war „Relief from Operational Position after an Occurrence“. Bei diesem Thema zeigte sich ein weiteres Mal, wie weit und wie gut aufgestellt wir bei der DFS in vielerlei Hinsicht schon sind! Für uns stellt sich hier keine Frage – es ist bei uns Pflicht abgelöst zu werden. Aber in der entstehenden Diskussion merkte man sehr schnell, dass bei diesem wichtigen Thema viele Länder teilweise noch gravierenden Nachholbedarf haben, bzw. dass präzise Formulierungen von essenzieller Bedeutung sind. Nach einer durch die Diskussion notwendig gewordenen Nachschärfung der Beschlussempfehlung wurde dieser dann zugestimmt und sie wurde in die IFATCA-Statuten übernommen.

Es folgte ein längerer Gastvortrag zum Thema „Simultaneous Multiple Remote Tower“ der Firma Frequentis. Präsentiert wurde vor allem der aktuelle technische Sachstand für bis zu drei dargestellte und von einem einzigen ATCO gleichzeitig (!) zu bearbeitende Flugplätze. Obwohl

es aus Zeitgründen zu keiner richtigen Debatte kommen konnte, war die durchweg ablehnende Haltung der anwesenden MAs förmlich zu spüren.

Zum Abschluss des zweiten Tages wurden noch verschiedene Änderungen in den IFATCA-Manuals bzw. -Statuten besprochen und beschlossen.

### **Mittwoch, 25.05.22**

Am Anfang von Tag drei stand – nach der obligatorischen Feststellung des Quorums – das Thema „Unmanned Aircraft System (UAS) Traffic Management (UTM)“ auf der Agenda.

Es ging dabei um die prinzipielle Einstellung von IFATCA zu diesem Thema, also den Beschluss einer neuen „policy“. Alle MAs sind sich sicher, dass dieses Thema in den kommenden Jahren von enormer Bedeutung sein wird und unser aller Arbeitsleben und Arbeitsweisen beeinflussen wird; man denke nur an die Pläne der Stadt München, den Flughafen an die Innenstadt mit „fliegenden Taxis“ anzubinden – Stichwort „Urban Air Mobility“. Es gibt momentan noch keinen stringenten, einheitlichen, international gültigen Richtlinienkatalog zu diesem komplexen Thema; nationale Regularien sind immer noch uneinheitlich, auch wenn die EASA daran intensiv daran arbeitet, dies zu ändern. Die GdF hat dazu einen Grundsatzkatalog erarbeitet, der sich weitestgehend an die Vorgaben der IFATCA anlehnt. Aus unserer Sicht muss ein Unmanned Aircraft zum gegenwärtigen Zeitpunkt und Stand der Technik strikt von restlichen ATM getrennt sein; autonome und automatische Flüge in nicht-abgesperrten oder außerhalb speziell dafür eingerichteter Lufträume, die nicht den ICAO-Regularen unterliegen, lehnt der Fachbereich der GdF ab! Es bedarf klarer Richtlinien, transparenter gesetzlicher und somit verbindlicher Regelungen für alle Luftraumteilnehmer, um die Sicherheit ALLER zu gewährleisten – und das alles idealerweise international abgestimmt. Unmanned Aircraft müssen daher nicht nur in den Luftraum, sondern in das gesamte Luftfahrt-/ATM-System integriert werden. Der vorliegenden Beschlussempfehlung wurde mit überwältigender Mehrheit zugestimmt und diese somit in die Statuten übernommen.

Als zweites großes Thema (und Arbeitspapier) an diesem Tag wurde über die Benutzung der Tower Frequenz für alle

Fahrzeuge auf und in der Nähe der Runway diskutiert. Aus unserer Sicht schwer verständlich (da bei uns abschließend geregelt), haben gerade die Kolleginnen und Kollegen der afrikanischen MAs diesbezüglich noch sehr große Probleme. Fahrzeuge, die auch Zugang zum Runway- und Taxiway-System haben, befinden sich in vielen Fällen nicht nur auf separaten Frequenzen, sondern auch die oftmals nicht ausreichende Beherrschung der englischen Sprache in diesem Bereich bereitet den Lotsen dort zahlreiche Schwierigkeiten. Beschlossene IFATCA policy ist nun: „one Runway, one Frequency, one Language.“

Ein weiteres Thema der Annual Conference, vorgestellt in Form eines Arbeitspapiers des GdF/FSBD-Repräsentanten im TOC, Frank Sasse aus Karlsruhe, war „Sectorless ATM“, das – man darf es nicht verschweigen – auch innerhalb der DFS beim einen oder anderen auf fruchtbaren Boden fällt, jedoch von der GdF in Gänze und kategorisch abgelehnt wird. Für diejenigen unter den Lesern, die sich darunter noch nichts vorstellen können, hier die Grundidee: Ein Lotse/eine Lotsin ist nicht mehr an die bisher bekannte Sektorstruktur gebunden, sondern kontrolliert simultan eine bestimmte Anzahl an Luftfahrzeugen, egal wo sich diese gerade im deutschen Luftraum befinden. Solch ein Konzept stößt jedoch schon bei ganz einfachen Fragen wie Frequenzüberdeckung, Koordination, notwendige Wissenstiefe etc. sehr schnell an seine Grenzen. Zur Verdeutlichung ein Beispiel aus der Praxis: Ein Kollege im Ausland oder eines benachbarten UAC/ACC möchte den für einen bestimmten Flieger zuständigen Lotsen erreichen, um etwa eine „traffic information“ zu geben oder um etwas zu koordinieren – wo ruft er dann an, wer ist dafür gerade verantwortlich?

Am Ende des dritten Tages standen abschließend noch eine Vielzahl an Änderungen und Überarbeitungen des Technical and Professional Manual (TPM) an, die alle einzeln und im Wortlaut vorgestellt und abgestimmt werden mussten. Diese Änderungen werden dann nach der Konferenz durch das IFATCA Office in Montreal in das TPM eingearbeitet bzw. übernommen und auf der IFATCA Website veröffentlicht.

#### **Donnerstag, 26.05.22**

Da sowohl die Konferenz als auch die bisherigen Abstimmungen reibungslos verliefen, wurde vom Plenum auf

Vorschlag des IFATCA-Vorstands beschlossen, die Konferenz um einen Tag zu verkürzen – der Donnerstag war somit bereits der letzte Tag.

Erneut konnte das Quorum erzielt werden – das Plenum war damit abstimmungsfähig – sodass dieser Verkürzung nichts im Wege stand.

Der gesamte IFATCA-Vorstand wurde turnusmäßig wie folgt gewählt bzw. im Amt bestätigt, auch, da es jeweils keine Gegenkandidaten gab:

President & CEO *Duncan Auld* – **Australien**

Deputy President *Helena Sjöström* – **Schweden**

Executive Vice President *Afrika Fateh Bekhti* – **Algerien**

Executive Vice President Americas *Patricia Gilbert* – **USA**

Executive Vice President Asia Pacific *Cheryl Chen* – **Taiwan**

Executive Vice President Europe *Frederic Deleau* –

**Belgien/Eurocontrol**

Executive Vice President Finance *Mark Taylor* –

**Großbritannien**

Nach den Vorstandswahlen kam das IFATCA Financial Committee (FIC) zu Wort und dessen umfangreiche Arbeitspapiere wurden besprochen.

Unser langjähriger GdF-Vertreter im FIC, J. Lehmann, der im Mai 2021 während der ebenfalls virtuell durchgeführten 60<sup>th</sup> IFATCA Annual Conference erneut in seinem Amt wiedergewählt bzw. bestätigt worden war, stellte seine durch FIC bereits im Jahr 2020 beauftragten, komplexen Arbeitspapiere „Alternatives to wire transfers/low-cost options for payment of expenses“ sowie „Possibilities of maintaining multi-currency bank accounts“ vor. Diese konnten im vergangenen Jahr aus organisatorischen Gründen nicht besprochen werden. Die darin enthaltenen Vorschläge wurden nun dieses Jahr mit 96 bzw. 93 Prozent Zustimmung akzeptiert. Darüber hinaus brachte der FSBD-Vorstand Internationales im vergangenen Jahr bei FIC zwei eigene GdF-Arbeitspapiere für die IFATCA Annual Conference ein: „Investigation of Reimbursements and Invoicing in Euro rather than USD“ und „Revision of FIC involvement“. Beide Papiere wurden dann als offizieller FIC-Arbeitsauftrag ausgeführt und innerhalb des Financial Committee teilweise sehr kontrovers diskutiert. Auch





IFATCA-Teilnehmer aus aller Welt. Foto: J. Lehmann

die Empfehlungen dieser zwei Arbeitspapiere wurden mit überwältigender Mehrheit angenommen.

Das IFATCA-Budget für das Fiskaljahr 2022/2023, das in enger Zusammenarbeit von EVPF, IFATCA-Vorstand und FIC erarbeitet und zunächst intern abgestimmt wird, wurde im Anschluss mit 97 Prozent genehmigt.

Mit der Bestätigung von Montego Bay, Jamaica, als AC-Austragungsort 2023 fand die 61<sup>st</sup> IFATCA Annual Conference ein befriedigendes Ende. Trotz aller Unwägbarkeiten konnte attestiert werden, dass die virtuelle Austragung ein Erfolg war. Wenn auch die eigentlich notwendigen und sonst üblichen Diskussionsmöglichkeiten nur sehr eingeschränkt waren, kam es zu keinen unbeabsichtigten Unterbrechungen oder technischen Ausfällen, und selbst die Wahlen konnten mit dem notwendigen Maß an Anonymität durchgeführt werden. Dennoch war für alle wieder offensichtlich:

Eine rein virtuell durchgeführte Konferenz kann eine „richtige“ Präsenzveranstaltung nicht wirklich ersetzen. Daher freuen sich alle Beteiligten schon heute darauf, die Konferenz 2023 wieder vor Ort durchzuführen.

Agrund der pandemisch bedingten, noch immer sehr hohen Volatilität der Veranstaltungen musste auch in diesem Jahr noch einmal vom sonst üblichen Protokoll der Auswahl künftiger Austragungsorte der Jahreskonferenz abgewichen werden: Üblicherweise werden Konferenzorte, für die sich die jeweilige Member Association gemeldet bzw. beworben hat, zwei Jahre im Voraus gewählt und dann im Folgejahr (bei Erfüllung aller Anforderungen) bestätigt. Dies konnte im vergangenen Jahr nicht erfolgen, sodass erst bei der diesjährigen virtuellen Annual Conference Bewerber für 2024 gefunden werden konnten. Diese sind Uganda, Südafrika, Ägypten und Jordanien; die Festlegung bzw. die Wahl erfolgt dann 2023.

Mit diesem positiven Ausblick auf hoffentlich ungestörte Konferenzerlebnisse in Präsenz endet hiermit der Bericht von der noch einmal virtuell durchgeführten 61<sup>st</sup> IFATCA Annual Conference. Zum Abschluss gab es für die GdF-Teilnehmer dann statt kühlen Singapore Slings im altherwürdigen Raffles Hotel in Singapur leider nur sauergespritzten Äpfel, hessisches Bier und Handkäs mit Musik.

Schön war's trotzdem.



Die Teilnehmer der 12. Mitgliederversammlung. Foto: IFISA

## 12<sup>th</sup> FISO Seminar hosted by IFISA



Lars Ilchmann

In diesem Jahr fand bereits zum 12. Mal das FISO-Seminar der IFISA – International Flight Information Services Association – statt.

Lars Ilchmann als Schatzmeister und Oliver Wessolek als Vice President reisten dazu nach Rhodos.

Abgesehen von einem schönen Hotel und einem angemessenen Tagungsraum mussten die letzten Vorberei-

tungen bereits einen Tag vor der Veranstaltung umgesetzt werden. Der darauffolgende Tag war der Mitgliederversammlung vorbehalten. Die Unterlagen und Geschenke für die Teilnehmer wurden zusammengestellt. Es wurden Geschenke für die Gäste besorgt und das Seminar einmal zeitlich durchgeprobt.

Am 13. September fand dann die jährliche Versammlung statt. Es nahmen neun der 15 Mitglieder vor Ort teil, was angesichts weiter bestehender Budget- und Reisebeschränkungen von großem Interesse der Mitglieder zeugte. Der Vorstand wurde entlastet, das Budget genehmigt und die anstehenden Aufgaben wurden besprochen. Lars Ilchmann stand in diesem Jahr als Schatzmeister zur Wiederwahl an. Er wurde einstimmig wiedergewählt und nahm die Wahl sehr gern an. Neben den üblichen Themen waren aber vor allem auch die zwei zurückliegenden Krisenjahre unter dem Eindruck der immensen finanziellen Probleme bei einigen ANSPs wie auch bei Fachverbänden und unseren Mitgliedern ein ganz großes Thema.

Der dritte Tag war für den Vorstand dann der Tag des ersten Seminars seit 2019, das wieder in persona stattfinden konnte. Nach der üblichen Begrüßung der Teilnehmer sowie der geladenen Gäste befreundeter Verbände begann IFATSEA-Präsident Theodore Kiritis mit einer Präsentation zur IFATSEA und den ATSEPs.

Danach folgte Philippe Domogala, als Repräsentant der IFATCA, mit einer Vorstellung seiner Organisation. Er berichtete ebenfalls über Probleme bei der Mitgliederpflege und den Beitragszahlungen. Außerdem berichtete er



Teilnehmerdiskussion zu Themen der Mitgliederversammlung. Foto: IFISA





Der IFISA-Vorstand. Foto: IFISA

über die Herausforderungen im Umgang mit den russischen und ukrainischen Kollegen innerhalb der IFATCA im Angesicht der aktuellen Situation, gefolgt von einem kurzen Abriss der Entwicklung der AFISOs in der Flugsicherung in Europa.

Rob Daniel gab nach der Begrüßung ein Update zum ICAO AFIS Manual, das seit mehreren Jahren als Draft bei der ICAO vorliegt, aber bisher noch immer nicht veröffentlicht wurde. Im Grunde ist dieses Dokument seit Langem überfällig, ICAO tut sich aber sehr schwer damit. Dieses Dokument würde aber vielen Staaten und AFIS-Anbietern Sicherheit und grundlegende Vorgaben

bereitstellen und könnte viele bestehende Probleme lösen. Abschließend stellte er den Teilnehmern die Frage, welche Anforderungen die Anwesenden an ein Manual für AFIS stellen. Als von größtem Interesse stellten die Teilnehmer eine einheitliche Definition von AFIS heraus – denn ohne eine genaue zeitgemäßere Definition davon, was AFIS beinhalten soll, kann AFIS nicht reglementiert werden. Momentan scheint es, international und auch auf europäischer Ebene verschiedene Auffassungen davon zu geben, was AFIS und FIS sind und tun und ob diese Aufgaben adäquat in ICAO- und EASA-Dokumenten beschrieben sind. Die Mitglieder einigten sich in einer lebhaften Diskussion darauf, sich darauf konzentrieren



Diskussion unter der Leitung von Philippe Domogala. Foto: IFISA

zu wollen, Standard Operating Procedures und Amendments in einem Manual of FIS zu Annex 11 PANS ATM zu entwickeln. Rob Daniel sprach dabei auch die Unterschiede im Training der FISOs in Europa an sowie die weltweiten Unterschiede in der Bereitstellung von FIS/AFIS unter der Nutzung von ATS-Equipment – was bisher ebenfalls nicht ausreichend reglementiert sei.

Danach stellte Fabio Grasso ein Update zu Themen der EASA und den anstehenden Änderungen bzw. den bereits vorgelegten NPAs (Änderungsvorschläge) vor. Einige Themen wurden doch sehr intensiv diskutiert, trotzdem war man sehr konstruktiv, und der EASA-Vertreter erwiderte einige Kommentare mit der positiven Rückmeldung, sich diesen noch einmal zu widmen und erneut Rückmeldung zu geben. Man war sich allerdings einig, dass der Bereich der FISOs und AFISOs nicht richtig bzw. nicht mit der entsprechenden Gewichtigkeit in den EASA-Dokumenten wiedergegeben wird. Und auch hier ist die Nutzung von ATS-Equipment zur Luftraumüberwachung als Unter-

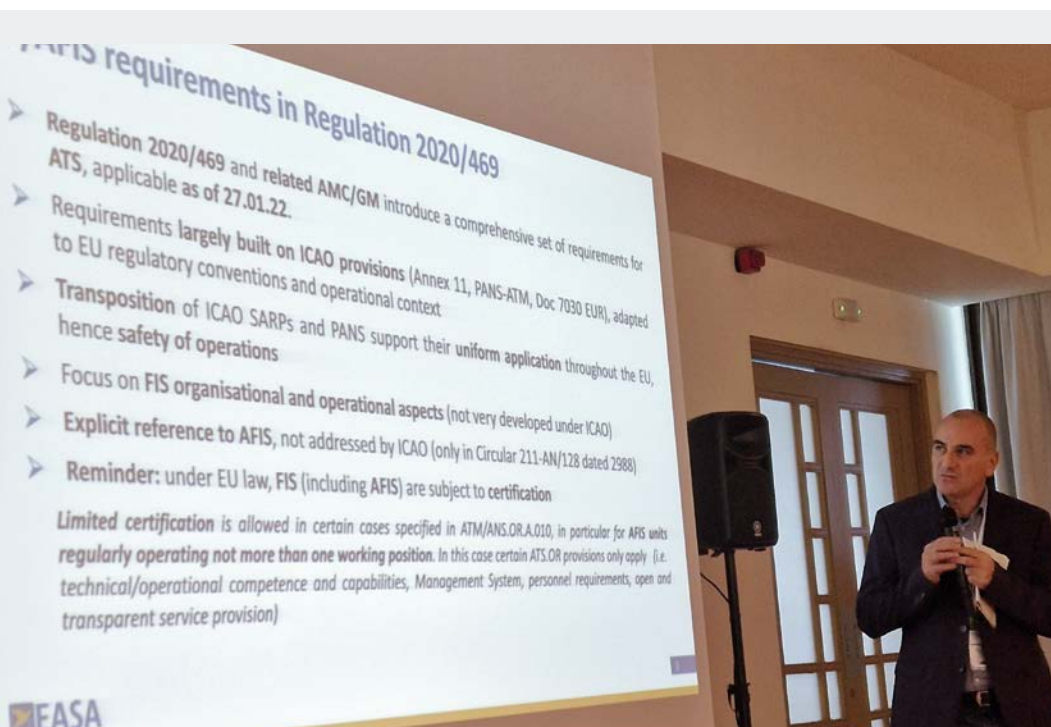
stützung für AFIS/FIS ein Thema. Unter den Teilnehmern wurde außerdem der Wunsch geäußert, FIS sollte als selbständiges Berufsbild anerkannt werden, da es noch Staaten gibt, in denen FISOs nicht lizenziert sein müssen. Dies gehe auch einher mit ATCO-ähnlichen Sicherheitsregularien bezüglich Arbeits- und Pausenzeiten etc.

Der Nachmittag stand dann ganz dem Thema Ausbildung zur Verfügung.

Die DFS Aviation Services, vertreten durch Ivan Louw, präsentierte ihr Trainingskonzept für FIS und AFIS und die damit verbundenen Vorteile und Schwierigkeiten in der Online- bzw. Remote-Ausbildung von Trainees. So arbeite man zum Beispiel mit mehreren Kameras, um den Trainee möglichst realistisch von allen Winkeln beobachten zu können, als würde man tatsächlich daneben sitzen.

EPN – Entry Point North – wurde durch IFISA-Gründungsmitglied Sofi Wadsjö vertreten. Sie und Dirch Jans von Gate Aviation referierten über die Unterschiede im Training und der Proficiency zwischen ATCOs und FISOs (in Verbindung mit Wirtschaftlichkeit) und mahnten die teilweise stark abweichenden Ausbildungszeiten von FISOs weltweit an.

Im Anschluss stellten sich die drei Vertreter sowie Blaine Mills für die kanadische ATSAC (Air Traffic Services Association Canada) in einer Podiumsdiskussion unter der Moderation von Philippe Domogala (IFATCA) den Kollegen für Fragen zur Verfügung. Dabei wurden besonders die Auswahlverfahren für FISOs und die Durchfall- und Abbruchquoten kritisch betrachtet.



Fabio Grasso während seines Vortrages. Foto: IFISA





Workshop der Seminarteilnehmer. Foto: IFISA

Der zweite Tag stand dann im Zeichen von zentralisierten FIS und UTM im ATM. Philippe Domogala begann mit einem sehr interessanten Vortrag zu seinen Erfahrungen mit FIS und AFIS als Privatpilot. Ein Kollege aus Polen stellte das UTM-Konzept der PANSAs per Zoom vor. Mit PANSAs UTM-Applikation können Drohnenpiloten Flugpläne erstellen und aufgeben sowie Genehmigungen erhalten und verwalten. ATC kann die entsprechenden Drohnen sehen und kontaktieren. Restricted Areas sind in den Applikationen enthalten und sorgen dafür, dass keine Drohne dort fliegt, wo sie es nicht soll.

Abschließend stellten Daniel Klein (COS Langen ACC/zFIS-DFS) und Jens Beppler (Supervisor zFIS-DFS) die Umsetzung von zFIS bis zum heutigen Tage sowie das neue streifenlose EKOFIS-System vor. Besonders EKOFIS wurde sehr interessiert verfolgt, und bei dem einen oder anderen Teilnehmer kam der Wunsch auf, mehr darüber zu erfahren.

In zwei Workshops konnten sich die Teilnehmer über die vorgestellten Themen – Ausbildungsanforderungen und UTM in ATM-Anforderungen – austauschen und Arbeitsansätze gemeinsam entwickeln.

Schlussendlich war das erste Seminar für den Bereich Enroute und Aerodrome Flight Information Service seit 2019 eine außerordentlich erfolgreiche Veranstaltung und wurde durchweg von allen Teilnehmern mit positivem Feedback bedacht.

Bei Interesse können die Präsentationen der Veranstaltung gern angefordert und nähere Informationen angefragt werden. Schreibt dazu einfach kurz ein E-Mail an: [ATOS@gdf.de](mailto:ATOS@gdf.de)

*Oliver Wessollek und Lars Ilchmann*



Foto: O. Wessollek



## Die DFS wird nachhaltig(er)



von Werner Fischbach

Von den Herausforderungen, mit denen wir uns auseinandersetzen müssen, ist das Problem des Klimawandels wohl das bedeutendste. Mit dem sich natürlich auch die Politik befassen muss. Und so kann sich wohl kein Politiker (und natürlich auch keine Politikerin) noch erlauben, bei

irgendwelchen Auftritten, Verlautbarungen oder Reden dieses Thema nicht anzusprechen. Und sie haben nicht nur geredet, sondern auch ein ehrgeiziges Klimaschutzgesetz verabschiedet, nach dem Deutschland bis zum Jahr 2045 klimaneutral werden muss.

Das Gesetz hat nur einen Haken. Nahezu alle Wissenschaftler und Fachleute sind der Meinung, dass die beschlossenen Maßnahmen, die nun vom Verkehrsminister Volker Wissing und der Bauministerin Klara Geywitz für ihre Fachbereiche vorgestellt wurden, nicht ausreichen werden, die hochgesteckten Ziele zu erreichen. Wobei sich die Bundesländer Baden-Württemberg („The Länd“) und Bayern („Gott mit Dir, Du Land der Bayern“) zumindest hinsichtlich des Baus von Windkraftanlagen durch ziemliche Inaktivität auszeichnen.

Dabei gibt es nicht nur unter den Bayern und den Schwaben Menschen, die sich gegen die Windkraft engagieren. Die sich gegen die „Verspargelung“ der Landschaft wehren, die gegen den Lärm der Windräder vorgehen oder besonders geschützte Vogelarten vor dem Tod bewahren wollen. Glaubt man diesen Interessengruppen, dann geht es um nichts anderes als um die Rettung unserer Umwelt. Dabei sehen sie durchaus ein, dass es dringend erforderlich ist, die Emissionen von CO<sub>2</sub> und sonstigen Schadstoffen zu reduzieren. Aber nicht durch Windräder in ihrer Nachbarschaft. Die Engländer bezeichnen solche Menschen übrigens als NIMBYs (Not in my backyard).

Da unsere Politiker die Notwendigkeit, noch mehr Windkraftanlagen zu bauen, durchaus einsehen, sich jedoch nicht dem Zorn ihrer Landsleute aussetzen wollen, haben sie mit dem Paragraphen 249 des Baugesetzes die Restriktionen hinsichtlich des Abstands zwischen Windrädern

und Wohngebieten aufgeweicht. Dabei haben die Bayern mit ihrer 10H-Regel den Vogel abgeschossen. Denn diese Regel besagt, dass dieser Abstand mindestens der zehnfachen Höhe des Windrads entsprechen muss. Es ist also so etwas wie eine „Windrad-Verhinderungs-Regel“. Doch inzwischen scheint sich auch in Bayern eine Wende anzubahnen. Der Engel Aloisius, der nach der Erzählung Ludwig Thomas („Ein Münchner im Himmel“), ist dieses Mal offenbar nicht im Hofbräuhaus versackt, sondern scheint es wirklich geschafft zu haben, die göttliche Botschaft der bayerischen Regierung zu überbringen.

### Die DFS wird (ein wenig) nachhaltig

Nun ist die DFS bekanntlich keine „grüne“ Institution, die sich den Kampf gegen die Erderwärmung auf ihre Fahne geschrieben hat. Ihr wichtigstes Ziel ist vielmehr, die Sicherheit der Luftfahrt zu gewährleisten. Dass sie dabei bei der Stromversorgung ihrer Betriebsgebäude und technischen Einrichtungen „grünen“ Strom einsetzt (ob und in welchem Umfang sie dies tut, ist nicht bekannt), scheint eine Selbstverständlichkeit zu sein.

Bekanntlich würde es dem Versuch gleichkommen, Eulen nach Athen zu tragen, wollte man die Bedeutung der Funknavigation ausgerechnet im „der flugleiter“ herausstellen. Und natürlich müssen diese Funknavigationsanlagen (VOR/DVOR und DME) unserer fliegerischen Kundschaft sehr präzise Informationen liefern. Dabei muss vermieden werden, dass diese Anlagen durch andere Installationen, z. B. durch sich drehende Rotorblätter einer Windkraftanlage, gestört und dadurch die Signale von Navigationsanlagen verfälscht werden. Deshalb wurden um die UKW-Drehfunkfeuer der DFS sogenannte Anlagenschutzbereiche geschaffen, in denen keine Anlagen, mit denen die ausgestrahlten Signale der Navigationsanlagen gestört werden könnten, betrieben werden. Und dies gilt auch dann, wenn sich innerhalb dieser Schutzbereiche ein windreicher (möglicher) Standort befindet. Sicherheit geht schließlich vor. Das mag die Betreiber von Windenergieanlagen natürlich ärgern. Dagegen hatten die Windkraftgegner diese Schutzbereiche wohl insgeheim begrüßt. Denn nun konnten sie behaupten, dass sie ja keine Vorbehalte gegen die nachhaltige Windenergie hätten, aber die Flugsicherung hätte ja etwas dagegen. Die DFS wurde so, wenn auch unfreiwillig, zum Verbündeten der Windradgegner.





Die DFS kann nach entsprechender Überprüfung den Anlagenschutzbereich ihrer DVOR-Anlagen überprüfen und ggf. verringern.  
Foto: Fabian Horst/Wikimedia CC by s.a.4.0

Doch damit ist nun Schluss. Sicherlich wird man bei der DFS zu der Überzeugung gekommen sein, dass sie ebenfalls einen Beitrag zur Klimawende leisten müsste und kam wohl zu der Frage, ob die Schutzbereiche der UKW-Drehfunkfeuer nicht verkleinert werden könnten, ohne dabei die Sicherheit der Luftfahrt zu gefährden. Bereits am 5. April dieses Jahres hatten das Bundesverkehrs- und Bundeswirtschaftsministerium Eckpunkte erarbeitet, wie man dieses Vorhaben, also die Verkleinerung der Anlagenschutzbereiche, bewerkstelligen könnte. Dabei hatte das Wirtschaftsministerium das Forschungsprojekt WERAN (Wechselwirkung Windenergieanlagen und Radar/Navigation) entwickelt, mit dem der störungsfreie Betrieb von Funknavigationsanlagen und Windenergieanlagen im Schutzbereich gewährleistet werden könnte. Wesentliche Arbeiten wurden dabei von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) sowie von der DFS und dem BAF erbracht. Das Ergebnis dieser Un-

tersuchungen ist, zumindest für die Betreiber der Windanlagen und für die Politik, erfreulich. Ab dem 1. August wird die DFS darangehen, die Anlagenschutzbereiche zu verkleinern. „Auf der Grundlage neuer Kriterien hat die DFS nun die Möglichkeit, die Anlagenschutzbereiche der Doppler-Drehfunkfeuer (DVOR) zu bewerten und festzulegen, ob diese auf den von der PTB vorgeschlagenen Radius von sieben Kilometer verkleinert werden können“, ist der Pressemeldung der DFS vom 1. August zu entnehmen.

Für die Windenergiewirtschaft und die auf diesem Gebiet tätigen Politiker ist dies sicherlich ein erfreuliches Ergebnis. Und die beiden Ministerien nutzten natürlich die Chancen, sich vor Begeisterung selbst auf die Schultern zu klopfen. Verkehrsminister Wissing meinte, damit ein erhebliches Hindernis beim Windkraftausbau aus dem Weg geräumt zu haben, und Minister Habeck erklärte, damit mehr Flächen für Windenergie bei gleicher Sicherheit für die Funknaviga-





Zur Funknavigation sind Luftfahrzeuge auf präzise arbeitende Funknavigationsanlagen angewiesen. Foto: Bodo Bondizio/DLH

gation geschaffen zu haben. „Das Ergebnis verbessert die Genehmigungsfähigkeit zukünftiger Anträge für Windenergieanlagen deutlich“, meinte Habeck.

Somit scheint zumindest eine Kuh vom Eis zu sein. Ob dies wirklich so ist, wird sich zeigen. Denn die Schutzbereiche von DVOR-Anlagen werden ja nicht aufgehoben, sondern nur verkleinert. Zukünftig müssen die Windradbetreiber nur noch einen Abstand von sieben Kilometern zu einer Funknavigationsanlage einhalten. Zudem muss die DFS nun aufgrund der neuen Kriterien die Ausmaße der Anlagenschutzbereiche neu bewerten und festlegen, ob diese auf den von der PTB vorgeschlagenen Radius reduziert werden können. Und auch wenn die DFS eigentlich keine Behörde mehr ist – in Deutschland arbeiten staatliche Institutionen langsam und gründlich. Zudem besteht zwischen einer Bewertung und der Realisierung ein bestimmter Unterschied. So wird es sicherlich noch ein wenig dauern, bis der erste Anlagenschutzbereich verkleinert wird und die Windradbauer loslegen können.

Bemerkenswert ist, dass die DFS mit ihrer Pressemitteilung lediglich von DVOR/DME-Anlagen spricht. Dabei gibt es noch weitere „elektronische“ Anlagen. ILS und Radarantennen zum Beispiel. Auch die können gestört werden. Als es darum ging, CAT-II-Verfahren am Regionalflughafen Friedrichshafen einzuführen, wurden beim Anflug auf die Piste 24 hin und wieder Störungen des ILS-Signals festgestellt. Störungen des ILS bei einem Schlechtwetteranflug sind nicht unbedingt das, was bei den Piloten ein zufriedenstellendes Gefühl hervorruft. Es dauerte ein wenig, bis der Grund dieser Störungen herausgefunden wurde. Es war ein auf dem Flughafengelände aufgestellter Baukran, der immer dann diese Störungen hervorrief, wenn sich der Auslegearm des Krans in einer bestimmten Stellung befand.

So dürfte sich bei den ILS- und Radaranlagen eine Verringerung der Anlagenschutzzone von vornherein verbieten. Aber wer wird sich schon ein mehr als 100 Meter hohes Windrad direkt in den Endanflug stellen?



**Lufthansa B787:** Ende August schwebte der erste B787-9-Dreamliner mit der Registrierung D-ABPA in Frankfurt ein. Lufthansa hat insgesamt 32 Maschinen dieses Typs bestellt. **Foto: Daniel Klein**



**HiSky A319:** HiSky ist eine moldauische Fluglinie mit Sitz in Chişinău und bedient mit einer kleinen Flotte aus A319 und A320 Ziele in Europa. Dieser A319 flog vorher bei South African Airways. **Foto: Frank Schuchardt**



**Jordan Aviation B737:** In neuem Gewand präsentierte sich diese B737-300 der Jordan Aviation im August in Antalya. Diese Maschine wurde 1988 an United Airlines ausgeliefert. **Foto: Gerrit Griem**



**Fly Jordan B737:** Ein weiterer Carrier aus Jordanien ist Fly Jordan, die u. a. mit dieser ehemaligen EasyJet B737-300 Ziele am Mittelmeer ansteuert. **Foto: Gerrit Griem**

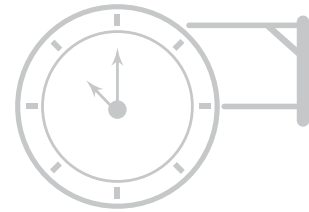


**Fly Baghdad B737:** Die relativ unbekannte Airline aus dem Irak fliegt außer inländischen Zielen auch unregelmäßig die türkische Küste an. Diese B737-800 war vorher bei Garuda im Einsatz. **Foto: Gerrit Griem**



**Jazeera Airways A320:** Ein weiterer Gast aus dem Mittleren Osten, der in Antalya anzutreffen ist, ist Jazeera Airways aus Kuwait, deren Flotte aus A320 und A321 besteht. **Foto: Gerrit Griem**





## Joe's Corner

Die Feststellung, dass sich der Fortschritt nicht aufhalten lasse, ist bekanntlich eine Binse. Denn ohne unseren Erfindungsgeist und ohne unsere Neugier würden wir wohl immer noch auf den Bäumen oder in Steinhöhlen wohnen und uns immer noch von den erlegten Tieren und den eingesammelten Gräsern ernähren. Joe hat ja gegen den Fortschritt gar nichts einzuwenden. Allerdings nimmt er sich die Freiheit, das, was uns als Fortschritt verkauft wird, etwas genauer unter die Lupe zu nehmen. „Überhaupt hat der Fortschritt das an sich, dass er viel größer ausschaut, als er wirklich ist“, meinte der österreichische Schauspieler und Opernsänger Johann Nestroy. Das Problem ist also nicht neu. Auf keinem Gebiet übrigens und somit auch nicht bei der Flugsicherung.

Dabei stellt Joe die technische Realisierung dieses (Flugsicherungs-)Fortschritts gar nicht in Frage. Wird schon funktionieren. Zumindest nach einer bestimmten Zeit. Wenn die Kinderkrankheiten, die sich bei der Einführung eines neuen Systems herausgestellt haben, beseitigt wurden. Das war schon bei der alten BFS so und wird auch bei der DFS weiterhin so sein.

Allerdings scheinen sowohl die Gurus der BFS als auch der DFS die Interessen der Menschen, die mit diesen neuen Verfahren und Systemen ja arbeiten müssen, oftmals nicht oder nicht ausreichend zu berücksichtigen. Joe bezeichnet diesen Aspekt gern als „soft factors“, die sich eben nicht mathematisch oder durch Simulationen überprüfen lassen. Und er fragt sich immer wieder, weshalb diese „soft factors“ seiner Meinung nach so gut wie nicht berücksichtigt werden. Vielleicht weil die Macher dieses Fortschritts über gar keine oder keine ausreichende Betriebserfahrung verfügen? Oder weil sie um der lieben Karriere willen, ihr Unbehagen an dem Neuen zurückgestellt haben? Joe weiß es nicht so genau, und so kann er eigentlich nur spekulieren. Einstein hat dies übrigens in eine Formel gepackt: „Erfolg (A) ist gleich Arbeit (x) plus Spiel (y) plus Maulhalten (z).“

Kaum hatte die DFS das Licht der Welt erblickt, mussten die im Betriebsdienst eingesetzten Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen feststellen, dass sich die Geschäftsführung der DFS anschickte, alte Zöpfe abzuschneiden, und Maßnahmen umsetzte, die einst vom VDF abgelehnt worden waren. Zum Beispiel die Trennung von Tower und Approach. Die Vertre-

ter des VDF und des Gesamtbetriebsrats versuchten, dies zu verhindern, hatten aber keinen Erfolg. An den Niederlassungen machte sich Unmut breit. Was für Joe auch nicht weiter verwunderlich war. Denn die im Tower- und Approachbereich eingesetzten Controller verstanden sich als Tower- **und** Approachcontroller, und nun wurde ihnen von der Geschäftsführung gewissermaßen die Hälfte ihrer „Flugsicherungsidentität“ geklaut. Natürlich war die Geschäftsführung anderer Meinung und setzte ihr Konzept durch. Joe ärgert sich dabei noch heute, dass einige Kollegen, die einst als Funktionäre des VDF tätig waren, die Haltung des Verbands, nach der Tower und Approach zusammengehörten, plötzlich ins Gegenteil verkehrten und die Maßnahmen der DFS als richtig bezeichneten. „Wes Brot ich ess, des Lied ich sing!“

Wenn sich Joe richtig erinnert, dann wollte der erste DFS-Chef unsere Firma zur besten Flugsicherung der Welt ausbauen. Um dies zu erreichen, mussten natürlich neue Ideen und Konzepte her, damit die DFS weiterhin an der Spitze des Fortschritts marschieren konnte. So wurde das Konzept des „Remote Tower“ erfunden. Und schon befand sich die DFS wieder an der Spitze des „Remote-Tower“-Geleitzugs (obwohl das Konzept eigentlich in Schweden geboren worden war).

Dass das Konzept in technischer Hinsicht funktioniert, wird zurzeit ja unter Beweis gestellt. Und es hat ja auch Vorteile. Denn das in einem „Remote Tower Center“ beschäftigte Personal kann flexibler eingesetzt werden. Und natürlich muss die DFS an den betroffenen Flughäfen auch keine Miete für einen teuren Tower zahlen (normalerweise befinden sich die Towergebäude im Besitz der Flughäfen). Allerdings hat dieses Projekt, so meint Joe, auch ein paar Nachteile. Denn auf der einen Seite geht das Flugsicherungs-Know-how an den betroffenen Flughäfen verloren. Unter anderem weil Towerlotsen sich mit „ihrem“ Flughafen identifizieren und diese emotionale Bindung mit der Zeit verloren gehen wird. Auf der anderen Seite wird sie erst gar nicht entstehen, wenn ein Controller plötzlich einen Airport kontrollieren muss, den er eigentlich gar nicht kennt. Und was passiert, wenn das RTC plötzlich ausfällt? Dann ist nicht nur ein Flughafen von diesem Ausfall betroffen, sondern gleich mehrere.

Joe war nicht besonders überrascht, als die Idee, bei geringem Verkehrsaufkommen gleich mehrere Flughäfen



Foto: DFS

von einem Controller kontrollieren zu lassen, lanciert wurde. Natürlich kann das Personal an einem RTC dadurch reduziert werden. Joe kann sich gut vorstellen, dass das Management von diesem Konzept begeistert ist. „Neue Ideen begeistern jene am meisten, die schon mit den alten nichts anzufangen wussten“, meinte der österreichische Schriftsteller Karl Heinrich Waggerl.

Aber dient dies unbedingt der Sicherheit? „Na klar“, kann man darauf antworten. Denn schließlich legt man auch im Centerbereich bei geringem Verkehrsaufkommen Sektoren zusammen. Aber dies tut man nur mit Sektoren, die eine gemeinsame Grenze haben. Was bei den Kontrollzonen nicht zutrifft. Und so fragt sich Joe, ob ein Controller auch bei geringem Verkehrsaufkommen nicht in Schwierigkeiten kommen könnte, wenn er an dem einen Flughafen ein Problem lösen und an einem anderen einen Notfall abwickeln muss. Natürlich könnte man einen Controller in Bereitschaft halten, der dann in einem solchen Fall seinen Kollegen bzw. seine Kollegin unterstützen könnte. Doch der bzw. die muss dies dann sofort tun können und muss sich vor Ort, also irgendwo im RTC, aufhalten. Gewonnen wäre damit nichts.

Joe erinnert sich an die Erzählung eines ehemaligen Münchner Towercontrollers. Der hatte in der Nachtschicht die Aufgaben der Vorfeldkontrolle übernommen, und als er sich darauf konzentrierte, dort ein Problem zu lösen, hatte er vergessen, einem Anflug die Landfreigabe zu erteilen. Und natürlich erinnert sich Joe an den 1. Juli 2002, als eine B757 der DHL über Überlingen unter der Kontrolle von „skyguide“ mit einer Tu-154 der Bashkirian Airlines kollidierte. Das Unglaubliche an dieser Katastrophe war, dass ein Teil der Kommunikationseinrichtungen zur Wartung abgeschaltet war und der Verkehr von einem einzigen Lotsen abgewickelt wurde. Der folglich versagte, weil er versagen musste.

Nach der Katastrophe schworen einige CEOs der europäischen Flugsicherungsdienstleister, sie hätten ihre Lektion gelernt und wollten dafür sorgen, dass immer ausreichend Personal zur Verfügung stehen würde. Angesichts der Idee, mehrere Flughäfen von nur einem Controller kontrollieren zu lassen, stellt sich die Frage, ob sie die Lehren aus Überlingen vergessen haben, ...

*meint Joe*



# Überstundenvergütung für mehrere Jahre ist steuerermäßig



Es gibt sicherlich passendere Momente für das Thema Überstunden. Das Corona-Virus ist weiterhin aktiv, daran wird uns spätestens der Herbst erneut erinnern, der Luftverkehr liegt längst noch nicht wieder bei 100 Prozent, und tarifvertragliche Regelungen zur Minderarbeit sind weiterhin in Kraft. Aber was will man machen.

Der Bundesfinanzhof (BFH) hat zur besten Omikron-Pandemiezeit – am 2. Dezember 2021, um genau zu sein – ein arbeitnehmerfreundliches Urteil zur Besteuerung von mehrjährigen Überstundenvergütungen gesprochen (Az.: VI R 23/19). Schauen wir uns die Sache also einmal an. Zur vollkommen überstundenfreien Zone ist unsere Branche trotz allem ja nun auch nicht avanciert. Und gelegentlich soll es ja sogar Fälle geben, bei denen der Ruhestand so überraschend kam, dass nicht einmal Zeit zum Abfeiern des Mehrarbeitskontos blieb.

## Die Beklagte

Das zuständige Finanzamt.

## Die Kläger

Ein Ehepaar, das für das Streitjahr 2016 zusammen zur Einkommensteuer veranlagt wurde. Gegenstand der Klage war die vom Finanzamt angesetzte Überstundenbesteuerung des Ehemannes, die Grausamkeiten der Progressionssteuertabelle für solche Nachzahlungen inklusive. Wegen der steuerlichen Zusammenveranlagung mussten formal beide Ehepartner als Kläger auftreten.

## Ausgangslage

Der Ehemann war bei einer GmbH als Arbeitnehmer beschäftigt. In den Jahren 2013 bis 2015 hatte er in Summe rund 330 Überstunden geleistet, 2013 ca. 115,75 Stunden, 2014 ca. 114,5 Stunden und 2015 rund 99,5 Stunden. 2016 endete sein Arbeitsverhältnis mit der GmbH. Es wurde vereinbart, die bisher nicht ausbezahlten Überstunden im August 2016 in einem Betrag auszuzahlen. Diesen Überstundengesamtbetrag gaben die Eheleute in ihrer gemeinsamen Einkommensteuererklärung für das Streitjahr 2016 in der Anlage N in Zeile 18 unter „Entschädigungen /Arbeitslohn für mehrere Jahre“ an.

## Die Klagen

Das zuständige Finanzamt lehnte eine ermäßigte Besteuerung dieser Überstunden nach § 34 Abs. 1 Einkommensteuergesetz (EStG) ab. Dagegen klagte das Ehepaar. Das Finanzgericht (FG) Münster gab ihm 2019 erstinstanzlich Recht (Az.: 3 K 1007/18 E), jedoch ging das unterlegene Finanzamt in Revision. § 34 EStG regelt die Besteuerung von außerordentlichen Einkünften.

## Bundesfinanzhof

Nach der Revision des Finanzamtes hatte letztinstanzlich der Bundesfinanzhof (BFH) in München zu entscheiden. Dieser wies mit seinem Urteil vom 2. Dezember 2021 (Az. VI R 23/19) die Revision des Finanzamtes als unbegründet ab und gab erneut dem steuerpflichtigen Ehepaar Recht. Demnach kommen als ermäßigt zu steuernde außerordentliche Einkünfte insbesondere Vergütungen für mehrjährige Tätigkeiten in Betracht.

### Anlage N

16	Ermäßigt zu besteuernde Versorgungsbezüge für mehrere Jahre lt. Nr. 9 der Lohnsteuerbescheinigung		205		215
17	<b>Ermäßigt besteuerte Entschädigungen / Arbeitslohn für mehrere Jahre</b> lt. Nr. 10 der Lohnsteuerbescheinigung				166
18	<b>Entschädigungen / Arbeitslohn für mehrere Jahre – ggf. lt. Nr. 19 der Lohnsteuerbescheinigung – vom Arbeitgeber nicht ermäßigt besteuert</b>				165
19	Steuerabzugsbeträge zu den Zeilen 16 und 17	Lohnsteuer	146		Solidaritätszuschlag 152
20		Kirchensteuer Arbeitnehmer	148		Kirchensteuer Ehegatte / Lebenspartner 149



### § 34 Abs. 2 Nr. 4.

Als außerordentliche Einkünfte kommen nur in Betracht: ...

4. Vergütungen für mehrjährige Tätigkeiten; mehrjährig ist eine Tätigkeit, soweit sie sich über mindestens zwei Veranlagungszeiträume erstreckt und einen Zeitraum von mehr als zwölf Monaten umfasst.

#### Leitsatz BFH

##### **Werden Überstundenvergütungen**

- für einen Zeitraum von mehr als zwölf Monaten
- veranlagungszeitraumübergreifend

**geleistet, ist die Tarifiermäßigung nach § 34 Abs. 2 Nr. 4 2. Halbsatz EStG zu gewähren.**

Laut BFH können neben mehrjährigen Überstundenvergütungen z. B. auch Lohnnachzahlungen für vorangegangene Veranlagungszeiträume nach diesem Paragraphen steuerermäßigt abgerechnet werden.

Der BFH schränkt jedoch auch ein:

- Die Vergütung darf aber nicht mit anderen Vergütungen über mehrere Jahre zusammentreffen. Die Entlohnung muss vielmehr für sich betrachtet zweckbestimmtes Entgelt für eine mehrjährige Tätigkeit sein (Anmerkung: also wie im vorliegenden Fall nur mehrjährige Überstunden oder z. B. nur Bonuszahlungen für mehrere Jahre)
- Darüber hinaus muss die Entlohnung für eine mehrjährige Tätigkeit aus wirtschaftlich vernünftigen Gründen in zusammengeballter Form erfolgen.



### Tarifiermäßigung

Wie die tarifiermäßigte Einkommensteuer auf solche mehrjährigen außerordentlichen Einkünfte zu berechnen ist, regelt § 34 EStG Absatz 1 in den Sätzen 2 und 3. Wem die Vorschriften für den Flugverkehrskontrolldienst an manchen Stellen zu nutzerfreundlich formuliert erscheinen, dem seien diese beiden Passagen hier ans Herz gelegt. Sie sind ein anschauliches



Foto: iStock

Beispiel dafür, warum Steuerberater wahrscheinlich niemals arbeitslos werden und warum der Beruf des Finanzbeamten sicherlich nicht jedermanns Sache ist. Vielleicht bin ich aber auch einfach nur der Einzige, der nach mehrmaligem Durchlesen immer noch nicht so ganz durchgeblitzt hat. Sei's drum. Mit dem Urteil wird es offensichtlich günstiger bzw. die steuerliche Progression bei solchen Zahlungen abgemildert – und das ist doch schon mal was.

### § 34 EStG Absatz 1, Sätze 2 und 3

<sup>2</sup> Die für die außerordentlichen Einkünfte anzusetzende Einkommensteuer beträgt das Fünffache des Unterschiedsbetrags zwischen der Einkommensteuer für das um diese Einkünfte verminderte zu versteuernde Einkommen (verbleibendes zu versteuerndes Einkommen) und der Einkommensteuer für das verbleibende zu versteuernde Einkommen zuzüglich eines Fünftels dieser Einkünfte.

<sup>3</sup> Ist das verbleibende zu versteuernde Einkommen negativ und das zu versteuernde Einkommen positiv, so beträgt die Einkommensteuer das Fünffache der auf ein Fünftel des zu versteuernden Einkommens entfallenden Einkommensteuer.

#### Quellen:

Urteil BFH im Original im Internet suchen unter VI R 23/19

§ 34 EStG: [https://www.gesetze-im-internet.de/estg/\\_34.html](https://www.gesetze-im-internet.de/estg/_34.html)





Der Börsengang von Air Berlin war ein euphorischer Höhepunkt für Joachim Hunold und sein Air-Berlin-Team. Foto: W. Fischbach

## Karl Borns letzter Gruß an Air Berlin

*Karl Born, ehemaliger Condor-Vertriebschef, Tui-Manager und Touristik-Honorarprofessor, hatte zum Luftfahrtgeschehen vieles zu sagen. Und dies tat er unter anderem mit seiner „Born-Ansage“ auf dem Onlineportal „airliners.de“ durchaus erfolgreich. Was er zu sagen hatte, hatte Hand und Fuß. Nun stellt er mit der 193. Folge seine Ansagen ein. Schade eigentlich. Weshalb wir mit seiner letzten Meinungsäußerung an ihn erinnern möchten. Er widmet sich dabei dem Untergang von Air Berlin. Durchaus lesenswert. Liest sich wie ein Luftfahrt-Wirtschaftskrimi. Dabei danken wir den Machern von „airliners.de“ für die Nachdruckgenehmigung.*

### **Am schönsten war es nach dem Börsengang**

Als ich am 19. Februar 2015 meine allererste Born-Ansage auf [airliners.de](http://airliners.de) veröffentlichte, lag der Börsengang der Airline schon neun Jahre zurück. Dieser gelungene Gang zur Börse war zweifelsohne euphorischer Höhepunkt für Joachim Hunold und sein Air-Berlin-Team.

„Geld wächst auf den Bäumen“, war die Erkenntnis und das schien wie die Erfüllung des Traums. 510 Millionen Euro Erlös waren eine schöne Summe, wenn auch 360 Millionen Euro weniger als geplant. Doch als Erstes stiegen fast alle Altgesellschafter aus, nicht ohne sich ihren Anteil vergolden zu lassen. Im Nachhinein ist es wirklich beeindruckend: Manche bei Air Berlin wussten also wirklich, wann es am schönsten war.

Andere nicht – und die konnten damals vor Kraft kaum laufen. So ging man auf Einkaufstour. Der Einstieg bei DBA im Jahr 2006 war zumindest noch teilweise strategisch sinnvoll, der Kaufpreis aber zu hoch. Der Kauf von LTU im Jahr darauf war dagegen die Verwirklichung von Hunolds persönlichem „I have a dream“. Doch man sollte sich nicht blind alle Träume erfüllen, das kann negative Konsequenzen nach sich ziehen. Vor allem, wenn man darüber die Wirtschaftlichkeit vergisst. Es ist fast

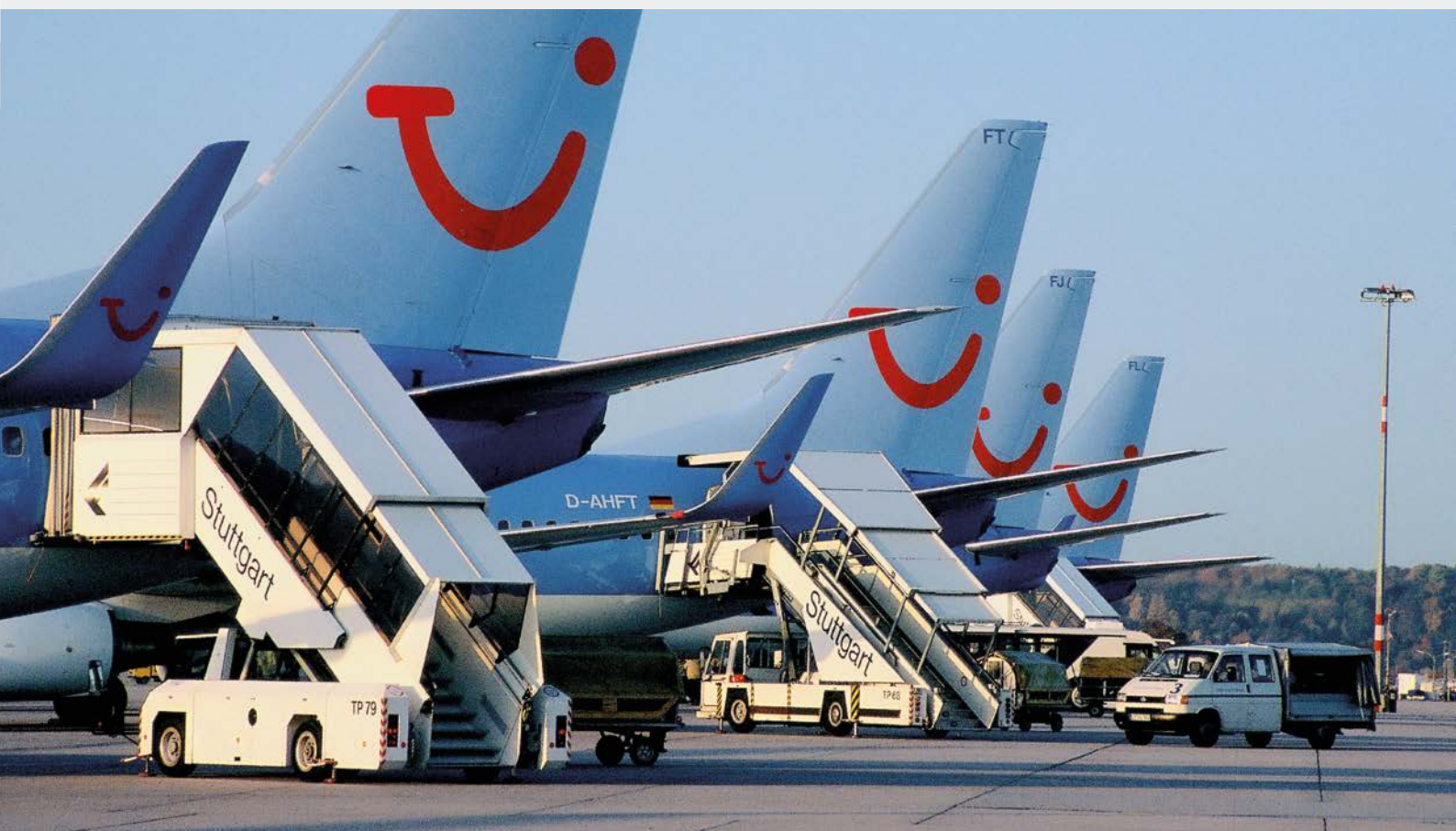
ein Treppenwitz in der Lebensgeschichte von Hunold, dass der wahrscheinlich emotionale Höhepunkt seines Wirtschaftslebens, der Kauf jener Firma, die ihn zuvor gefeuert hatte, gleichzeitig aber der Wendepunkt auf der Air-Berlin-Erfolgsleiter war.

### Die Sargnägel der Air Berlin

Nach Meinung fast aller Experten war der Kauf der LTU einer der „Sargnägel“ für Air Berlin. Denn ab diesem Moment wurde es bei Air Berlin nicht mehr schöner: Nur der Vollständigkeit halber sei hier der zweite „Sargnagel“ für Air Berlin erwähnt. Zwischen Tui und Air Berlin wurde ein Vertrag über 14 TUIfly-Flugzeuge im Wet-Lease abgeschlossen. „Überraschenderweise“ stellte sich heraus,

dass dieser Vertrag keine kurzfristige Korrektur- oder Stornomöglichkeit beinhaltete, jedenfalls nicht für Air Berlin. Und Tui hatte kein Interesse, etwas zu ändern.

Am 22. August 2011 erklärte Hunold dann mitten in einer Pressekonferenz nach Hape-Kerkeling-Art: „Ich bin dann mal weg.“ Leider ohne seine Mitarbeiter vorher zu informieren, die es dann teilweise aus dem Radio erfuhren – unnötig und vor allem unschön. Genau sechs Jahre später endete das in der Insolvenz. Die LTU-Integration in die Air Berlin misslang in der Folge – fast auf den Tag keimte nochmals Hoffnung auf. Etihad stieg mit 29 Prozent bei Air Berlin ein und die Petrodollars sollten es jetzt richten.



*Air Berlin leaste 14 B737 von TUIfly. Foto: W. Fischbach*





Der Kauf der LTU war der erste Sargnagel für Air Berlin. Foto: W. Fischbach

### Börsengang für Air Berlin

Wirklich schön wurde es auch danach nicht mehr. Nach einem kurzen Zwischenspiel von CEO Wolfgang Prock-Schauer kam dann Stefan Pichler als große Sanierungshoffnung. Ab hier beginnt der Parallellauf der Born-Ansage mit Air Berlin. Kommentar aus dem Hause Air Berlin auf die erste Ansage: „Finden wir nicht gut, wir möchten in Zukunft überhaupt nicht mehr in einer Born-Ansage vertreten sein.“ Ich belasse es an dieser Stelle einfach bei einer kleinen Auswahl an Überschriften zu weiteren Air-Berlin-Ansagen bis zur Insolvenz (*Anmerkung der Redaktion: Born führt hier zahlreiche „Aussagen“ auf. Sie alle abzudrucken, würde den Umfang dieses Heftes sprengen*).

Viel zu schnell stellte sich heraus, dass sich Etihad nicht als selbstloser Geldgeber, der die Air Berlin beschenken wolle, sah. Die „Scheichs“ (allgemeiner Sprachgebrauch bei Air Berlin über die Abgesandten von Etihad) hatten knallharte Eigeninteressen.

Meinen Vorschlag damals, „Air Berlin braucht einen Glücksvorstand“, hat leider niemand gehört. Stattdessen kam 2017 Thomas Winkelmann zur Air Berlin, und das war gerade das Gegenteil von Glück. Ein vermeintlicher Retter,

der sich sein Gehalt durch eine Bankbürgschaft absichern lässt? Vertrauen in den neuen Job sieht anders aus! Viele sahen in dem bisher erfolgreichen Lufthansa-Manager den „bestellten Bestatter“ für Air Berlin.

### Wie es nach der Insolvenz weiterging

15. August 2017: Insolvenz, Etihad hatte den Geldhahn zugelehrt. An dieser Stelle mache ich einfach mal weiter mit der Chronik, die dieser Tage auf „airliners.de“ zu lesen war. Denn weitere Air-Berlin-Retter tauchten plötzlich fünf Minuten vor Schluss auf. Die Retter meckerten viel über die Rolle der Lufthansa bei Air Berlin (zu Recht).

Hans-Rudolf Wöhrle muss wohl starke Entzugserscheinungen gehabt haben, als er sich per Medien als Käufer und Retter für seinen „Herzblut-Carrier“ ins Spiel brachte. Die Medien stilisierten ihn als Sanierungsexperten, er sei der große LTU-Retter und DBA-Sanierer. Keines von beidem war richtig. Der CEO eines der großen Unternehmen in der Branche bestätigte mir persönlich, dass er nach Sichtung der LTU-Unterlagen gesagt habe: „Mehr als einen Euro kann ich dafür nicht bieten.“

Dass Ryanair-Chef Michael O'Leary die Air Berlin in Gänze übernehmen wollte, darüber konnte man selbst als

Witz nicht lachen. Doch auch Niki Lauda schaltete sich ein. Lauda war sehr sparsam und sehr auf seinen Vorteil bedacht. Nie im Leben würde er so viel eigenes Geld investieren. Einen Moment sah es so aus, als ob ich mich geirrt hätte, als er zumindest einen Teil übernahm. Aber im März hieß es dann: „Lauda lässt die Maske fallen and the winner ist Ryanair.“

Jetzt war die Zeit gekommen, auf die sich eine Experten-Gruppe bei Lufthansa schon seit einem Jahr vorbereitete, auf das, was zu tun ist, wenn Air Berlin insolvent geht. Zumindest hatte dies CEO Carsten Spohr nach der Insolvenz von Air Berlin selbst erzählt. Jetzt galt es also! Immerhin hatte er doch schon Winkelmann bei Air Berlin eingeschleust (da waren sich Außenstehende immer sicher). Es gibt gute und es gibt schlechte Zeitpunkte für eine Übernahme. Jetzt war ein guter.

### Der „nationale Champion“ übernimmt

Ein Desaster so kurz vor einer Bundestagswahl konnte jedoch niemand brauchen, da half der Bund gern mit einem Überbrückungskredit. So konnte Air Berlin in der Luft bleiben, verlor nicht an Slot-Wert und es gab keine Bilder von gestrandeten Urlaubern im TV. Denn die mussten alle pünktlich zur Wahl nach Hause kommen.

In der Regierung hatte Spohr breite Unterstützung durch Verkehrsminister Alexander Dobrindt und Wirtschaftsministerin Brigitte Zypries. Die machten keinen Hehl daraus, dass der „nationale Champion“ so viel bekommen soll, wie er will. Und die Absicherung durch Bundeskanzlerin Merkel hatte sich Spohr sicherlich persönlich abgeholt. So war die Chance für Lufthansa jetzt da.

So viele Flugzeuge wie möglich!

So viel Slots wie möglich!

Betriebsübergang mit Personal? Nein, danke!

### Gar nicht schön für die Mitarbeiter

Worum es bei diesem Poker zu diesem Zeitpunkt überhaupt nicht ging, waren die Tausende Mitarbeiter der Airline. Es galt, auch nur den Hauch eines Betriebsüberganges zu vermeiden und das mit allen juristischen Mitteln.

Im deutschen Insolvenzrecht geht's halt nur um Sachwerte, Menschen spielen keine Rolle. Da kann nichts mehr schiefgehen, wenn man dann noch die volle Rückendeckung der Regierung hat. Als die „Air-Berlin-Verhandler“ noch einmal mit dem Hut umhergingen, um wenigstens eine Transfergesellschaft zu finanzieren, zeigte Spohr seine eiskalte Seite und legte nichts mehr drauf. Game over.

Knapp konnte es nur noch wegen Easyjet werden, die sollten gerade so viel Teile von Air Berlin übernehmen, dass die EU-Behörden den Deal nicht scheitern lassen würden und es Lufthansa nicht wehtäte. Beobachter haben geschildert, wie Spohr auf der gerade anstehenden Tagung „Airlines-4-Europe“ sehr auffällig die Easyjet-Chefin Carolyn McCall bezirzte und sie in den offiziellen Diskussionspunkten unterstützte.

Es hat sich gelohnt. Easyjet griff in letzter Minute bei Air Berlin zu, gerade so viel, dass EU und Lufthansa zufrieden waren. Spohr kann eben beides: eiskalt und nett sein.

Wie auch immer, Spohr und damit Lufthansa sind die klaren Gewinner der Air-Berlin-Pleite. Das zeigt sich nun nach Corona umso mehr, da Easyjet entschieden hat, den Berliner Standort deutlich zurückzufahren.

Etwas hat mich am Ende von Air Berlin berührt: Die Airline veranstaltete für die Bodenmitarbeiter (die sich alle selbst um den nächsten Job kümmern mussten) Job-Messen und lud dazu Berliner Firmen ein, die offene Stellen zu bieten hatten. Die anbietenden Firmen waren überrascht und sagten auch in Interviews, welcher engagierten Eindruck die Mitarbeiter machten. Die Air-Berlin-Mitarbeiter sind auch nicht für den Untergang des Unternehmens verantwortlich. Erstaunlicherweise sehen sich viele heute noch als „Air Berliner“. Ihr Spirit hat bis heute überlebt.

*Teil der Serie*

### **Die Born-Ansage**

*Der ehemalige Condor-Vertriebschef, TUI-Vorstand und Touristik-Honorarprofessor Karl Born zum aktuellen Geschehen in der Luftfahrt.*

*193 Artikel, 11 Stunden 25 Minuten*





Oliver Meindl, Navigator (links), und Robin Shearer, Pilot (rechts), vor ihrem Trainingsflugzeug, einer Grob G 115EG. Foto: navgeeks

## Navigationflug: unnötiges Wissen oder vergessene Weisheit?

von navgeeks – Oliver Meindl & Robin Shearer

**Von allen Pilot:innen erwartet, jedoch von vielen gemieden: die präzise Navigation mit Karte, Stoppuhr und ganz ohne GPS. Warum dies gerade in Zeiten elektronischer Hilfsmittel nicht nur sehr lehrreich sein kann, sondern auch unglaublich viel Freude bereitet, möchten die beiden jungen Piloten Robin und Olli zeigen.**

Spätestens im Theorieunterricht kommt niemand darum herum, sich mit dem Thema Navigation zu beschäftigen. Die „klassische“ Flugvorbereitung mittels Navigationsrechner, Stift und Karte wird dort von erfahrenen und

motivierten Fluglehrer:innen gelehrt und gelebt. Und das in Zeiten von GPS, hilfreichen Smartphone-Apps und modernsten elektronischen Fluginformationssystemen, mit denen doch alles von selbst geht? „Das braucht man doch heute wirklich nicht mehr“, dachten wir uns. Dass wir ein paar Jahre später eines Besseren belehrt wurden, konnten wir uns bis dahin nicht vorstellen.

**Äh, Moment: Das kann ja auch Spaß machen!**

Nach dem Scheinerhalt gab es erst einmal viel mit den motorisierten Flugzeugen zu entdecken. Dem raschen Tatendrang folgte relativ bald eine gewisse Sättigung, da die benachbarten Flugplätze alle schnell mit GPS erkun-

det waren. Am abendlichen Stammtisch hat uns dann ein Fliegerkollege auf den Allgäuflug aufmerksam gemacht. Ein wenig recherchiert und wir erfuhren, dass der Allgäuflug ein jährlich stattfindendes Navigationsflugevent ist, bei dem sich Zweiertteams miteinander im Navigationsflug messen. Ein paar Tage später waren die Anmeldung in der Wettbewerbsklasse „Newcomer“ getätigt und das Flugzeug reserviert. So wirklich greifbar wurde es erst vor Ort in Leutkirch (EDNL), westlich der Kontrollzone Memmingen (EDJA). Neben leckerem Essen, einer geselligen Gemeinschaft und einem reichhaltigen Begleitprogramm gibt es für die antretenden Teams einen perfekt organisierten Trainingsflug und einen Wertungsflug. Um die Newcomer wird sich dabei besonders bemüht und ihnen bei der Flugplanung jederzeit mit Rat und Tat zur Seite gestanden. Was bei allem ursprünglichen Wettbewerbsgedanken nicht zu kurz kommt, sind die Begeisterung und der Spaß unter allen Anwesenden vor Ort.

### **Navigationsflug ist weit mehr als ungelebte Theorie**

Navigationsflugwettbewerbe haben das Ziel, einen möglichst präzisen motorbetriebenen Flug durchzuführen. Abweichungen vom „perfekten“ Flug werden mit Strafpunkten bewertet. Für die Teams kommt es daher auf eine genaue Flugvorbereitung und ein gutes Teamwork



*Vorbereitung der Flugroute durch den Piloten.*  
**Foto: navgeeks**

in der Luft an. Die beiden Rollen im Team sind dabei Pilot:in und Navigator:in. Das Team hat die Aufgabe, einen manuell zu konstruierenden Kurs unter Berücksichtigung der vorgegebenen Zeiten so exakt wie möglich abzufliegen und dabei gleichzeitig ausgedruckte Suchbilder zu erkennen sowie Wendepunkte oder Bodenzeichen zu identifizieren. Die Einhaltung der üblichen Verfahren und Gesetze versteht sich dabei von selbst. Gestartet wird in einer „Perlenkette“ im Zweiminutenabstand, jedes Team mit dem gleichen Kurs. Verwunderungen des an- bzw. abfliegenden Verkehrs über die sekundengenaue geplanten Starts sind am Funk vorprogrammiert: „D-E\*\*\*, ich bin jetzt schon ein paar Jährchen mit dabei, aber ein Start um eine sekundengenaue Uhrzeit habe ich auch noch nicht erlebt.“ Bei jedem Flug mit dabei: Stifte, Papierkarte, Stoppuhr und ein GPS-Logger, der nach dem Flug mit den Aufgabenpapieren zur Auswertung abgegeben wird. Krönender Abschluss eines jeden Navigationsflugs ist dann noch die Ziellandung, bei der das Hauptfahrwerk so nahe wie möglich an der aufgemalten Nullpunkte-Markierung auf der Landebahn aufsetzen soll.

### **Deutschlandflug – der Weg ist das Ziel**

Im Prinzip kann jeder motorisierte Flug ein Navigationsflug sein. Ein erster Schritt ist das Beiseitelegen des Tablets oder das Abdecken des GPS-Geräts. Karte raus, Kurs einzeichnen, Überflugzeiten berechnen und mit Logger bzw. Stoppuhr ins Cockpit. Allein das minutengenaue Abfliegen des Kurses kann richtig spannend sein und führt



*Beim Navigationsflug bleibt das GPS meist aus oder läuft abgedeckt mit.*  
**Foto: navgeeks**





Kurz vor dem Start werden vom Navigator noch einmal die Suchbilder analysiert. **Foto: navgeeks**



Ein Containerschiff grüßt durch die Hecke am Flugplatz Rendsburg-Schachtholm. **Foto: Tom Illgner**

schnell zu ersten Erfolgen im präzisen Fliegen. So richtig spannend und gesellig wird es dann bei verschiedenen Navigationsflugevents. Absolutes Highlight der Navigationsflieger:innen ist der Deutschlandflug, der meist mehrere Tage andauert und Luftsportler:innen aus ganz Deutschland und den Nachbarländern anzieht. Wohl kein anderes Flugevent schreibt sich das Motto „Der Weg ist das Ziel“ so sehr auf die Fahne wie der Deutschlandflug. Er gilt als Test in Sachen Zuverlässigkeit für Motorflieger:innen sowie Sicherheit und navigatorisches Können. Der Deutschlandflug lädt daher auch ganz gezielt alle Pilot:innen ein, egal ob Flugschüler:in oder Testpilot:in. Denn hier sind wirklich alle gleich, Hauptsache die Motivation, in die Luft zu kommen, ist vorhanden.

2022 kamen so fast 120 Teilnehmende aus Deutschland, Österreich und den Niederlanden zusammen, die in zwei Gruppen mit unterschiedlichen Zielsetzungen flogen. Die Touringgruppe gilt nicht nur als idealer Einstieg, sondern ist auch die perfekte Anlaufstelle für alle, denen eine entspannte und gut geführte Reise wichtig ist. In der Wettbewerbsgruppe hingegen gilt beim Streben nach den Podiumsplätzen nur eines: die Reduktion von Strafpunkten. Mit 27 Flugzeugen in der Touring- und 30 Flugzeugen in der Wettbewerbsgruppe ging es gemeinsam von Osnabrück-Atterheide (EDWO) bis letztlich nach Rendsburg-Schachtholm (EDXR). Besonders erfreulich für jugendliche Teilnehmende: Fünf jugendliche Teams wurden durch die Bundeskommission Motorflug des Deutschen Aero Club e. V. (DAeC) mit 1.500 Euro gefördert und konnten so vom Start bis zur Landung am Heimatflugplatz viele wertvolle Flugstunden und lehrreiche Erfahrungen in einer gesicherten Umgebung und offenherzigen Gemeinschaft sammeln.

Am ersten Tag des Deutschlandflugs reisten die einzelnen Teams per Motorflugzeug, Ultraleichtflugzeug, Motorsegler oder Helikopter nach Osnabrück-Atterheide (EDWO) und wurden dort herzlich in Empfang genommen. Tag zwei hielt für beide Gruppen einen Flug mit zwei unterschiedlichen Streckenführungen nach Nordhorn-Lingen (EDWN) bereit. Für die Wettbewerbsgruppe wurden ab 10:15 Uhr im Zweiminutentakt die Streckenplanungsunterlagen für den 124 NM langen Kurs ausgegeben. Nach

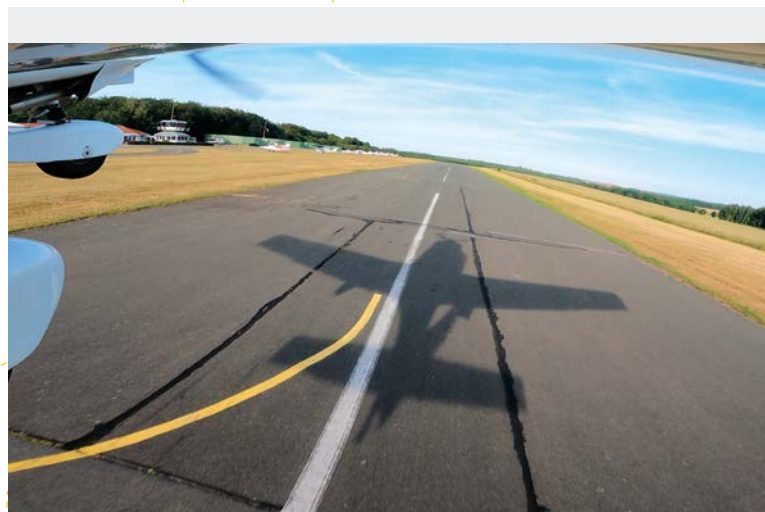


Volle Konzentration bei Robin und Oliver vor dem Start zum nächsten Wettbewerbsflug. Foto: Tom Illgner

der Aufgabenausgabe gab es 60 Minuten Zeit, die Strecke vorzubereiten. Auf drei DIN A3-Karten im Maßstab 1:200.000 führte der Kurs in rund 1.500 Fuß AGL um die TMZ Münster-Osnabrück nach Nordhorn-Lingen zur Ziellandung. Die Auswertungen der mit GPS-Logger getrackten Flüge gab es keine 30 Minuten nach der Landung. Die Besonderheit des dritten Tages bestand in der Trennung der Touring- und Wettbewerbsgruppe. Während es bei der Touringgruppe zum Wilhelmshaven Jadeweser Airport (EDWI) ging, war das Tagesziel der Wettbewerbsgruppe Ganderkesee Atlas Airfield (EDWQ). Vier Kartenausschnitte, ein Kurs mit 132 NM, 12 Wendepunkten und 18 Streckenbildern galt es, in 60 Minuten vorzubereiten. Kaum im Ganderkesee angekommen, wurden nach dem Tanken, bereits rund eineinhalb Stunden später, die Umschläge für die zweite Tageswertung von der Jury ausgeteilt. Mit 30 Minuten Vorlauf starteten die Wettbewerbsflieger:innen noch einmal zu einem 54 NM kurzen Rundkurs nach Westen um Oldenburg herum. Der vierte Tag stand im Zeichen der Vereinigung. Touring- und Wettbewerbsgruppe flogen über die Elbe nach Rendsburg-Schachtholm (EDXR). Für die Wettbewerbsgruppe hieß es noch einmal volle Konzentration auf 110 NM Wertungsflug, der sie südlich um Nordholz-Spieka und im Zick-Zack ebenfalls nach Rendsburg führte. Dort angekommen waren die Ziellandungen unter böigen Seitenwindbedingungen noch einmal eine

besondere Herausforderung, der sich alle Teilnehmenden problemlos stellten.

Für Neugierige geht es per QR-Code direkt zum offiziellen Deutschlandflug-2022-Video.



Start zum nächsten Wertungsflug am Flugplatz Osnabrück-Atterheide. Foto: navgeeks





*Kurse führten häufig über Kanäle und Flüsse ... Foto: navgeeks*



*... aber auch über Städte, natürlich unter Einhaltung der Sicherheitsmindesthöhe. Foto: navgeeks*





So erkennt man Pilot:innen beim Navigationsflug:  
mit Karte, Stift und Suchbildern im Cockpit.

Foto: navgeeks

**Unser Fazit:**  
**Wir können immer etwas lernen**

Kurz gesagt ist es enorm wertvoll, die eigene Komfortzone im wahrsten Sinne des Wortes zu verlassen. Sei es das Starten an einem neuen Flugplatz im Abstand von zwei Minuten, das konzentrierte und präzise Navigieren in 1.500 Fuß AGL oder die Ziellandung bei einer

steifen Brise Seitenwind in Norddeutschland. In einer Gemeinschaft von erfahrenen und hilfsbereiten Pilot:innen lernt man Tipps und Tricks, wie Flüge mit Stoppuhr und Karte nicht nur Spaß machen können, sondern auch sicher durchgeführt werden. Wir als junge Piloten konnten unser Wissen rund um die Luftfahrt binnen sehr kurzer Zeit um Welten verbessern. Dies bedeutet aber auch, sich neuen Herausforderungen zu stellen und sich nach Flügen mit vielen Strafpunkten auch wieder neu zu motivieren. Dabei ist man aber nicht allein, sondern befindet sich in einer offenenherzigen und lockeren Gemeinschaft, in der selbst die erfahrensten Pilot:innen oder Navigator:innen nach jedem Flug etwas dazugelernt haben. Abgesehen davon entstehen spannende Gespräche mit verblüffenden Erkenntnissen. Unter uns: Wir Männer müssen uns z. B. eingestehen, dass nicht jede Brücke gleich aussieht, denn den feinen Unterschied merken oftmals nur unsere Fliegerkolleginnen!



© Tom Illgner

Alle Teilnehmenden des Deutschlandfluges 2022. Foto: Tom Illgner





*D-EHUZ über dem Ziellandefeld des Flugplatzes Ganderkesee.  
Foto: Tom Illgner*

**Zu uns: das Team „navgeeks“**

Wir sind Robin (26, Pilot) und Olli (29, Navigator) und haben 2012 bzw. 2007 beide als passionierte Segelflieger mit dem Fliegen begonnen. Seit nun über einem Jahr fliegen wir gemeinsam in Bayern bzw. Baden-Württemberg und haben uns Hals über Kopf in den Navigationsflug verliebt. Auf unseren Navigationsflügen zieht es uns durch ganz Deutschland. Wir freuen uns, Euch im Tower, Hangar oder Flugzeug anzutreffen und uns jederzeit über die Fliegerei auszutauschen.

Ihr habt Fragen oder Interesse am Navigationsflug? Dann schreibt uns gern eine E-Mail unter [info@navgeeks.com](mailto:info@navgeeks.com) oder kontaktiert uns auf unserem Instagram-Account, wo wir Euch mit vielfältigen Inhalten zum Navigationsflug immer auf dem aktuellen Stand halten.



*Flugplatz Wilhelmshaven JadeWeser Airport mit der Touringgruppe des Deutschlandfluges. Foto: Matthias Podworny*



**Fly Arystan A320:** Fly Arystan ist eine Billigfluggesellschaft aus Kasachstan und Tochterunternehmen der Air Astana. Zurzeit fliegt die Airline mit zehn Maschinen des Typs A320, hat aber 30 B737-Max bestellt. **Foto: Gerrit Griem**



**Air Explore B737:** In einer Sonderbemalung für einen Reiseveranstalter präsentierte sich diese B737-800 der slowakischen Air Explore im August in Antalya. **Foto: Gerrit Griem**



**Lumiwings B737:** Lumiwings ist eine kleine griechische Charterfluggesellschaft und fliegt zzt. mit nur zwei Boeing 737. Diese Maschine war vorher bei der holländischen Transavia im Einsatz. **Foto: Gerrit Griem**



**MGA – Mavi Gök Aviation B737:** Das türkische Reiseunternehmen Anex Tourism gründete in diesem Jahr aus Beständen der ukrainischen Azur Air die Mavi Gök Aviation, um Airlines aus der Ukraine am Markt teilhaben zu lassen. **Foto: Gerrit Griem**



**Southwind Airlines A321:** Die neue Chartergesellschaft wurde von der türkischen Regierung ins Leben gerufen, um trotz Ukraine-Krieg und westlichen Sanktionen weiterhin Feriengäste aus Russland an die türkische Riviera zu fliegen. **Foto: Gerrit Griem**



**Petroleum Air Services CRJ-900:** Die ägyptische Petroleum Air Services (PAS) ist ein Joint Venture-Unternehmen und unterstützt die Erkundung von Erdöl- und Erdgaslagerstätten in Ägypten mit Hubschraubern, bietet aber auch Charterflüge an. **Foto: Gerrit Griem**

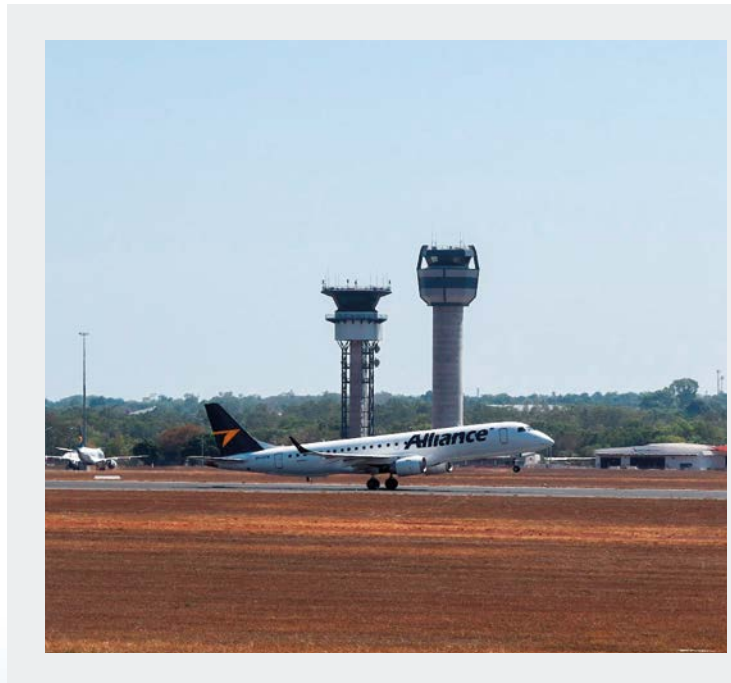


## Codennamen „Pitch Black“ und „Kakadu“

Es sind zurzeit sicherlich sehr unruhige Zeiten in nahezu allen Bereichen der Welt und der Weltwirtschaft. Im Rahmen dieser weltweiten Spannungen finden im südasiatischen Raum wie auch in Australien die militärische Übung „Pitch Black“ und die Marineübung „Kakadu“ statt, an denen auch die deutsche Luftwaffe mit insgesamt fünf Eurofighter Typhoon teilnimmt. In der letzten Augustwoche landete die deutsche „Delegation“ nach einem 22.000 Kilometer langen Flug im australischen Darwin. Auf dem ultralangen Weg dorthin wurde sie auch von Tankflugzeugen der Bundeswehr begleitet. Australien, Japan, Neuseeland und Südkorea sind Partner der NATO im pazifischen Raum.

Kurz nach der Ankunft der deutschen „Delegation“ fand auf dem Flughafen der Stadt Darwin ein „Tag der offenen Tür“ statt, und die europäischen Gäste konnten dort bewundert werden.

*Text & Fotos: Markus Krüger*



### ✈ Eindrücke vom Flugtag in Darwin







## „One of these days“ – vom „Overshoot“ zum „Doppeldecker“



von Werner Fischbach

**Eigentlich ist ein „missed approach“ ein zwar nicht alltägliches, aber durchaus sicheres Verfahren. Doch hin und wieder endet dieses sichere Verfahren in einer Staffellungsunterschreitung. Wie in Sydney am 5. August 2019.**

Towercontroller kennen es zur Genüge: Um den Verkehr möglichst sicher und ohne Verzögerungen abarbeiten zu können, entschließen sie sich hin und wieder, einen Abflug zwischen zwei Anflügen noch „rauszuquetschen“. Doch dann kann der Abflug, aus welchen Gründen auch immer, nicht sofort zum Start freigegeben werden (weil sich das zuvor gelandete Luftfahrzeug noch auf der Piste befindet und fürs Abrollen von derselben ein wenig trödelt oder sich die Cockpitcrew ein wenig Zeit lässt, bevor sie den Startlauf einleitet.) Währenddessen kommt das anfliegende Luftfahrzeug immer näher, und wenn es der Piste und damit dem zum Start freigegebenen Flugzeug zu sehr auf die Pelle rückt, gibt es eigentlich nur eines: das anfliegende Luftfahrzeug zu einem „Go Around“ aufzufordern. Doch nicht immer ist dies die beste Lösung.

### Der Vorfall von Sydney

Die Beteiligten an dem Vorfall, über den nachfolgend berichtet werden soll, waren ein A330 der Qantas (VH-EBJ), eine B737 derselben Fluggesellschaft (VH-VZO) sowie ein Turbopropflugzeug, dessen Typ dem vorläufigen Untersuchungsbericht nicht zu entnehmen ist. Die B737 war in Brisbane gestartet, und der A330 sollte nach Melbourne fliegen. Alle drei Maschinen nutzten die Piste 34R. Eine bedeutende Rolle spielte natürlich auch der Controller. Der war noch in der Ausbildung und wurde von einem erfahrenen Kollegen überwacht. Dabei war der „Trainee“ keineswegs ein unerfahrener Controller. Er war bereits als Towercontroller an einem anderen Flughafen eingesetzt gewesen und verfügte über ein „Ground Rating“ in Sydney.

Nun hatte sich der „Controller-Trainee“ entschlossen, zwischen der gelandeten Turbopropmaschine und der anflie-

genden B737 noch den A330 starten zu lassen, und hatte dessen Besatzung angewiesen, zum Startpunkt zu rollen („line-up and wait“). Dabei hatte er die Airbusbesatzung angewiesen, das Aufrollen auf die Piste zu beschleunigen und für einen Sofortstart bereit zu sein. Nachdem die Turbopropmaschine die Piste verlassen hatte, gab er den A330 zu einem Sofortstart frei. 13 Sekunden später kam er zu dem Schluss, dass er nicht in der Lage sein werde, die vorgeschriebene Staffellung in dem Moment, in dem die B737 die Schwelle überfliegen würde, herzustellen. So wies er die B737 an, durchzustarten und das Fehlanflugverfahren einzuleiten. Zu diesem Zeitpunkt befand sich die B737 in einer Höhe von etwa 400 Fuß AGL („above ground level“), der A330 befand sich noch am Boden und war im Startlauf („take-off run“) begriffen. Legt man einen normalen Gleitweg von drei Grad zugrunde, dann befand sich die B737 etwas mehr als eine Seemeile von der Pistenschwelle entfernt.

Dummerweise sind sowohl das Fehlanflugverfahren der Piste 34R, dem die B737 nun folgte, als auch die Standardabflugstrecke MARUB 6 SID, über die der A330 freigegeben worden war, in ihrem ersten Teil identisch. Zunächst hatten beide Luftfahrzeuge dem „Pistenkurs“ („runway track“) von 335 Grad zu folgen, bevor sie in der Höhe von 500 Fuß eine Rechtskurve auf 075° einleiteten. Das Fehlanflugverfahren schrieb dagegen vor, dem „runway track“ von 335° zu folgen und beim Passieren von 600 Fuß eine Rechtskurve auf 075° einzuschlagen. Der Controller hatte sich also eine „ordentliche“ Staffellungsunterschreitung zugezogen. Der laterale Abstand zwischen den beiden Flugzeugen betrug 0,43 Seemeilen, der vertikale 500 Fuß. „It was very close“, meinte der Kapitän des A330.

Natürlich konnte der Controller durch entsprechende Steuerkursanweisungen seine „Confliction“ etwas entschärfen. Aber da gab es ein weiteres Problem. Der Vorfall ereignete sich um 18:31 Eastern Standard Time, und da ist in Australien bekanntlich Winter, während bei uns Sommer ist (August 2019), sodass davon ausgegangen werden kann, dass sich der Vorfall bei nächtlicher Dunkelheit ereignete. Gemäß den australischen Vorschriften können Towercontroller die Radarstaffellung herabsetzen, wenn sie eine „adequate“ Staffellung (was immer dies



Qantas B737 – beim „Missed Approach“ einem startenden A330 zu Nahe gekommen. Foto: Shutterstock

sein mag) hergestellt haben und der Controller die betroffenen Luftfahrzeuge sehen kann. Was in diesem Fall gegeben war.

Während der Nacht oder bei Instrumentenflugbedingungen sind die Controller bei Radarführung für die Einhaltung der Hindernisfreigrenze verantwortlich. Als der Controller die Piloten der B737 anwies, zunächst nach rechts auf Steuereurs 100 und dann auf 120 zu drehen, führte er, um den entstandenen Konflikt zu minimieren, Radarführung durch. Doch das hätte er eigentlich nicht tun dürfen. Denn die B737 befand sich zu diesem Zeitpunkt noch unterhalb der Radarführungsmindesthöhe MRVA (Minimum Radar Vectoring Altitude). Zudem schreiben die australischen Vorschriften vor, die betroffenen Luftfahrzeuge immer dann zu informieren, wenn die Einhaltung der Staffelungsmindestwerte nicht gewährleistet werden kann. Auch diese Vorschrift wurde vom Controller nicht eingehalten. Nach zwei Minuten war der Konflikt beendet – beide Luftfahrzeuge befanden sich auf divergierenden Steuereursen.

#### Noch Fragen?

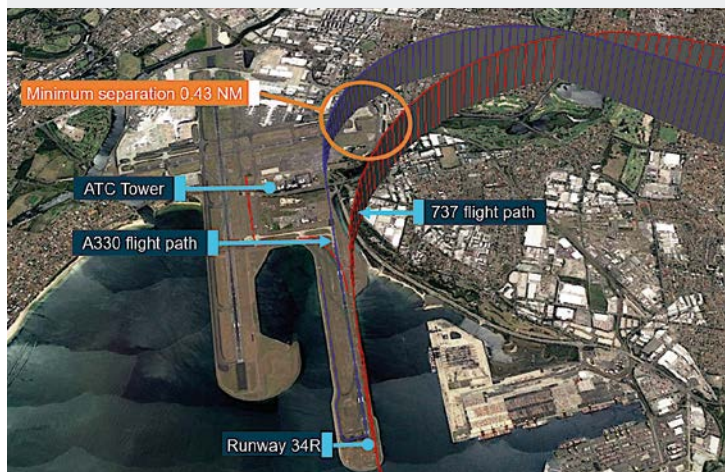
Hinterher ist man klüger. Oder kommt zu der Erkenntnis, dass es bessere Wege gegeben hätte, den Konflikt auf eine andere, bessere Art und Weise zu lösen. Denn es steht ja ausreichend Zeit zu Verfügung, über diese „besse-

re“ Lösung nachzudenken. Das gilt natürlich auch für die Unfalluntersucher. Auch die haben jede Menge Zeit, sich zu überlegen, wie ein Zwischen- oder gar ein Unfall hätte verhindert oder zumindest minimiert werden können. Das Dumme an der Geschichte ist, dass Controller eben nicht diese Zeit haben und sofort reagieren und agieren müssen.

Wenn man jedoch den Bericht dieses Zwischenfalls liest und, wie die australischen Unfalluntersucher, die ja genügend Zeit zum Nachdenken hatten, so stellen sich schon einige Fragen. Zum Beispiel, weshalb der Controller, als er merkte, dass es zwischen der anfliegenden B737 und dem startenden A330 etwas „eng“ werden würde, die „Line-Up-Clearance“ nicht zurückgezogen hat. Oder weshalb er die Airbuscrew nicht zum Startabbruch aufgefordert hat. Eventuell, weil er erkannt hatte, dass der A330 schon zu schnell war und sehr wahrscheinlich die zur Verfügung stehende Pistenlänge nicht mehr ausgereicht hätte, um noch vor dem Pistenende anhalten zu können? Oder weil der A330 die Startabbruchgeschwindigkeit schon überschritten hatte und gar nicht mehr anhalten konnte? Oder durfte?

Dabei stellt sich eine weitere Frage. Der Zwischenfall ereignete sich zwischen Luftfahrzeugen, die die Piste 34R nutzten. Weshalb wurde die Parallelpiste 34L nicht ge-





Schematische Darstellung der Flugwege des A330 und der B737.  
Darstellung: ATSB

nutzt? Weil diese von einem anderen Controller kontrolliert wurde (der in diesen Vorfall verwickelte Controller war auf der Position ADC-E eingesetzt. Gab und gibt es da noch eine Arbeitsposition, die als ADC-W bezeichnet wird?). Und so stellt sich die Frage (wieder nach längerem Nachdenken), ob ein Swing-Over zur Parallelpiste 34L nicht eine der besseren Lösungen gewesen wäre.

Dabei wäre die Aufzeichnung des Funksprechverkehrs zwischen den Beteiligten geradezu unumgänglich. Denn dann könnte man feststellen, wer was zu welchem Zeitpunkt gesagt hat, und somit könnte die Reaktion des Controllers besser verstanden werden. Und, na ja, vielleicht wäre es sinnvoller gewesen, die B737 hinter dem startenden A330 landen zu lassen. Auch wenn dieser noch nicht die erforderliche Distanz, die für die Anwendung der „Reduced Runway Separation“ vorgeschrieben ist, zurückgelegt hatte. Allerdings mag man sich bei längerem Nachdenken nicht vorstellen, was passiert wäre, wenn der A330 den Start von sich aus abgebrochen hätte. Was irgendwie an die Erkenntnis des amerikanischen Flugzeugingenieurs Earl Wiener erinnert: „Mit jeder Lösung eines Problems schafft man für gewöhnlich ein neues. Man kann nur hoffen, dass das neue weniger kritisch ist als das beseitigte.“

Doch darüber ist im Bericht dieses Zwischenfalls nichts zu lesen. Was nicht als negative Bemerkung verstanden werden sollte. Denn bei diesem Bericht handelt es sich um einen vorläufigen („Preliminary Report“); anzunehmen ist, dass bei der endgültigen Fassung einige dieser Probleme aufgegriffen werden. Dabei sollen unter anderem die Gestaltung und die Risiken, die sich zwischen den MARUB-Abflugstrecken und einem „missed approach“ ergeben, die Überprüfung der Flugsicherungsverfahren,

das Training von künftigen Controllern und Maßnahmen der Controller unter die Lupe genommen werden.

In dem Bericht ist ein relativ großer Abschnitt der Flugsicherung („Air traffic control information“) gewidmet. Dabei werden die Aufgabe der Controller sowie die Anflugverfahren unter der Verwendung moderner Navigationsverfahren erklärt. Besonders eingegangen wird dabei auf die Pistenstaffelung: „A runway separation standard is applied für aircraft landing and taking off from the same runway. The standards required that an aircraft landing behind a departing aircraft cannot cross the runway threshold until the preceding is airborne and:

- Has either commenced a turn, or
- Is beyond the point on the runway at which a landing aircraft could be expected to complete its landing roll and there is sufficient distance to enable the landing aircraft to manoeuvre safely in the event of a missed approach.

Unter Berücksichtigung dieser Vorschrift kam die Untersuchungsbehörde zu dem Ergebnis, dass der Controller die Vorschriften der Pistenstaffelung nicht verletzt hatte. Ob diese Feststellung der Rubrik der Realsatire zugeordnet werden kann, ist dem Leser selbst überlassen. Natürlich kann dieser Aussage nicht widersprochen werden – schließlich ereignete sich der Zwischenfall nicht auf der Piste, sondern in der Luft. Ob der Controller mit dieser Feststellung sein Nervenkostüm beruhigen konnte, ist natürlich nicht bekannt. Eines kann man jedoch annehmen: Für ihn und seine Kollegen war es jedoch „one of these days“.







Staffelungsunterschreitung zwischen einem „Missed Approach“ und einem Abflug – „one of these days“ für die Towercontroller von Sydney.  
Foto: Air Services Australia



## LESERBRIEFE

# Berlins größtes Drachenbootfestival – wir waren dabei!

Jedes Jahr heißt Berlins größter Drachenbootverein Hunderte von Paddlern, Besuchern und Sportinteressierten in Berlin-Grünau willkommen.

Seit nunmehr 15 Jahren nimmt auch die DFS-Niederlassung unter dem Namen „TOWER Berlin“ an diesem Sportereignis auf der olympischen Regattastrecke teil. Alle haben dabei nur ein Ziel ... in einem Rhythmus zu paddeln und einfach nur einen riesigen Spaß zu haben!

Nach zwei Jahren pandemiebedingter Pause galt es auch hier, die Herausforderungen des „Hochfahrens“ zu meistern und eine schlagkräftige Truppe zusammenzustellen. Viele Fun-Teams sind auseinandergefallen und haben keine 20 Paddler mehr zusammenbekommen. Demzufolge bestand die Konkurrenz überwiegend aus professionellen Kämpfern, die 2x wöchentlich trainieren ...

Wir haben 1x in der Vorwoche in einem sogenannten „Smallboot“ trainiert. Interessant war der Ansatz unserer Trainerin, die uns zwischenzeitlich (nur) bankweise paddeln ließ, damit jeder ein Gefühl dafür bekommt, welchen persönlichen Beitrag er selbst für das große Ganze leistet bzw. was es bedeutet, wenn jemand fehlt.

Am Renntag stand unser Zelt in der VIP-Position direkt am Ufer der Dahme. Unsere Mannschaft war aus erfahrenen Drachenbootlern und Newcomern bunt zusammengewürfelt. Auch vom TWR MUC und von der FBB gab es tatkräftige Unterstützung. Auf jeden Fall konnten wir die geforderte Frauenquote ohne Probleme überbieten.

Wie beim Schichtplan konnte auch hier die Mindestbesetzungsquote in der Planung „grundsätzlich“ erfüllt werden, „in operations“ sah das dann plötzlich ganz anders aus ..., aber wir haben immer eine kreative Lösung gefunden und bis auf den letzten Platz nachbesetzt. Unsere Frontmänner haben auch schnell realisiert, dass die Leute hinter ihnen anfangs nicht mehr mithalten konnten und das Boot vom Motor zur Raupe mutierte. Wir haben bei dieser Lektion gelernt, dass man sich aufeinander einstellen muss und nur der gemeinsame Takt wirklich nach vorne bringt.

Auch lag der Kahn im ersten Lauf aufgrund einer ungleichen Gewichtsverteilung noch schief. Durch eine perfekte „Weight and balance“-Planung konnten die Verteilung und damit das Ergebnis im zweiten und dritten Lauf deutlich verbessert werden.



## LESERBRIEFE

Im letzten Rennen entschied sich die Mannschaft dann für eine Arbeitnehmerüberlassung und ist eine Kooperation mit den „Rum-Paddlern“ eingegangen. Ein Dank gilt auch den Supervisoren, die teilweise wahrhaft fliegende Wechsel im „Drachenboot-Schichtdienst“ unterstützt haben, und so konnte dann die ersehnte Ablösung doch noch rechtzeitig erscheinen.

In insgesamt drei Läufen haben wir uns auf der 200-Meter-Strecke bis ins B-Finale im „Berliner Pilsner Cup“ gekämpft und können dabei auf eine stolze Bestzeit von 57:20 Sekunden verweisen. Das allzeit gesteckte Ziel „unter einer Minute“ wurde grandios unterboten!

Auch wenn der Ehrgeiz groß war, der Spaß kam nie zu kurz, und für die Versorgung am kalten Buffett hat – wie bei einer „Mitbring-Party“ – jeder beigetragen. Alle hatten im Vorfeld gebacken, gekocht und organisiert, sodass es an nichts fehlte.

Insgesamt war es ein wunderbar sonniger Spätsommertag am (und für manche auch im) Wasser, für den wir sowohl der GdF für das Sponsoring unserer neuen T-Shirts als auch der DFS-Betriebssportgemeinschaft für die Übernahme der Start- und Trainingsgebühren herzlich danken. Die Idee für neue T-Shirts gab es schon länger. Marius hat sie prompt in die Tat umgesetzt und die Sponsoren-Logos gemeinsam platziert – geht doch!

Trotz totaler Erschöpfung und ordentlichem Muskelkater war der Tag für alle Beteiligten ein voller Erfolg und ein großes Vergnügen. Für einen Platz auf dem Treppchen reichten Kraft und Ausdauer nicht aus. Das wollen wir im nächsten Jahr mit einem regelmäßigen Training in der Sommersaison verbessern und so einen „Paddelpool“ generieren, der sich immer an einem festen Termin trifft.

Wir freuen uns auf einen erneuten Start im kommenden Jahr (geplant am 08.07.2023) und laden Euch ein, dabei zu sein, wenn es wieder heißt:

„Are you ready? – Attention – Go!“



**ATC Care**



**SCHON  
DARAN  
GEDACHT?**

**ERHOLUNGS-  
BEIHILFE**

für alle bei der DFS  
beschäftigten Mitglieder

[www.atccare.de](http://www.atccare.de)



## LESERBRIEFE

# Baltic Sea Circle 2022 – Winter Edition

Drei Karlsruher Fluglotsen fahren auch die nördlichste Rallye der Welt.

Nach einer gemeinsamen Nachtschicht im Kontrollraum brachte uns Lennart bei einem ausgiebigen Frühstück auf die Idee, bei einer Rallye mitzufahren.

Aber es sollte nicht irgendeine Rallye sein, er hatte schon eine ganz spezielle im Kopf: **den Baltic Sea Circle**.

Das ist eine Rallye, die mehr als einhundert Teams aus ganz Europa zweimal jährlich von Hamburg zum Nordkap und um die Ostsee wieder zurück führt, durch insgesamt neun Länder. Dabei werden 7.500 km zurückgelegt, Navigationsgeräte sind verboten, und man muss Punkte sammeln, indem man diverse Aufgaben entlang der Route erledigt. Es geht also nicht wirklich darum, als erstes Team über die Ziellinie zu düsen, sondern vielmehr darum, Aufgaben zu erledigen, bei denen man zum Beispiel mal mit anderen Mitstreitern zusammenarbeiten muss,

verlassene Orte entdecken soll oder den übelst riechenden Fisch Skandinaviens (Surströmming) über mehrere Hundert Kilometer in seinem Auto transportieren muss. All diese Aufgaben geben Punkte, die man in einem Roadbook einträgt. Je älter das eigene Auto, desto mehr Bonuspunkte gibt es zum Beispiel auch dafür noch. Wir haben einen 20 Jahre alten Audi A6 ins Feld geführt, den wir Bjørn getauft haben. Am Ende werden die Punkte addiert und die Gewinner ermittelt.

Damit es nicht zu einfach wird, haben wir uns für die Baltic Sea Circle Winter Edition entschieden. Das Ganze gibt's auch im Sommer, aber wenn schon Nordkap, dann bitte bei -22 Grad Celsius!

Nebenbei werden auch noch Spenden für einen guten Zweck gesammelt, wir haben uns für Sea Shepherd entschieden. Sea Shepherd hat eine seit 2017 laufende Kampagne in der Ostsee, bei der verschiedene Gebiete in der Ostsee per Schiff patrouilliert werden. Ziel der Kampagne



# LESERBRIEFE

ist, die bedrohten Schweinswale in der Ostsee zu schützen, die oft als Beifang in Stellnetzen von Fischern oder durch Geisternetze verenden.

Bevor wir unsere Eindrücke und Highlights schildern, möchten wir uns vorweg einmal herzlich bei allen bedanken, die etwas zu unserer Spendensammlung beigetragen haben! Insgesamt konnten wir 1.500 Euro einsammeln, ein großer Teil davon kam direkt von der GdF – vielen Dank dafür!

Und los geht die wilde Fahrt.

Die ersten Tage führten uns durch Dänemark und Schweden, wo wir direkt ein paar Freunde vom GFL (Golden Flight Level), bei dem wir regelmäßig mitfahren, zu einem schönen Abendessen in der Nähe von Malmö treffen konnten. In Bergsjö hat uns ein Bekannter eine LED-Scheinwerferleiste auf unser Dach montiert, mit der wir perfekt für den dunklen arktischen Norden ausgestattet waren.





## LESERBRIEFE



Weiter ging es zum ersten offiziellen Zwischenstopp nach Vilhelmina, wo wir intensiv mit den anderen Teams in Kontakt kamen. Dazu haben uns die Rallye-Veranstalter hier die Möglichkeit geboten, auf einem zugefrorenen See, den sie extra gemietet hatten, ein paar Runden mit unserem Auto zu driften.

Die Rallye führte uns anschließend Richtung Lofoten. Auf dem Weg dorthin haben wir den Polarkreis nicht nur mit unserem Auto überquert, wir haben uns den Spaß gemacht, ihn bei -25 Grad Celsius noch einmal hüpfend zu überqueren. Highly recommended.

Mit einer Nachtfähre ging es danach auf den Südwestzipfel der Lofoten. Im ersten Morgenlicht haben wir die surreale Landschaft genossen, ein paar fantastische Drohnenaufnahmen gemacht und den Rest des Tages dort verbracht. Am nächsten Tag ging es weiter Richtung Nordkap.

Dort angekommen gab es dann leider einen Dämpfer für uns, denn die Straße zum Nordkap war wegen schlech-

ten Wetters leider für mehrere Tage gesperrt. 15 km vor dem nördlichsten Punkt Europas ging es nicht mehr weiter. Schneeböen und eine Sichtweite von unter 50 cm zwangen uns zum Weiterfahren Richtung Finnland. Etwas enttäuscht und zermürbt mussten wir also umdrehen. Allerdings wurden wir einige Kilometer weiter südlich mit spektakulären Ausblicken entschädigt. Hier sind die wohl schönsten Bilder unserer Reise entstanden.

Nächster Halt war dann Rovaniemi in Finnland, wo wir weitere GFL-Bekanntschäften trafen.

Nach einem sehr lustigen Abend in einer finnischen Bar mit Karaoke und einigen lokalen Getränken machten wir uns am nächsten Tag auf ins tiefste Finnland.

Durch eine unendlich lang wirkende Waldlandschaft mit eisigen Straßen, Elchen und klirrender Kälte kamen wir letztendlich an einem komplett zugefrorenen See etwa 400 km nördlich von Helsinki an. Hier hatten wir uns für die Nacht ein Airbnb gebucht.

Es sollte ein Erlebnis werden, das wir nicht vergessen würden!

Auf dem zugefrorenen See machten wir am Nachmittag einen großen Spaziergang, bis es langsam anfang zu dämmern. Nach dem Abendessen sind wir dann erneut raus auf den See und konnten unseren Augen kaum trauen. Es waren unzählig viele Sterne am pechschwarzen Himmel, sogar die Milchstraße konnte man mit bloßem Auge sehen. Es war also höchste Zeit für Yannik, sich mit seiner Kamera auszutoben und ein paar unglaubliche Aufnahmen zu machen.

Am nächsten Morgen ging es dann weiter nach Helsinki, von wo wir die Fähre nach Tallinn in Estland nahmen. Das Ende der Rallye war langsam in Sicht, aber wir hatten noch ein letztes Highlight, auf das wir uns von Beginn an gefreut hatten.

Nachdem wir uns durch Estland, Lettland und Litauen geschlagen hatten, konnten wir einen guten Freund, den wir auch seit Jahren vom GFL kennen, in Danzig besuchen. Seitdem kennen wir die Bars in Danzig ganz gut.

# LESERBRIEFE

Dieses Treffen war ein sehr schöner Abschluss für uns und unsere Reise, denn am darauffolgenden Tag ging es nach Hamburg, wo wir mit ruckelndem Motor, sehr müde, aber auch unheimlich glücklich und stolz, über die Ziellinie tuckerten.

Wir hatten es tatsächlich geschafft! Es wartete noch eine Überraschung auf uns, als die Veranstalter die Ergebnisse verkündeten.

Nach 16 Tagen, mehr als 7.500 km mit verrückten Aufgaben und einem Auto, dessen Motorkontrollleuchte seit der dänischen Grenze ununterbrochen gelb leuchtete, hatten wir drei es tatsächlich auf das Podium geschafft und den dritten Platz errungen!

Der Preis für den Spaß:  
Die Startgebühr für eine weitere Rallye. Es wird also nicht unser letztes Abenteuer geblieben sein.



Wer verfolgen möchte, was wir weiterhin so treiben, kann uns gern auf Instagram unter [@drunken.donkeys.racingteam](https://www.instagram.com/drunken.donkeys.racingteam) folgen.

Unser nächstes Ziel ist im Oktober die marokkanische Wüste, die wir auf Mini-Motorrädern durchqueren werden.

**Stay tuned!**

*Marc Westerhold, Yannik Kruse, Lennart Naschke*







Im August hat SunExpress einen Partnerschaftsvertrag mit Schalke 04 geschlossen. Foto: W. Fischbach

## Kurz und interessant

*zusammengestellt von Werner Fischbach*

Einer Meldung des Spiegels zufolge soll der Flughafen München nun endlich an das ICE-Netz der Deutschen Bahn angebunden werden. Ein beim Bundesverkehrsministerium eingereichter Plan sieht den Bau einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Ingolstadt sowie eines Abzweigs von der Strecke von München nach Lands-hut vor. Damit würde die Fahrtzeit vom Münchner Hauptbahnhof auf 15 Minuten verkürzt werden (die S-Bahn benötigt derzeit 40 Minuten). Die Kosten für diesen Ausbau werden mit fünf Milliarden Euro veranschlagt.

oo00oo

Mit den jüngsten Bestellungen bei Airbus wird die Condor-Flotte künftig ausschließlich aus Airbus-

flugzeugen bestehen. Nachdem der Austausch der B767-Langstreckenflotte durch A330neo bereits in Angriff genommen wurde, ist ab 2024 die Mittelstreckenflotte dran. Dabei sollen die alten spritfressenden B757 und ältere A320 durch modernere A320/321neo ausgewechselt werden. Condor hat zwölf A320neo und 28 A321neo in Auftrag gegeben.

oo00oo

Auf seiner letzten Mission in Neuseeland wurde der von der NASA und dem DLR betriebene SOFIA-Jumbo am 18. Juli während eines Unwetters am Flughafen von Christchurch beschädigt, sodass die geplante Mission entweder ganz aufgegeben oder verkürzt werden musste. So



könnte dieser Einsatz der letzte des Jumbos als fliegendes Observatorium gewesen sein; er soll ohnehin im September aufs Altenteil geschoben werden.

oo00oo

Nachdem die US Defence Security Cooperation am 29. Juli dem Kauf von 35 F-35 „Lightning II“-Kampfflugzeugen durch die Bundesrepublik zugestimmt hat, kann die Bundeswehr ihre Planungen mit diesem Flugzeug fortsetzen. Die F-35 soll die betagten Tornados ersetzen und unter anderem für die „nukleare Teilhabe“ als Atombombenträger eingesetzt werden.

oo00oo

Nachdem die Passagiernachfrage in Deutschland im ersten Quartal hinter den Prognosen zurückgeblieben war, konnte mit Beginn des Sommerflugplans sowie mit der Rücknahme eines großen Teils der Reisewarnungen ein deutlicher Zuwachs verzeichnet werden. Die Steigerung betrug 24 Prozentpunkte auf 75 Prozent des Passagieraufkommens von 2019. Allerdings führten diese Steigerung wegen Engpässen beim Personal und die Tatsache, dass durch eine Kapazitätsreduzierung bei der französischen Flugsicherung vermehrt Flüge durch den deutschen Luftraum geführt wurden, zu chaotischen Zuständen an den deutschen Flughäfen.

oo00oo

Neben der bereits bestehenden Partnerschaft mit dem Bundesligisten Eintracht Frankfurt hat die deutsch-türkische Fluggesellschaft SunExpress am 3. August einen weiteren Partnerschaftsvertrag mit dem Fußballverein Schalke 04 geschlossen. Die Laufzeit des Vertrags beträgt drei Jahre. Ob SunExpress eines ihrer Flugzeuge mit einer Sonderlackierung versehen wird, ist noch nicht entschieden.

oo00oo

Nachdem russische Streitkräfte den Flughafen Kiew-Hostomel sowie dort stationierte Flugzeuge zerstört bzw. beschädigt haben (darunter auch die An-225), hat sich die

ukrainische Antonov Airlines entschlossen, ihre Basis zum Flughafen Leipzig zu verlegen. Antonov Airlines führt Flüge für die ukrainische Regierung durch und ist im Rahmen des Salis-Programms für zwölf NATO-Staaten sowie für die Regierungen Finnlands und Schwedens tätig. In Leipzig sollen fünf An-124 stationiert werden.

oo00oo

Mit ihrem Konzept INFERNO haben Studierende der Universität Stuttgart bei der „DLR Design Challenge 2022“ den ersten Platz belegt. Dabei ging es darum, eine Flotte von Luftfahrzeugen zur systemischen Waldbrandbekämpfung zu entwickeln. Platz zwei ging an die TU Dresden mit ihrem PEL-E-FAN-T, auf dem dritten Platz landete die RWTH Aachen mit ihrem „FireWasp“.

oo00oo

Um im nächsten Jahr ein erneutes Abfertigungschaos an den deutschen Flughäfen zu vermeiden, wird der Arbeitgeberverband der Bodenabfertiger (ABL) den Versuch, Arbeitskräfte aus der Türkei anzuwerben, nicht mehr verfolgen. Vielmehr setze der ABL auf einen einheitlichen Flächentarifvertrag mit attraktiven Arbeitsbedingungen, wird der Präsident des ABL vom Internetportal „aero.de“ zitiert.

oo00oo

Nachdem die Nachfrage nach Geschäftsreiseflügen stark zugenommen hat, weitet die Lufthansatochter Eurowings ihr Angebot zu den entsprechenden Zielen aus und bietet ab September im Vergleich zum Vorjahr rund 30 Prozent mehr Flüge an. Davon profitieren vor allem die Flughäfen Düsseldorf, Köln-Bonn, Hamburg, Stuttgart und Berlin.





Fly In – Flugtag in Darwin, Australien. Foto: Markus Krüger



## Redaktionsschluss

Ausgabe 6/2022 – 15.11.2022

## 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](mailto:geschaeftsstelle@gdf.de) | Homepage: [www.gdf.de](http://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, Veronika Gebhart, Melina Münch, Marina Daffner, Simone Lorenz (Redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (Facebook), Thomas Ullrich (Allgemeine Dienste), Thomas Bopp, Dieter Büchtle, Norbert Heller, Sabine Schober

**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](mailto:redaktion@gdf.de)

**Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Matthias Maas, Jan Janocha, Jörg Biermann, Oliver Wessollek, Jens Lehmann, Thomas Williges, Werner Fischbach, Emmi Enneper, Thorsten Raue, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Bernd Büdenbender, Rüdiger Purps, Thomas Ullrich, Oliver Strack, Melina Münch, Lars Ilchmann, Sebastian Sachs, Oliver Meindl, Robin Shearer, Mark Westerhold, Yannik Kruse, Lennart Naschke, Markus Krüger, Frank Schuchardt, Daniel Klein, Annette Gegenwart, Elisabeth Sieger

**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:** Eurofighter in Darwin (Foto: Markus Krüger)  
**U<sub>3</sub>:** Airbus A330 mit den Red Arrows (Foto: Matthews – RAF)  
**U<sub>4</sub>:** Nachtanflug auf Sydney (Foto: Markus Krüger)

**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





UNITED KINGDOM

ROYAL AIR FORCE  
ZZ336

ROYAL AIR FORCE

ROYAL AIR FORCE

ROYAL AIR FORCE



