



INTERNATIONAL ADVISORY GROUP AIR NAVIGATION SERVICES

established in 1967 as a professional non-profit organization
vormals Studiengemeinschaft für Flugsicherung

50 JAHRE ANSA

Am 27. Februar 2017 besteht die Vereinigung ANSA nunmehr 50 Jahre lang. Rauchsignale werden in der Flugsicherung heute nicht mehr angewendet. Elektro-mechanische Systeme sind auch überholt, aber die digitale Datenverarbeitung hat noch nicht aufgehört Probleme zu bereiten.

Damals beschloss eine kleine Gruppe deutscher Flugleiter in dem Städtchen Birkenfeld in Rheinland-Pfalz auf Initiative des jetzigen Vorsitzenden ein legales Sprachrohr mit europäischer Zielsetzung zur Vertretung fachlicher Forderungen zur Flugsicherung und dringend erforderlichen Erhöhung der Flugsicherheit zu gründen.

EVALUATION GROUP
AIR NAVIGATION SERVICES - EUROPE
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

STUDIENGEMEINSCHAFT
FÜR FLUGSICHERUNG - EUROPA
BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Als „Studiengemeinschaft für Flugsicherung“ und, um der Internationalität willen, „Evaluation Group - Air Navigation Services Europe“ kurz ANSE genannt, wurde die Gruppe umgehend nebenberuflich aktiv. Da die Probleme nicht nur auf nationaler Ebene lagen, kam es zur internationalen Zusammenarbeit, was auch im Emblem mit der damaligen Europafahne verdeutlicht wurde.

Es gab zu dieser Zeit bereits schon eine Europäische Gemeinschaft (EG), nicht aber die Europäische Union (EU). Und die Flugsicherung arbeitete zwar nicht grenzenlos, aber doch unentwegt grenzüberschreitend, sowohl nach West als auch nach Ost über den Eisernen Vorhang hinweg. Der ursprüngliche Zweck und die gesteckten Ziele der Gruppe lauteten:

„Der Verein erstrebt, die Interessen des Personenkreises, der mit der Wahrnehmung der Aufgaben der Agentur EUROCONTROL im oberen Luftraum der Bundesrepublik Deutschland betraut ist, zu vertreten und in diesem Zusammenhang die fachliche Weiterbildung des Flugsicherungspersonals und den Erfahrungsaustausch zwischen Flugsicherungslotsen und anderen mit der Lenkung des Luftverkehrs sich befassenden Fachleuten und Luftverkehrsteilnehmern zu fördern, um somit einen Beitrag zur Erhöhung der Flugsicherheit im oberen Luftraum auf dem Gebiet der zivilen und militärischen Flugsicherung zu leisten.“

DEPARTMENT OF THE AIR FORCE
HEADQUARTERS UNITED STATES AIR FORCES IN EUROPE
62 Wiesbaden



27 apr 66



EUROCONTROL

European Organisation for the Safety of Air Navigation
Organisation Européenne pour la Sécurité de la Navigation Aérienne

Aus den sieben Gründern wurden über Jahresfrist 45 Mitglieder, einschliesslich einiger Kollegen der deutschen und amerikanischen Luftwaffe sowie der belgischen Flugsicherung; insgesamt wurden es im Laufe der Jahre über hundert. Einige der aktiven Mitglieder kannten sich untereinander bis zu 30 Jahren durch die gemeinsame Berufsausübung in der Flugverkehrskontrolle - ATC.

Die Kommunikation und Korrespondenz untereinander erfolgte ohne Internet und Email und nicht immer ohne staatliche Einschränkung. Das Festnetztelefon und hauptsächlich der Briefverkehr per Post waren die einzigen Mittel, wie hiernach zu sehen.



Die übliche Korrespondenz

Die deutschen Mitglieder arbeiteten anfangs ausschliesslich bei der Flugsicherungs-Zentrale für den oberen Luftraum Süddeutschlands „RHEIN CONTROL“ auf dem Erbeskopf im Hunsrück. Aber um die Probleme der Flugsicherung im oberen Luftraum Westdeutschlands kümmerte sich kaum jemand, den Berufsverband VDF und die Gewerkschaften eingeschlossen. Da es an die Alliierten abgetreten worden war, schien es sich nicht um ein deutsches Problem zu handeln.



FS-Zentrale Rhein UAC Erbeskopf Hunsrück

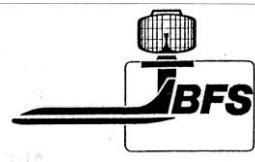
Ihre betrieblichen Forderungen und fachlichen Vorschläge bezogen sich ausschliesslich auf die Unzulänglichkeiten des deutschen Flugsicherungssystems und seinem mangelhaften Funktionieren, nicht aber auf gewerkschaftliche Aspekte. Die Vereinigung bestand aus verschiedenen Arbeitskreisen, unter anderem aus einem Arbeitskreis Erfahrungsaustausch.

Dieser Kreis betrieb ein Besuchs-, Austausch- und Studienprogramm auf Gegenseitigkeit, das international grosse Aktivität entfaltete. Dessen Fachbesuche führten bis nach Afrika, Japan, Nord- und Südamerika und erweiterten das Fachwissen erheblich.



Die Unzulänglichkeiten der elektro-mechanischen ATC-Welt beschäftigten ANSA - 1962 & 1974

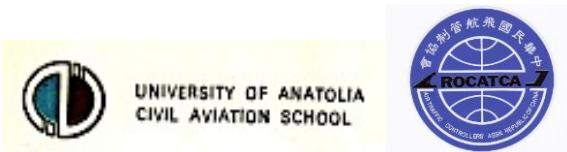
Die Kontakte der Gruppe bezogen sich anfänglich hauptsächlich auf die für die Flugsicherung direkt zuständigen staatlichen Stellen so wie die damalige Bundesanstalt für Flugsicherung, die Deutsche Luftwaffe, die US-Luftwaffe, die Organisation EUROCONTROL und die Internationale Zivil Luftfahrt Organisation ICAO mit ihrem Regionalbüro in Paris. Insbesondere die US-Luftwaffe und die US FAA unterstützten mit kostenlosen Testflügen die Verifizierung von ANSA Vorschlägen.



Weder von deutscher Seite noch von Seiten der ICAO und EUROCONTROL stand damals verwendbares fachliches Informationsmaterial zur Verfügung. Abhilfe konnte durch inzwischen sehr erfolgreiche Verbindungen zur US Federal Aviation Administration FAA und zur US Luftwaffe in Europa geschaffen werden. Zu diesem Zweck wurde ANSE Bezieher von FS-Dokumenten beim US Government Printing Office und bei der ICAO Documentation Sales Unit.



ANSE löste sich 1971, drei Jahre nach dem Umzug der FS-Zentrale an den Flughafen Frankfurt/Main, nach einem heftigen Eklat zwischen der Behörde BFS sowie dem Berufsverband VDF und dem Verein auf. Zu gleicher Zeit entstand sie als Beratergruppe in Flugsicherungs-Angelegenheiten und unter gleicher Zielsetzung neu, nun unter der Bezeichnung „Advisory Group Air Navigation Services“, kurz ANSA, dem Namen den sie noch heute trägt.



Commission for Aerospace Use and
Air Traffic Control of the
Government of the Russian Federation
«ROSAERONAVIGAZIA»

Mit diesem Schritt begann eine neue, erfolgreiche Entwicklung. Im Laufe der Zeit traten 34 Luftfahrt-Fachleute aus über 20 Ländern der Gruppe bei; man sprach 13 verschiedene Sprachen mit Englisch als gemeinsamer Sprache für alle. Die Mitglieder setzten sich inzwischen aus Flugleitern, Flugsicherungs-Ingenieuren, Anwälten für Luftrecht, Dispatchern, Forschern, Piloten und Systementwicklern zusammen. In der Türkei, den USA, Mexico, den Philippinen, China (Hong Kong), Kenya und Zypern

war ANSA durch regionale Repräsentanten vertreten. 1985 erfolgte die Verlegung des Sitzes in die Schweiz mit Zweigbüros in Deutschland und Ungarn. Hier hat die Gruppe den Status eines Idealvereins mit gemeinnütziger Zielsetzung.

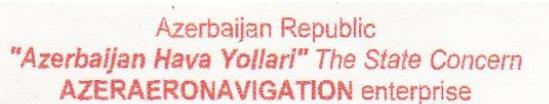


Während all dieser Jahre verfolgte ANSA die allmähliche Entwicklung der EDV in der Flugsicherung und ihre Auswirkungen im Betrieb der Flugverkehrskontrolle. Sie richtete Vorschläge zur Lösung der verschiedensten Problemgebiete der Flugsicherung an die deutsche BFS, EUROCONTROL, die EU und die Luftwaffen der BRD und der USA, so wie z. B. zur Reduzierung der Ausdehnung von Warteschleifen in grossen Höhen und zum Thema Flugverkehrsflusskontrolle mit dem Ergebnis des Erstehens einer deutschen Luftraumnutzungszentrale.

Vorträge hierzu wurden in Basel, Frankfurt, Brüssel, Rom, Bournemouth, Toronto, Athen, Taipei, München, Kario, Genf, Eskisehir, Düsseldorf, Köln, London und anderen Orten auf IFATCA, US ATCA und ERA Konferenzen gehalten und zeigten Lösungen auf, die der technischen Entwicklung des Flugsicherungssystems oft um ein Jahrzehnt voraus waren. Die Forderungen zur Einführung von Flächennavigationsverfahren - RNAV und eines rechnergestützten aeronautischen Informations- und Datenverarbeitungssystems CAIDS gehörten hierzu. Mit FS-Systementwicklungen trat ANSA auf verschiedenen Luftfahrtmessen als Aussteller auf, so wie z.B. auf der ILA in Hannover, der Luftfahrtmesse in Dubai und der Inter Airport Messe in Frankfurt am Main, deren Konferenzen ANSA arrangierte und durchführte.



Über hundert Beiträge unserer Mitglieder zu fachlichen und betrieblichen Themen erschienen in der deutschen und internationalen Luftfahrtspresse, im ICAO Journal, dem Airport Forum Magazin, bei Jane's Airports Review, dem ATM Journal von Euromoney, dem Handelsblatt, der Flugrevue, Interavia, im Südkurier, dem IFATCA Journal, Civil Aviation Saudi-Arabia, in Turkish Daily News und einigen anderen mehr, wie z.B. 1992 ein Interview mit dem Direktor des von B. Jelzin neu gegründeten FS-Ministeriums ROSAERONAVIGATSIA in Moskau. So nahm ANSA im Laufe der Zeit die Rolle eines neutralen und völlig unabhängigen Beraters zu Flugsicherungsfragen wahr.



Größere Flugsicherungsprojekte deutscher, britischer, holländischer und dänischer Firmen wurden in einem Dutzend Länder Europas, des Mittelmeerraums und darüber hinaus unterstützt. Bedingt durch den Zerfall des Ostblocks im Jahre 1990 veränderte sich auch das Arbeitsumfeld der Flugsicherung dieser Länder erheblich. Daraus entstanden verschiedene Aktivitäten zur Unterstützung der dortigen FS-Systembetreiber und seines ATS-Personals in Russland, Bulgarien, Tschechien, Albanien, der Ukraine, Aserbaidschan, Georgien und Turkmenistan.



Auch hat ANSA zahlreiche FS-Ausbildungsunterlagen für nationale und internationale Anwendung erstellt und in Deutschland, der Türkei und Tschechien selbst Fachpersonal ausgebildet. Die Betriebshandbücher der Flugverkehrsdiene Albeniens und Tschechiens wurden von ANSA erstellt und deren Luftverkehrsgesetze überprüft. Dokumente, Systembeschreibungen und Gesetzestexte aus verschiedenen Ländern der Welt dienten zur Grundlage der Arbeiten und vermittelten ein umfangreiches Systemwissen und ermöglichen es, die EU in ihren FS-Projekten ATLAS und ESTEEM zu unterstützen.



Besondere Aufgaben erfüllte ANSA in der Beurteilung der Flugunfälle Überlingen (2002), Teneriffa (1980) und in der erfolgreichen Vermittlung zwischen der türkischen und griechischen Flugsicherung während der Zypernkrisen (1973). Nach der Jahrtausendwende verstärkte sich die Beschäftigung der Gruppe mit den seitens der EU eingeführten neuen Regeln zum Einheitlichen Europäischen Luftraum SES.



Im Rückblick kann man festhalten, dass ANSA die Fortentwicklung auf dem Gebiet der Flugsicherung Jahrzehnte lang mit verfolgt, in ihren Auswirkungen begleitet und Spuren hinterlassen hat. Aber mit der Jahrtausendwende ist die Zahl der Mitglieder durch die Altersstruktur auf ein Drittel gesunken. Das Hauptanliegen der Gruppe richtet sich nun auf die historische Entwicklung der Flugsicherung beider deutscher Staaten und Dokumentation ihrer Organisation, Versäumnisse und Unzulänglichkeiten.

Das eigene, sehr umfangreiche Archiv wurde in den letzten Jahren aufgearbeitet und an verschiedene staatliche Bibliotheken (Universität Dresden SLUB und Universität Hannover TIB) verteilt. Auch entstanden in den letzten zehn Jahren verschiedene Dokumentationen zur Entwicklung der Flugsicherung in Deutschland in den Zeitabschnitten 1919 bis 1945, 1945 bis 1955 und 1957 bis 1977. Eine vierte zur Entwicklung der Flugsicherung in der ehemaligen DDR zwischen 1945 und 1990 ist in Bearbeitung.

Als moderne Informations-Plattform zum Luftverkehrsdiens Flugsicherung wird seit einigen Jahren eine „Digitale Luftfahrt - Bibliothek“ betrieben. Der Erfolg ist ermutigend und wird auch in Zukunft weiterhin der Gemeinde der Luftfahrer zur Verfügung gestellt werden. Diese Internet Plattformen (www.luftfahrt-bibliothek.de und www.aviation-library.org) werden fortlaufend um Publikationen, Dokumente, Literaturhinweise, Fotos und dergleichen historischem Material erweitert, beginnend mit dem Jahr 1900.

Im Rahmen der Zielsetzung hält ANSA u.a. auch weiterhin ihre Mitgliedschaft in der US AACS - Vereinigung der militärischen Fluglotsen und in der internationalen Gesellschaft der Flugsicherheits Untersucher ISASI aufrecht.



ANSA stellte nie einen Verein im üblichen Sinne dar, sondern ein Werkzeug für alle seine Mitglieder, die zum Vorbringen ihrer Lösungsvorschläge eine offizielle Körperschaft benötigten. ANSA hat sich seit Anbeginn immer den Status einer völlig unabhängigen Vereinigung bewahrt und keinerlei Unterstützungsgelder erhalten. Jeglicher Aufwand an Zeit und Kosten wurde bis heute aus eigenen Mitteln bestritten. Dahingegen hat die Gruppe die internationalen Berufsvereinigungen IFATCA und IFATSEA mit eigenen Mitteln erheblich unterstützt. In den Jahren von 1980 bis 1990 war ANSA korporatives Mitglied der IFATCA.

Aus dem Tagesgeschäft der heutigen Flugsicherung hat sich ANSA nach nunmehr 50 Jahren verabschiedet. Sie steht aber weiterhin der Luftfahrtgemeinde mit Information und Erklärungen zum grundsätzlichen Funktionieren des Systems und seiner Schwachstellen zur Verfügung, denn alle Probleme sind noch lange nicht gelöst. Die Drohnen kommen !



Allen damaligen und heutigen Mitgliedern sei Dank dafür, die Zielsetzung der Gruppe, ob passiv oder aktiv, über die vielen Jahre mitgetragen zu haben. Nun sollten jüngere an der Sache Interessierte hinzukommen. Es wird sicherlich eine interessante Aufgabe sein!

Frank W. Fischer