

850.000 Runs!

Anfang April konnte die Flugbetriebsstaffel ein ganz besonderes, in der Luftwaffe bisher einmaliges, Jubiläum feiern: Der 850.000. radargeführte Anflug seit Bestehen der Radaranflugkontrolle Hopsten wurde verzeichnet.

Leutnant van Els führte diesen Anflug der sonderlackierten F-4F, geflogen von Oberstleutnant Kling und Major Wildhage, sicher zurück auf die Hopstener „Run-



Li Sascha van Els, Flugsicherungskontrolloffizier der Flugbetriebsstaffel, leitet die sich im Landeanflug befindliche PHANTOM F-4F sicher auf die Landebahn der NATO-Basis-Hopsten zurück.

way 19". Viele ehemalige Hopstener Fluglotsen sowie Kameraden benachbarter Verbände ließen es sich nicht nehmen, diesem Ereignis beizuwohnen. 850.000 radargeführte Anflüge mögen für zivile Großflughäfen wie Frankfurt oder Amsterdam nichts besonderes sein,

für eine militärische Anflugkontrolle ist es jedoch eine kleine Sensation.

Die ungewöhnlich hohe Anzahl von 850.000 radargeführten Anflügen ist auch auf einen besonderen Umstand zurückzuführen: von 1976 bis 1991 unterlagen die An- und Abflüge des benachbarten Flugplatzes Münster-Osnabrück der Kontrolle von Hopsten Radar. Dies ist deshalb ungewöhnlich, weil normalerweise eine strikte zivile/militärische Trennung in der Anflugkontrolle stattfindet. Zivile Flugplätze haben eine zivile Anflugkontrolle (in der jeweiligen regionalen Niederlassung der DFS, Deutsche Flugsicherung GmbH), militärische Plätze wie Hopsten haben eine örtliche militärische Anflugkontrolle am Flugplatz.

Doch diese Verfahrensweise macht deutlich, dass der Luftraum um und über Hopsten sehr außergewöhnlich ist. Da wäre die räumliche Nähe zum Flugplatz Münster-Osnabrück, der angrenzende Heeresflugplatz Rheine-Bentlage, ein Luftschießgebiet in Nordhorn und die direkt südlich von Hopsten verlaufende Luftraumgrenze zwischen den regionalen Kontrollstellen von Bremen Radar und Langen Radar (ehemals Düsseldorf). Diese Grundzutaten machen die Ausübung der Anflugkontrolle in Hopsten zu einer sehr komplexen Tätigkeit, da einzelne Flieger innerhalb weniger Minuten nicht selten mit mehreren Stellen koordiniert werden müssen. Nicht selten scheiterten in der Vergangenheit auszubildende Fluglotsen in der Anflugkontrolle an dieser Problematik.

Da das Flugaufkommen an den militärischen Plätzen immer weiter zurückgeht, ist vordergründig die Arbeitsbelastung in den letzten Jahren rückläufig. Doch bei

genauerer Betrachtung stellt man fest, dass die Abläufe nichts von ihrer Komplexität verloren haben. Schnelle Auffassungsgabe, Merkfähigkeit, Flexibilität und räumliches Vorstellungsvermögen sind immer noch Grundvoraussetzung für diese Tätigkeit.

Doch wie sieht eigentlich ein typischer radargeführter Anflug aus?

Zuerst wird ein Flugzeug von der Radar-anflugkontrolle identifiziert. Dazu nimmt es per Funkgerät Kontakt mit der Anflugkontrolle auf. Im Umkreis von 30 Seemeilen (knapp 60 KM um Hopsten) wird es dann durch das Rundradar erfasst und durch Zuweisung eines individuellen Codes als das Flugzeug identifiziert, mit dem der Lotse spricht, so-



Das Foto zeigt die "37+96" nach vollzogener Landung auf dem Weg zu GCA.

bald dieser Code auf seinem Radar angezeigt wird. Nach der Identifizierung dürfen diesem Flugzeug Kontrollanweisungen gegeben werden und es wird zum Endanflugsektor geführt. Auf dem Weg dorthin erhält es noch aktuelle Wetterinformationen und dann beginnt der, neben dem Start, schwierigste Teil der Flugphase: die Landung.

An Flughäfen, wie Münster-Osnabrück, wird der letzte Teil der Landung durch das Instrumentenlandesystem durchgeführt und vom Piloten überwacht. Das Prinzip basiert auf zwei Antennen, die

das Flugzeug mit Informationen versorgen, wie die Position relativ zum idealen Anflug ist, ähnlich einem Fadenkreuz. Moderne Systeme sind so genau, dass selbst bei Nullsicht das Flugzeug sicher gelandet werden kann. Die Ideologie des vom Piloten überwachten Endanflugs wird bei der Bundeswehr auf den Kopf gestellt. Hier gibt es ein Präzisionsanflugradar, das dem Fluglotsen Positionsinformationen des anfliegenden Flugzeugs liefert. Dieser setzt die Informationen in Anweisungen um, die den weiteren Flugweg beeinflussen. Der Pilot wird förmlich „runtergesprochen“. Dies erfordert sehr viel Fingerspitzengefühl des Lotsen und Vertrauen des Piloten, denn er legt das Wohlergehen der

Besatzung und des Flugzeugs für diese Zeit in die Hand eines anderen, während er möglicherweise selbst nichts als Wolken sieht und der Boden näher kommt. Um diese Verantwortung wahrzunehmen, werden weiterhin Fluglotsen in Hopsten ausgebildet, auch wenn die Einstellung des Flugbetriebs voraussichtlich 2005 erfolgen wird. Bis dahin wird die magische Grenze von einer Million Radaranflügen ganz sicher nicht erreicht werden, aber es wird auch wohl noch etliche Jahre dauern, bis ein anderer Verband diese 850.000 Runs knackt.