



TSO - Spielball der Personalpolitik

(Alt Duvenstedt)

Oberstleutnant Jürgen Wagenblast und Hauptmann Danilo Fritsch

Nach einem längeren ISAF-Einsatz kommt man in sein Büro um seiner Nebentätigkeit nachzukommen.

Jeder kennt es: Das Postfach quillt über, die LoNos sind meistens rot und oft überflüssig. Also löschen was unwichtig ist. Doch halt, da gibt es eine Nachricht, die auf den ersten Blick unwichtig erscheint, auf den zweiten Blick aber durchaus einiges offenbart.

Mit Erstaunen lesen wir einen Artikel aus der Zeitschrift „Jet News“, das Magazin des Verbandes der Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge der deutschen Bundeswehr (VBSK e.V.). Thema der Jet News 1/2005: „Woher nehmen, und nicht stehlen? TSO auf C-160“.

In diesem Artikel zeigt sich der Verfasser (Jet??) als überzeugter Verfechter der Klasesengesellschaft und des Elite Denkens und weist dabei dem Taktik-System-Offizier C-160 ziemlich deutlich seinen Stellenwert zu. Nun, wir sind überzeugt, dass die in der Jet News geäußerte Meinung nicht mit der Meinung der Mehrheit unserer Jet-Kameraden übereinstimmt. Absicht war es wohl, eine breite Diskussion zu provozieren.

Wir stellen uns dazu. Schließlich wissen wir, was wir wert sind und brauchen uns nicht zu verstecken.

Stellen wir es voran: Wir sind Taktik-System-Offiziere (TSO). Wir fliegen auf C-160 Transall. Wir sind Offiziere der deutschen Luftwaffe. Wir sind in einer fliegerischen Verwendung tätig, die aufgrund der politischen Entwicklung und daraus

resultierenden Einsätzen, ständig mit Personalmangel kämpft.

Schon in den 90er Jahren wurden den Transportverbänden ehemalige WSO zugeschleust. Durch die Bank waren es hochmotivierte und qualifizierte Kameraden, die sich ohne eine Klischee behaftete, ausgeprägte Jet-Mentalität problemlos in den Kreis der Transporter eingliederten. Im Gegenteil, wir haben ebenso von ihren Erfahrungen profitiert und, nebenbei bemerkt, gemeinsam eine gute Zeit verbracht.

Oder denken wir zurück an die Einführung der EloKa-Anlage in die Transall. Bei den ersten Balkan Einsätzen wurden wir durch WSO begleitet. Auch hier führte die Zusammenarbeit zum gewünschten Erfolg.

Die Entscheidung die Regeneration der Navigatoren/TSO zu reduzieren und später gar ganz auszusetzen, führte zwangsläufig zu Personallücken. So wurden die Verbände in den letzten Jahren nur noch mit insgesamt 7 vollausgebildeten Navigatoren/TSO aufgestockt.

Dass diese Anzahl bei dem zu erwartenden Einsatzspektrum der Transall nicht ausreichen würde, war schon bald zu erkennen. Flugstunden von bis zu 400 hrs im Jahr, Überstunden von bis zu 700 hrs sammelten sich bei einigen Kameraden an. Denn, Überraschung, die Einsätze wurden nicht nur mehr, sondern auch wesentlich gefährlicher. Maschinen der Bundeswehr, Transall, wurden beschossen. Der Lufttransport mittendrin. Wieder mal.



Bericht



EloKa wurde zur Grundvoraussetzung, um Missions durchzuführen, und damit auch der Navigator, jetzt TSO.

Regeneration und Wiederaufnahme der Ausbildung? Fehlanzeige!!

Das geht jetzt schon seit Jahren so. Und dann kam der Einsatz in Afghanistan. Zusätzliche Abwesenheiten von pro Jahr bis zu 4 Monaten. Ganz nebenbei werden weitere Routineflüge, Übungen und Lehrgänge und Zweitverwendungen dargestellt. Der Schrei nach zusätzlichem Personal war schließlich so laut, dass wieder geschult wurde – WSO. Kameraden, die in der Regel aus medizinischen Gründen nicht mehr Jettauglich waren. Da diese freiwillig kamen, waren sie auch entsprechend motiviert und positiv eingestellt – und natürlich auch herzlich willkommen. Probleme gab es hier nicht. Aber damit sind wir noch nicht über dem Berg.

Seit September 2005 wird mit einem laufenden Umschulungslehrgang der operativen Notwendigkeit begegnet, dem Lufttransport jetzt mehr Kapazitäten zuzuführen. Allerdings ruft diese Idee auch bei uns einige Bedenken hervor. Ein Pool aus WSO und sogar Flugzeugführer soll in einem Umlaufverfahren mal Jet, mal Prop fliegen. Hallo!?! Nicht nur, dass dieses Verfahren in unseren Augen zumindest eine sehr große Herausforderung an bestehende CRM-Konzepte darstellt, nein, es suggeriert auch, dass die Tätigkeit des TSO mal so nebenbei gemacht werden kann.

Klar, dass die Begeisterung der Jet-Kameraden nicht gerade einem Feuerwerk gleicht. Wie auch? Einsätze in und Krisengebiete, mit oft unkalkulierbarem Risiko, weniger Zulagen, häufige Abwesenheiten von Zuhause, immer Instrument der Außenpolitik. Diskussionen sind entbrannt, und je nach

Waffengattung mit unterschiedlichen Standpunkten.

Das ist durchaus verständlich, aber, ein Beitrag wie in den Jet News ist dabei wenig hilfreich und durchaus nicht gerechtfertigt.

Die Verwendung als TSO wird als Deklassierung bezeichnet. Von was denn???

Die Tätigkeiten des Taktik-System-Offiziers könne auch von „... für den Tanker bereits teuer ausgebildeten Unteroffizieren...“ durchgeführt werden, und weiter: „Diese Unteroffiziere könnten mit Sicherheit auch den Chaff und Flare-Auswurf auf der C-160 bedienen“, heißt es in dem Artikel.

Ich bin überzeugt davon, dass Unteroffiziere das können, sogar sehr viel mehr. Dass sie auch Jet fliegen können, haben sie ja auch schon bewiesen!!!

Nur bringt uns eine Diskussion auf diesem Level nichts. Nehmen wir es also dem Verfasser nicht übel. Auch dort schlugen Standortschließungen, weniger Flugstunden, schwindende Akzeptanz und vielleicht auch die Strukturmaßnahmen in der Bundeswehr insgesamt aufs Gemüt. Sein Frust mag so groß sein, die zwingende Notwendigkeit der personellen Unterstützung so missverstanden, dass dieser Aus(nahme)fall zu Stande kam. Sein Motiv bleibt in einer Chaff-Wolke verborgen.

Aber vielleicht fehlt auch nur etwas Hintergrundwissen.

Fangen wir bei der Ausbildung an. Die Schulung der Navigatoren/TSO findet, wie bei den WSO übrigens auch, in den USA statt. Die ersten 3 Monate verbringen die künftigen WSO und TSO zusammen und erhalten die gleiche navigatorische/fliegerische Grundausbildung. Danach trennen sich die Wege.



Bericht



Die WSO gehen dann in die tätigkeitsbezogene Ausbildung, welche sich hauptsächlich mit Radarwork und LowLevel-Missions beschäftigt.

Die TSO absolvierten ein Programm, welches sich von Astronavigation, Langstreckennavigation bis zu LowLevel erstreckte. Ein anspruchsvolles Programm auf beiden Seiten.

Die Ausbildung in den Geschwadern beinhaltet, genau wie bei den WSO, Musterberechtigung, taktische Erstausbildung, EloKa-Lehrgänge national, wie international, AATTC, Maple Flag, Red Flag,

Danach trennen sich die Wege wieder. Die einen fliegen zu Hause am Platz und auf Übungen, die anderen fliegen Einsätze weltweit.

Was sind nun die Aufgaben eines TSO? Sicher nicht nur das Drücken des Knopfes der Chaff/Flare-Anlage, sonst wäre die Ausbildung nicht so komplex.

Die Aufgaben beinhalten Flugvorbereitung, mit Auswertung der S2/EloKa-Lage, Planung der taktischen Strecke unter Berücksichtigung der Leistungsdaten der C-160, Planung des Chaff/Flare Bedarfs anhand der Bedrohung, genaue Kenntnisse der verschiedensten Bedrohungssysteme, Programmierung des FMS, genaue Kenntnisse der verschiedensten Drop-Verfahren und der taktischen Ausweichmanöver, Durchführung des taktischen Funkverkehrs, Programmierung, Bedienung und Überwachung der EloKa-Anlage, Überwachung des Zeitplanes, der sicheren Flugdurchführung und des Anfluges, um nur einige aufzuzählen.

Die Aufgaben sind ähnlich, letztlich nur auf unterschiedlichen Flugzeugmustern. Allerdings erfliegen wir unsere Flugstunden im weltweiten Einsatz, in Afghanistan, oder Sudan, oder u.U. in Pakistan. Einsätze, die

oft auch mit persönlichen Risiken und privaten Einschränkungen verbunden sind.

Der eklatante Personalmangel im Bereich der TSO lässt sich nicht mit Zwischenlösungen beheben, schon gar nicht durch „Jet-TSO“. Der Versuch WSO in die Fachgruppe TSO einzusetzen ist nachvollziehbar und auf Grund der ähnlichen Ausbildung auch realisierbar. Aber dann bitte auch in voller Konsequenz, eine endgültige Umschulung auf C-160 und Versetzung in ein Lufttransportgeschwader mit vollem motivierten Einsatzwillen des betreffenden Personals. Nur diese Maßnahme hilft uns letztendlich uns zu entlasten und unsere Aufträge auch weiter sicher und professionell durchzuführen.

Wir hoffen, dieser Bericht zeigt ein klareres Bild unserer Tätigkeit und unserer Probleme, auf dessen Basis man dann auch diskutieren kann, ohne dabei unkameradschaftlich und abwertend zu werden.

