NACH VORN 20

INFORMATIONEN FÜR HEERESFLIEGER
2016

- Verzögerung
- Verlängerung
- Verabschiedung

Standorte der Heeresflieger von 1957 bis heute

● Heeresflugplätze	◆ Standorte mit Heeresfliegeranteilen	▲ Ausbildungsstandorte
○ ehemalige Heeresflugplätze	◇ aufgelöste Standorte mit Heeresfliegeranteilen	■ Flugplätze der Luftwaffe

Stand 02/2016

INHALT

Editorial

Vorwort des Generals der Heeresfliegertruppe 2

Chronik

Das Jahr 2016 in der Heeresfliegertruppe 4

EINBLICKE

Tag der Bundeswehr 6

Von Curaçao nach Bückeburg 9

Vater, Mutter, Heeresflieger 11

Von der Luftwaffe zum Heer 13

Studieren in Uniform 15

Altbewährtes und Neues 17

Aus für das Waffensystem – weiter als Retter 20

Neue Rolle auf die alten Tage 26

Nicht nur eine Frage des Vertrauens 28

Die BO 105 sagt Adieu 37

WEITERENTWICKLUNG

Bordschütze im Helikopter 39

Bergekonzepte UH-TIGER/NH90 2.0 43

Simulation in der fliegerischen Ausbildung 47

Air Manouvre Tactical Leadership Training 50

STF und der Beitrag der Heeresfliegertruppe 53

RÜCKBLICKE

Vor 25 Jahren... das erste Mal 56

Die Gründung der Heeresfliegertruppe 58

Die "Luftftschlacht" von Baumholder 61

SERIEN

Er kann's nicht lassen 65

Vom Personalführer zum Krimi-Autor 66

Fliegen ist ihr Leben 70

Von der Bundeswehr über die Industrie in die Selbstständigkeit 75

VERMISCHTES

Fliegen war sein Leben 83

Auch sportlich ganz "Nach Vorn" 86

Heeresfliegersoldatin im Fußball-Frauen-Kader 88

Schwieriges Gedenken 89

NACH VORN
INFORMATIONEN FÜR HEERESFLIEGER
2016
20. Jahrgang

Herausgeber (v.i.S.d.P.):

Kommandeur Internationales Hubschrauberausbildungszentrum und General der Heeresfliegertruppe

Redaktionsanschrift:
Internationales Hubschrauberausbildungszentrum
Redaktion NACH VORN
Postfach 11 66
31667 Bückeburg

Tel: 0 57 22 / 968-2001
Fax: 0 57 22 / 968-2009
BwTel: 2211-2001
BwFax: 2211-2009

Gesamtherstellung:
Fachmedienzentrum des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums

Drucklegung: 01.12.2016

Die Redaktion bedankt sich bei allen Autoren für die Mitarbeit. Leider konnten nicht alle Einsendungen in dieser Ausgabe berücksichtigt werden. Um ein einheitliches Erscheinungsbild zu gewährleisten, wurden einige Artikel durch Bilder und Überschriften ergänzt. Gelegentlich musste die Redaktion Kürzungen vornehmen. Wir bitten um Ihr Verständnis.
Die mit Namen versehenen Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
Für das nächste NACH VORN bitten wir wieder um frühestmögliche Einsendung der Berichte aus den Verbänden und Dienststellen.

Zum Titelbild:

BO 105 Sonderlackierung "Falke" zum FlyOut in Celle, Oktober 2016
Foto: Rene Köhler

Kameradinnen und Kameraden,
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,
Fliegerkameraden aus Heer, Luftwaffe und Marine,
Ehemalige und Freunde der Heeresfliegertruppe!

Wir blicken erneut zurück auf ein ereignisreiches Jahr der Herausforderungen für unsere Truppengattung.

Es gab aber nicht nur Herausforderungen, sondern auch Anlass zu feiern. Am 10. Juni 1956 wurde das neu ins Leben gerufene Truppengattungsreferat der Heeresfliegertruppe im damaligen Truppenamt erstmals mit Personal hinterlegt. Damit war die Heeresfliegertruppe geboren. Als General der Heeresfliegertruppe habe ich daher den 60. Geburtstag der Heeresfliegertruppe am 11. Juni in einem kleinen Festakt hier in Bückeburg erstmals gewürdigt. Die Aufstellung der ersten Verbände erfolgte ein wenig später am 17. Januar 1957; Anlass genug, um dieses Ereignis im Rahmen eines weiteren feierlichen Festaktes am 2. Februar 2017 im "Mutterhaus" der Heeresfliegertruppe zu würdigen.

Viele von Ihnen werden sich jetzt sicherlich wundern und fragen, warum der 50. Geburtstag der Heeresfliegertruppe dann im Jahre 2007 begangen wurde und nicht 2006. Um dieser Frage auf den Grund zu gehen, empfehle ich Ihnen den Artikel zur Gründungsgeschichte der Heeresflieger in dieser Ausgabe der NACH VORN.

Der 60. Geburtstag war eingebettet in ein anderes Großereignis am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum, dem Tag der Bundeswehr 2016. Der Standort Bückeburg war in diesem Jahr einer von 16 Standorten deutschlandweit, die für die öffentlichkeitswirksame Durchführung des "Tag der Bundeswehr" ausgewählt worden waren. Bückeburg und die Heeresflieger insgesamt – die gesamte Heeresfliegerfamilie hatte ihren Anteil - haben sich bei diesem kräftezehrenden Event einmal mehr in beeindruckender Weise präsentiert. Mit rund 65.000 Besuchern war die Heeresfliegertruppe an diesem Tag, wie schon 2015 in Fritzlar, die Nummer Eins. Der Faszination Hubschrauber konnte sich nicht entzogen werden. Daher wird auch 2017 mit Faßberg wieder ein Standort der Heeresfliegertruppe Ausrichtungsort für den Tag der Bundeswehr und nur mit vereinten Kräften zu bewältigen sein. Auch hier verweise ich auf den Artikel und den Bilderbogen im weiteren Verlauf dieser Ausgabe der NACH VORN.

Auf dieses Großereignis folgte, angestoßen und gesteuert durch den Chef des Stabes Kommando Heer, fast nahtlos die Einrichtung von vier Arbeitsgruppen aus allen beteiligten Bereichen des Heeres und damit befasster Ämter und Kommandobehörden mit dem Ziel, die Heeresfliegertruppe als Ganzes effizienter aufzustellen. Themenstellungen dieser Arbeitsgruppen waren und sind zum Teil noch die Einführung der German Military Airworthiness Requirements (DEMAR) in den Wirkbetrieb der HFlgTr, die Verstärkung der Luftfahrzeugtechnischen Kapazitäten, die Zusammenfassung von Fach- und Führungskompetenz des Flugbetriebs Heer und der Heeresfliegertruppe, somit im Ergebnis die wirksame, dauerhafte Erhöhung des Umfangs einsatzbereiter Luftfahrzeugbesatzungen bei gleichzeitiger Sicherstellung der Regeneration.

Was wie die Quadratur des Kreises anmutet, ist nicht mehr und nicht weniger als der konsequente Ansatz zur Neuordnung der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten für den Flugbetrieb des Heeres in Ausbildung und Einsatz.

Mit der Führung aus einer Hand ("Highlander"-Prinzip) soll sowohl die Heeresfliegertruppe in ihrem Wirkungsgrad gesteigert werden, als auch der Flugbetrieb des Heeres sich auftragsgemäß DEMAR-konform in der Struktur widerspiegeln. Um den erforderlichen Synergie-Effekt zu erzielen, muss die Struktur alle erforderlichen Kräfte und Mittel zusammenfassen und gleichzeitig auch das Element General Flugbetrieb Heer ebenengerecht so abbilden, dass die unmittelbare Verantwortung des Inspekteur Heer abzulesen ist, aber auch die Augenhöhe mit OrgBereich-übergreifenden Dienststellen, wie zum Beispiel zum Luftfahrtamt der Bundeswehr, gegeben ist. Ein insgesamt hoch komplexer Prozess, der auch auf die von der politischen Leitung getroffene Realisierungsentscheidung HEER2011 im Gesamtkontext der Bundeswehr uneingeschränkt zu respektieren hat und sich daher nur schrittweise vollziehen kann. Sobald Entscheidungen zu diesem Prozesses feststehen, wird sicherlich zeitgerecht die entsprechende Information erfolgen. Mit der Notwendigkeit der schnellen Wirksamkeitssteigerung ist eine zeitnahe Abfolge der Entscheidungen und Folgemaßnahmen zu vermuten.

Die Heeresfliegertruppe steht aber 2017 noch vor weiteren Herausforderungen.

Wie Sie aus der Presse sicher schon entnommen haben werden, befinden sich Heeresfliegerkräfte, vorbehaltlich der ausstehenden Entscheidung durch den Bundestag, kurz vor einem erneuten Auslandseinsatz: MINUSMA in Mali. Planungen und Vorbereitungen dafür laufen bereits auf Hochtouren. Dieser Einsatz beeinflusst selbstverständlich auch alle Planungen zur vorgenannten Neuordnung. Im Bereich der Flugstunden auf den neuen Waffensystemen wird es zwangsläufig zu Einschränkungen im Grundbetrieb kommen, dabei aber jedem klar sein müssen, dass ein Einsatz selbstverständlich die oberste Priorität hat. Gleichzeitig sind aus dem Einsatz in Afghanistan die erforderlichen Lehren gezogen worden, was sich allein schon an der begrenzten Einsatzdauer festmachen lässt. Ungeachtet dessen begleiten unsere Kameradinnen und Kameraden, in diesem konkreten Einsatz wie auch an allen anderen Einsatzorten, unsere allerbesten Gedanken und Wünsche.

Sie sind sicher durch das Titelbild dieser Ausgabe daran erinnert worden: Das Kapitel der Geschichte der guten alten BO 105 im Dienst der Bundeswehr, des Deutschen Heeres und der Heeresfliegertruppe ist zu Ende geschrieben. Ihr letzter Flug wird am 13. Dezember 2016 stattgefunden haben. Bei ihrem FlyOut in Celle im November durch ihre "letzten Bohikaner" und im Beisein zahlreicher ehemaliger BO-Flieger und Freunde der BO wurde sie noch einmal gebührend aus der Öffentlichkeit verabschiedet. Einen Bericht und Impressionen davon finden Sie selbstverständlich in dieser Ausgabe der NACH VORN.

Weitere wichtige Entscheidungsprozesse laufen derzeit. Das Bieterverfahren BSHS dauert zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieser Ausgabe noch an. Ich kann Ihnen aber versichern, dass mit Hochdruck von allen damit befassten Stellen an einer ebenso schnellen wie tragbaren Lösung gearbeitet wird.

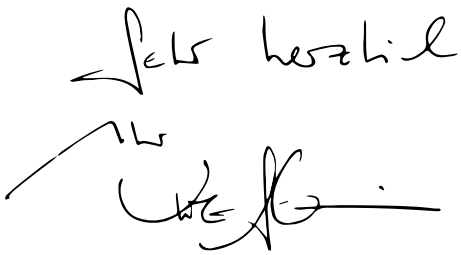
Die Entscheidungen zum neuen Basisschulungshubschrauber (BSHS) und zum leichten Unterstützungshubschrauber (LUH Heer) werden voraussichtlich zeitnah fallen, der neue LUH SAR mit hoher Wahrscheinlichkeit noch etwas darüber hinaus auf sich warten lassen. Ab Januar 2017 wird die Aufgabe des SAR-Dienstes Land in der Verantwortung der neu aufgestellten 7./HFlgRgt 30 in Niederstetten liegen. Dazu wurde mit der Industrie ein Vertrag über die Wartung und Instandsetzung der bis in das Jahr 2019 in der Nutzung verlängerten Bell UH-1D geschlossen. Mit Ablauf des Jahres 2016 verlässt die "Huey" in ihrer Funktion als leichter Transporthubschrauber die Bundeswehr. Nur in der Variante SAR Land bleibt sie uns noch zeitlich befristet erhalten.

Ich habe Ihnen, liebe Leser, hier einen weiten Bogen über die aktuellen Themen und Herausforderungen der Heeresfliegertruppe gespannt – von Großveranstaltungen über Neubeschaffungen, Nutzungszeitverlängerungen, "Verabschiedungen in den Ruhestand", einem umfassenden Optimierungsprozess und einem anstehenden Auslandseinsatz. Somit sind WIR, DIE HEERESFLIEGER, weiterhin stark gefordert. Aber das wollen wir auch: Im Schulterschluss aller Frauen und Männer in Entwicklung, Ausbildung und Einsatz GEMEINSAM NACH VORN!

Abschließend möchte ich noch auf ein weiteres Jubiläum hinweisen. Diese Ausgabe der NACH VORN ist die 20. Ausgabe unserer Truppengattungszeitschrift. Sie hebt sich, wie Sie als regelmäßiger Leser sicher sofort feststellen, von den letzten Ausgaben ab. Erstmals ist die NACH VORN vollständig vierfarbig gedruckt. Sie ist aber nicht nur gedruckt verfügbar, sondern wird auch digital zur Verfügung gestellt. Alle aktiven Kameradinnen und Kameraden haben die Zeitschrift bereits jetzt digital zugesendet bekommen. Auch hier werden wir zeitgemäßer und steigen beim Lesen sozusagen auch auf ein "Glascockpit" um. Alle Leser der "Papierausgabe" dieser Zeitschrift möchte ich dazu ermuntern, sich mit einer E-Mail Adresse bei der Redaktion der NACH VORN unter IntHubschrAusbZVorzimmer-AdjutantKdru.GenHFlgTr@bundeswehr.org oder mit beiliegender Karte *zu melden. Selbstverständlich wird es auch in den nächsten Jahren noch gedruckte Exemplare der NACH VORN geben, aber das Ziel ist, so viele Leser wie möglich auf digitalem Wege zu erreichen. Dazu wird die Zeitschrift in Zukunft nicht nur als PDF-Datei, sondern auch als sogenanntes E-Paper zur Verfügung stehen. Bereits jetzt können Sie als Leser über die Homepage des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums und das Info-Portal der Heeresfliegertruppe bei WikiBw auf das digitale Archiv der NACH VORN zugreifen.*

Ich bedanke mich an dieser Stelle ganz herzlich bei allen Beteiligten, von den zahlreichen leidenschaftlichen Autoren bis hin zu den guten Geistern in Druck und Versand, bei allen, die die NACH VORN in der Vergangenheit bis heute mit Leben erfüllt haben und dies in Zukunft auch noch tun werden!

Ihnen allen wünsche ich nun viel Freude mit dieser Ausgabe und verbleibe



Chronik 2016

Das Jahr am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum

Januar

22.01.

Kommandeurwechsel beim Kampfhubschrauberregiment 36 in Fritzlar. Oberst Andreas Brendel übergibt an Oberst Dr. Volker Bauersachs

Februar

25.02.

Übergabe Stellvertretender Kommandeur Division Schnelle Kräfte und General Flugbetrieb Heer. Brigadegeneral Stephan Thomas übergibt an Brigadegeneral Gert Gawellek

26.02.

Kommandeurwechsel beim Transporthubschrauberregiment 30 in Niederstetten. Oberst Andreas Henne übergibt an Oberstleutnant Peter Göhringer

März

08.03.

Dienstaufsichtsbesuch Generalleutnant Rainer Korff Kommandeur Deutscher Anteil multinationales Korps/militärische Grundorganisation beim Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum

Mai

19.05.

Besuch einer britischen Delegation des Army Air Corps Headquarters beim Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum

Juni

11.06.

Tag der Bundeswehr in Bückeburg

23.06.

Besuch einer australischen Delegation des Directorate of Aviation Capability Management beim Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum

29.06.

Übergabe der Halle 8 an die Ausbildungswerkstatt des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums

Juli

01.07.

Aufstellung 7. Staffel (SAR) Transporthubschrauberregiment 30 Niederstetten

19.07.

Parlamentarischer Staatssekretär Dr. Ralf Brauskiepe, MdB, besucht das Internationale Hubschrauberausbildungszentrum

August

09.08.

Besuch der Bundesministerin der Verteidigung, Dr. Ursula von der Leyen, beim Kampfhubschrauberregiment 36 in Fritzlar

September

05.09.

Informationsbesuch des Kommandeurs Marinefliegerkommando, Kapitän zur See Matthias Michael Potthoff

Besuch BM'in von der Leyen in Fritzlar

05.-17.09.

Gebirgserprobung NH90 durch Transporthubschrauberregiment 30 in Mittenwald

22.09.

Übergabe Amt für Heeresentwicklung, Generalmajor Wolfgang Köpke an Generalmajor Reinhard Wolski

27.09.

Besuch Joint Chief of Staff, Japanese Self Defence Force, Admiral Katsutoshi Kawano, beim Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum

Oktober

13.10.

Airbus Helicopters feiert das Erreichen von 90.000 Flugstunden der H135 SHS in Bückeburg

19.10.

Fly Out BO 105 in Celle

27.10.

Brigadegeneral Gert Gawallek, Stellvertretender Kommandeur Division Schnelle Kräfte und General Flugbetrieb Heer, besucht das Internationale Hubschrauberausbildungszentrum

27.10.

Indienststellung Ausbildungs- und Übungszentrum Luftbeweglichkeit in Celle

29.10.

Oberstabsfeldwebel a.D. Rainer Wienzek wird in Berlin mit der höchsten Segelflug-Auszeichnung der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) ausgezeichnet. Wienzek war Fluglehrer Alouette II und UH-1D an der Heeresfliegerwaffenschule, Trainer in der Sportfördergruppe Segelflug und Bundestrainer Segelflug

31.10.

Besuch des Kommandeurs des niederländischen "Defence Helicopter Command", Commodore Gerhard Polet, beim Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum

November

07.11.

Feierliche Übergabe des Flugsicherheitspreises General Flugsicherheit in der Bundeswehr an das Internationale Hubschrauberausbildungszentrum

21.11.-02.12.

Letzter Lehrgang Trainingsmodul AR/HGA auf BO 105 bei der TE 900 in Celle

Dezember

06.12.

Besuch einer chinesischen Delegation (41 Generale, Chinesische Führungsakademie) am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum

Besuch Admiral Katsutoshi Kawano aus Japan

Übergabe AHEntwg an Generalmajor Wolski

Fly Out BO 105 Celle

Gebirgserprobung NH90 in Mittenwald

Tag der Bundeswehr

Der Heeresflugplatz Bückeburg öffnet seine Tore

Zehn Jahre nach dem letzten Großereignis dieser Art war es wieder soweit. Der Heeresflugplatz Bückeburg präsentierte sich einem breiten Publikum. Die Bundesministerin der Verteidigung, Dr. Ursula von der Leyen, selbst traf die Entscheidung, den diesjährigen Tag der Bundeswehr, der bundesweit an 16 Standorten durchgeführt wurde, auch nach Bückeburg zu vergeben, nicht zuletzt um das 60jährige Bestehen der Heeresfliegertruppe gebührend im Mutterhaus der Truppengattung zu zelebrieren.

Als einer von drei Standorten war auch in Achum Flying Display im Programm, weshalb man aus den Erfahrungen des vergangenen Jahres von einem hohen Besucherandrang ausging. Dass wir mit über 65.000 Besuchern absoluter Spitzenreiter waren, lag sicherlich auch am Wettergott, der optimale Voraussetzungen bot. Ebenfalls trug das angebotene Gesamtpaket, das für jeden etwas bot, und die seit vielen Jahren gewachsene sehr gute Integration des Ausbildungszentrums in die Region zu dieser hohen Besucherzahl bei.

An den zwei Flugvorführungsabschnitten, in denen dem Publikum aktive und ehemalige Heeresluftfahrzeuge demonstriert wurden, waren auch ausländische Besatzungen beteiligt, wodurch die Internationalität unserer Einrichtung sehr deutlich wurde.

Im Static Display konnten wir ebenfalls zahlreiche internationale Gäste begrüßen, sodass wir insgesamt über 50 Luftfahrzeugexponate präsentieren konnten. Und das in Zeiten, in denen die Verfügbarkeit von Fluggeräten deutlich komplexer geworden ist.

Der Aufgabe, den Besuchern die Bundeswehr in all ihren Facetten zu präsentieren, stellte sich deshalb als große Herausforderung dar, weil dieser Auftrag an allen beteiligten Standorten bestand, und das Großgerät, aber auch das Personal in einer Vielzahl anderer Einsätze und Großübungen gebunden waren. Trotzdem gelang es uns, insbesondere durch tatkräftige Unterstützung unserer Nachbarn aus Minden, dem Panzerpionierbataillon 130, ein beeindruckendes Potpourri inklusive dynamischer Anteile zu präsentieren. Dieses wurde zusätzlich noch um viele Spezialfahrzeuge des Bundeswehrdienstleistungszentrums (BwDLZ) und unserer Feuerwehr ergänzt.

Auch die Feldjägerkräfte, die eigentlich die Ruhe und Ordnung innerhalb der Liegenschaft sicherstellen sollten, zeigten mit Diensthunde- und Motorradstaffelvorführungen einen sehenswerten Teilaspekt unserer Streitkräfte.

Ein Großteil der Hangars und Hallenvorfelder war dem Publikum frei zugänglich und wartete mit einer Vielzahl weiterer Präsentationen, Vorführungen und Attraktionen auf, wobei dem Thema Bundeswehr als (zukünftiger) Arbeitgeber eine besondere Bedeutung zukam.

Auf der Eventbühne in der Halle 1 waren zahlreiche Showacts wie zum Beispiel das Heeresmusikkorps 3 zu hören und zu sehen, wobei diese, ebenso wie die Grußrede der Bundesministerin der Verteidigung, auch auf Großbildleinwände auf dem Ausstellungsgelände übertragen wurden. Technisch gesehen war diese schon erstligareif.

Da mehr als 30 Cateringunternehmen in vier Verpflegungsinseln eine allumfassende kulinarische Betreuung sicherstellten und es auch ein riesiges Kinderprogramm gab, ergab sich an diesem Tag allenthalben eine Stimmung, die vielleicht sogar championsleaguereif war.

Es war ein irrer Aufwand, den wir Soldaten und zivilen Mitarbeiter des Ausbildungszentrums und des BwDLZ Wunstorf, aber auch der unterstützenden Einheiten und Verbände geleistet haben. Die Zufriedenheit der Gäste an diesem 11. Juni 2016 machte aber auch deutlich, dass sich dieser Aufwand gelohnt hat.

Es ist deutlich schwieriger geworden eine solche Veranstaltung durchzuführen. Allein die gesetzlichen Auflagen und die zumindest latent vorhandene Terrorgefahr zwingen einen dazu, komplett neue Ansätze zu fahren. Aber das Zusammenwirken mit den kommunalen Einrichtungen und Behörden sowie den zivilen Rettungsdiensten, denen an dieser Stelle ein außerordentlicher Dank gilt, machte es trotzdem möglich, einen sicheren und ruhigen Tag mit tollen Gästen in sehr schöner Atmosphäre am Flugplatz Bückeburg erleben zu dürfen.

Der Autor:

Oberstleutnant Ralf Claußen war Leiter Vorbereitungsstab Tag der Bundeswehr

EINBLICKE

Von Curaçao nach Bückeburg

Niederländische Trainingsteilnehmer in der fliegerischen Ausbildung

Nachdem die *Koninklijke Marine (Königlich Niederländische Marine, KM)* ihre eigene Hubschrauberführergrundausbildung (HGA) auf Curaçao, einer der Niederländischen Karibikinseln, einstellte, wurde die fliegerische Hubschrauberführergrundausbildung zusammen mit der *Koninklijke Luchtmacht (Königlich Niederländische Luftwaffe, KLu)* beim US-amerikanischen Heer in Ft. Rucker, Alabama am USAAvnCoE fortgeführt.

Im aufgebauten *Defensie Helikopter Commando (DHC, Verteidigungshubschrauberkommando)*, in dem die Fähigkeiten der Hubschrauberflotten KM und der KLu zusammengeschlossen wurden, sind die Ausbildungsprozesse für niederländische Hubschrauberpiloten langfristig beobachtet und ausgewertet worden. In Verbindung mit dem Streben nach flexiblerer Trainingsgestaltung im Sinne einer stärkeren Berücksichtigung niederländischer Ausbildungsinteressen begann die weltweite Suche nach adäquaten Alternativen. Eine wesentliche Forderung war neben der gewünschten Flexibilität bei den Trainingsabläufen auch die aktive Integration niederländischer Fluglehrer in die Ausbildung von niederländischen Trainingsteilnehmern.

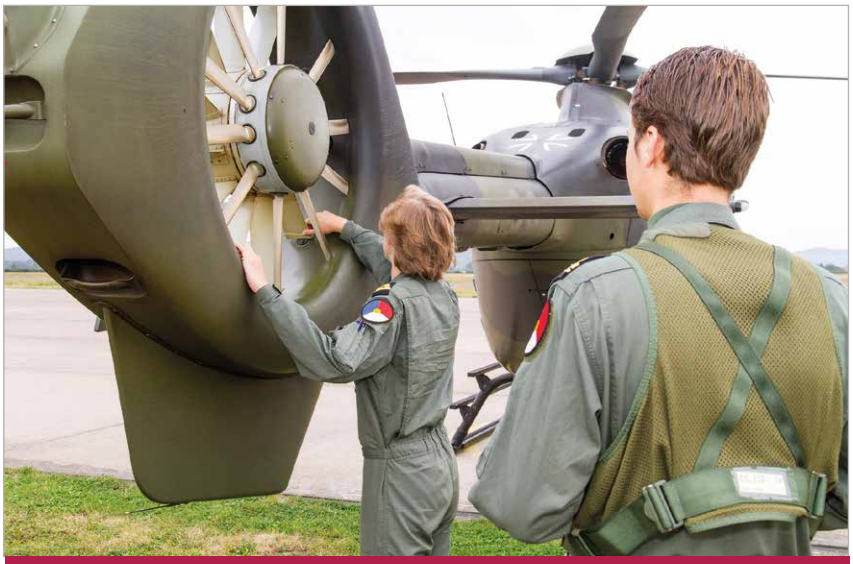
Im unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang mit Informationsveranstaltungen ("Roadshows") in Bückeburg in den Jahren 2013/2014 geriet das IntHubschrAusbZ in Bückeburg bereits als ehemalige "Heeresfliegerwaffenschule" schnell in den Fokus der niederländischen Experten. Neben der räumlichen Nähe zu den Niederlanden sprachen noch weitere Vorteile für eine zukünftige Durchführung der HGA am IntHubschrAusbZ:

Hörsaalleiter Oberstleutnant Michael Grub mit seinem deutsch/niederländischen Hörsaal

Neben der Möglichkeit für die Flugschüler, ihre Wochenenden daheim zu verbringen, bedeutet die Ausbildung in Bückeburg auch ähnliche orographische und klimatische Verhältnisse wie im Heimatland, in dem die Flugschüler später auch überwiegend stationiert sein würden. Dazu kamen auch die Überlegungen bezüglich der ICAO-konformen Nutzung der Flugsicherung mit fliegerischer Ausbildung im grundsätzlich überfüllten europäischen Luftraum.

Ein wesentlicher Vorteil für die Flugschüler ist die Ausbildung auf dem Schulungs-hubschrauber EC 135 am IntHubschrAusbZ. Da die EC 135 von derselben Herstellerfirma Airbus Helicopters stammt, wie auch der NH90, den die Flugschüler nach der Hubschrauberführergrundausbildung fliegen werden, war sehr gut zu prognostizieren, dass die Umstellung/der Übergang von EC 135 auf den NH90 deutlich leichter sein könnte, als die Umschulung von einem US-amerikanischen System. Das betrifft nicht nur den Aufbau des Cockpits, sondern auch die Art der Ausgestaltung, der Dokumentation und des Betriebs des Hubschraubers. Da der von der KLu betriebene AS532 Cougar ebenfalls zur Hubschrauberfamilie von Airbus gehört, würden auch die zukünftigen Cougar-Piloten von den gleichen Vorteilen profitieren.

In den seit 2015 geführten Vertragsgesprächen, zwischen den niederländischen Ausbildungsverantwortlichen, den Vertretern des IntHubschrAusbZ und dem Ausbildungskommando, konnten sukzessive die niederländischen Anforderungen verifiziert und umgesetzt/erfüllt werden. Das bedeutet, dass im niederländischen



Preflight Check

Syllabus wesentliche Kernbausteine des bestehenden deutschen Lehrplans übernommen wurden, jedoch konnten alle Anpassungen zur Erfüllung des niederländischen Bedarfs (z.B. Erhöhung des Anteils der Flüge mit Nachtsehhilfe) umgesetzt werden. Da beide Länder die Kooperation zwischen ihren jeweiligen Streitkräften sehr stark unterstützen, konnten sämtliche Hindernisse schnell beseitigt werden und im Ergebnis im September 2015 eine Technische Vereinbarung (Technical Agreement) unterzeichnet werden. Bereits eine Woche darauf begann der erste Durchgang der Hubschrauberführergrundausbildung von niederländischen Flugschülern am IntHubschrAusbZ.

Aufgrund unserer Vorausbildung – 100 Flugstunden auf Fixed Wing PILATUS PC-7 und aller für die Erlangung einer Commercial Pilot Licence (CPL) benötigten Fliegertheorie –, zeichnete sich für uns "Dutch fellows" sehr bald deutlich ab, dass einige Teile des Lehrplans übersprungen werden konnten. Bereits im aktuell laufenden zweiten Training konnte der niederländische Lehrplan auf Grundlage jüngster Erfahrungen kurzfristig neu abgestimmt und umgesetzt werden. Der aktuell gültige Lehrplan beinhaltet ein ausgewogenes Ausbildungsprogramm, das in idealer Weise die auf die niederländischen Anforderungen zugeschnittene Ausbildung mit der jahrzehntelangen Bückeburger Erfahrung in der Durchführung der Hubschrauberführergrundausbildung vereint.

Wir "niederländischen Kameraden" sind am Standort Bückeburg beim IntHubschrAusbZ herzlich willkommen und fühlen uns "wie zu Hause".

Die Unterbringung und Verpflegung sind sehr gut und wir Niederländer haben uns schnell in die Gruppe der deutschen und schwedischen Flugschüler integriert.

Nach Abschluss des ersten Trainings im Juni 2016, welches einen sehr positiven Eindruck hinterlassen hat, läuft aktuell der zweite Durchgang einer "niederländischen" HGA.

Mit dem uns gebotenen vielseitigen Ausbildungsprogramm, welches von motiviertem und erfahrenem Lehrpersonal (vom Flug- bis zum Truppenfachlehrer) durchgeführt, durch das hoch eingeschätzte Gebirgsflugmodul ergänzt und durch das auch in unserer Ausbildung unverzichtbare Autorotationsmodul bereichert wird, haben die Niederlande nach den bisherigen Erfahrungen und Erkenntnissen die hohe Qualität gefunden, die wir für die fliegerische Grundausbildung unserer Hubschrauberführer gesucht haben.

Als erster niederländischer, in Bückeburg auf EC 135 ausgebildeter Stabsoffizier, äußere ich hier meine uneingeschränkte Zuversicht, dass die Weiterbildung der zwei Absolventen des ersten niederländischen HGA-Durchgangs zum NH90-Piloten genau das belegen wird.

Der geplante Einsatz eines niederländischen Fluglehrers für unsere Flugschüler ermöglicht nicht nur Maßnahmen im Rahmen der Qualitätssicherung und ist darüber hinaus eine weitere Erfüllung niederländischer Forderungen.

Im unmittelbaren Ausbau der Zusammenarbeitsbeziehungen ist nun, neben der Planung der nächsten Trainings, auch die bevorstehende Implementierung des niederländischen Verbindungsoffiziers (Liaison Officer)

nach Vorbild der deutsch-schwedischen Ausbildungskooperation vorgesehen. Damit wird auch der Internationalisierung an dieser in Europa einzigartigen Ausbildungseinrichtung für Hubschrauberführer ein weiterer Ausdruck verliehen.

Der Autor:

LTZ 1 Dave de Moel
(Lieutenant Commander)
Koninklijke Marine (NLD)

Vater, Mutter, Heeresflieger

Wie man Familie und Beruf unter einen Hut bringen muss (und kann)

Wir, das sind Oberleutnant Anna-Lisa Müller und Hauptmann Robert Müller, beide eingesetzt als Fluglotsen in der Flugbetriebsstaffel am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum in Bückeburg, sowie unsere gemeinsame Tochter Lotta Marie (geboren 2014).

Wie schaffen wir es, trotz verschiedener Widrigkeiten, den an uns gestellten dienstlichen Anforderungen sowie unserer Tochter gegenüber gerecht zu werden? Nach dem Ende der Elternzeit begann die große Herausforderung. Die Elternzeit selbst war eine kleine Herausforderung. Klein deshalb, weil immer einer von uns für unsere Tochter da war. Als Lotta 8 Monate alt war und nur noch morgens und abends gestillt wurde, bot es sich für mich an, die Elternzeit für 2 Monate zu unterbrechen und die örtliche Zulassung auf dem Tower zu erwerben. Während ich Lotta noch stillen musste um dann im Dienst die notwendigen Stunden zum Erhalt der Zulassung abzuleisten, ist der Vater gemütlich aufgestanden, um mit dem Kinderwagen in die Stadt zu spazieren, dort einige Zeit in diversen Cafés zu verbringen und die Einkäufe für das Wohl der Kleinen zu erledigen. Für uns war der Rollentausch für zwei Monate eine tolle und aufregende Erfahrung.

Mit viel Glück haben wir zum Ende der Elternzeit einen Krippenplatz in der Ache Noah in Bückeburg ergattert. Diese bietet Betreuungszeiten von 0700-1700 Uhr an und war somit für uns optimal. Im Schichtdienst eingesetzt , konnten wir die Kleine gegen 0845 zum Frühstück

Auf dem Weg in die Krippe

dorthin bringen und gegen 1545 wieder abholen. Hier hat uns der Dienstplan in die Karten gespielt und unser Wunsch gegenläufig die Schichten zu besetzen wurde meistens berücksichtigt. Seit der Einführung der SAZV (Soldatenarbeitszeitverordnung) sieht die Sache allerdings anders aus. Der Regeldienstplan gibt für die Frühschicht 0700 als Dienstbeginn vor (vorher 0715) und in Zeiten, in denen es keinen Nachtflug gibt (ist ja mittlerweile die Regel), für den Tagesdienst ebenso. Falls es tatsächlich Nachtflug gibt, können wir nicht gemeinsam die Spätschicht bestreiten, da wir keinerlei Verwandte in der Nähe haben.

Das hat folgende Konsequenzen:

1. Wir bzw. einer von uns kommt 15 Minuten zu spät zum Dienst (zum Glück genehmigt man uns die Zeit nachmittags an den Dienst dranzuhängen und somit keine Minusstunden aufzubauen)
2. Lotta ist das erste Kind in der Krippe, das dorthin gebracht wird und um 1645 meistens das letzte Kind, welches abgeholt wird. Das tut uns als Eltern persönlich weh. Doch was ist die Alternative? Als Soldatenpaar keine Kinder in die Welt zu setzen? Indiskutabel. Teilzeit? In unseren Augen nicht vernünftig umzusetzen, zumindest nicht in unserem Bereich da die Personaldecke sowieso sehr dünn ist und die Öffnungszeiten und die Besetzungsstärke vorgegeben sind.
3. Augen zu und durch. Wir haben Glück. Die Krippe bietet im gesamtem Umkreis die besten Betreuungszeiten an und unsere Tochter fühlt sich dort wohl. In dem Moment allerdings, in dem wir der Meinung sind, dass sie durch die langen Öffnungszeiten in irgendeiner Weise unzufrieden wird, wird einer von uns die Dienstzeit anpassen müssen.

Wie sieht es mit Einsätzen und Lehrgängen aus? Wir waren beide schon im Einsatz und würden es wieder tun. Selbstverständlich nicht zeitgleich.

Lehrgänge haben wir schon zeitgleich besucht, hier haben wir Lotta zu den Großeltern nach Wilhelmshaven gebracht. Der Großvater, auch ehemaliger Berufssoldat, ist Gott sei Dank schon pensioniert und ist liebend gern bereit, Lotta für ein paar Tage

Am Arbeitsplatz ... meist getrennt

aufzunehmen. Das allerdings war und soll die Ausnahme bleiben und die magische Grenze der Dauer soll zwei Wochen nicht überschreiten.

Wir sind der Meinung, dass sich die Führung bei der Öffnung der Bundeswehr für Frauen nicht wirklich Gedanken über die Konsequenzen gemacht hat (oder sie nicht hören wollte). Vielleicht war aber auch der Mangel an geeignetem männlichen Nachwuchs so eklatant, dass es einfach keine andere Möglichkeit gab. Da sie aber diesen Weg gegangen ist, soll sie nun auch weitere Taten folgen lassen. Warum gibt es nur wenige bundeswehreigene Betreuungsmöglichkeiten (wie z.B. die Lazarettzwerge am Bundeswehrzentralkrankenhaus Koblenz)? Ist der Bedarf wirklich so gering oder scheitert es an den Kosten? Belegplätze sind zwar eine Möglichkeit, ob diese aber den Ansprüchen gerecht werden (z.B. in Hinblick auf die Dienstzeiten), bleibt abzuwarten.

Unser Tagesablauf unterscheidet sich im Großen und Ganzen nicht von dem von hunderttausend anderen Familien. Morgens aufstehen, um dann irgendwann in Hektik zu verfallen, dem Kind das Frühstück zuzubereiten. Dieses wird dann sehr gerne ausgiebig zelebriert, als hätte man alle Zeit der Welt. Jetzt schnell Lotta in die Krippe bringen. Haben wir auch an alles gedacht? Halt, nein! Die Kuschelmaus fehlt noch. Schnell zurück, denn ohne die geliebte Kuschelmaus schläft unsere Tochter nicht. Dann bei der Verabschiedung kann es schon mal ganz große Schauspielkunst seitens der Kleinen geben oder natürlich auch ernst gemeinten Trennungsschmerz. Dann muss auch eine kurze Kuschelzeit drin sein. Danach schnell und pünktlich (mehr oder weniger) zum Dienst.

Nachmittags sieht es ähnlich aus. Dienstschluss, Vorfreude darüber, gleich die Kleine in die Arme schließen zu können, rein ins Auto und ab in die Krippe.

Richtig anstrengend wird es, wenn einer von uns im Einsatz bzw. auf Lehrgang ist.

Am meisten freuen wir uns jedoch auf die gemeinsamen Wochenenden und Urlaube. Diese Zeiten genießen wir sehr als Familie.

Es gibt ja die Möglichkeit, die Arbeitszeit auf 40 Stunden wöchentlich für die Betreuung eines Kindes zu verringern. Laut Erlass ist dieses nur für die kindergeldempfangende Person möglich. Hier sollte man mehr Flexibilität walten lassen. Was nutzt die eine Stunde, wenn man auf Lehrgang, im Einsatz oder einfach nur auf Spätschicht ist? Nichts. Hier wäre es wünschenswert, bedarfsorientierter entscheiden zu können. Das heißt, derjenige, der das Kind auch tatsächlich betreut, bekommt die Stunde. Alles andere ist ziemlich sinnlos.

In der Freizeit ... immer zusammen!

Egal wie. Es ist definitiv eine Herausforderung als Soldatenpaar eine Familie zu gründen. Vor allem dann, wenn man keine Verwandtschaft vor Ort hat. Aber sie ist zu meistern. Mit ein wenig Unterstützung seitens der Führung, organisatorischem Geschick der Betroffenen und viel Gelassenheit geht es.

"Die Müllers"

Die Autoren:

Oberleutnant Anna Lisa Müller und Hauptmann Robert Müller sind Fluglotsen auf dem Kontrollturm in Bückeburg

Von der Luftwaffe zum Heer

Search And Rescue (SAR) im Umbruch

Der militärische Such- und Rettungsdienst (Land) wurde im Verbund mit dem "Fähigkeitstransfer Drehflüger" zum Jahresbeginn 2013 von der Luftwaffe an das Heer übergeben. Seither zeichnet das Heer verantwortlich für diese Dauereinsatzaufgabe einschließlich der gesamtstaatlichen Verpflichtung für die ICAO Kräfte und Mittel bereitzustellen, um die Suche und Rettung von in Not geratenen Luftfahrzeugen durchzuführen.

Noch bis zum Jahresende 2016 steht für die fliegerische Auftragserfüllung unter anderem die TE 900 EinsGrp UH-1D SAR in Penzing zur Verfügung. Unter Führung des Transorthubschrauberregiments (TrspHubschrRgt) 30 hat im Schwerpunkt diese Staffel mit vom Heer übernommenen Luftwaffencrews die drei SAR-Kommandos in Holzdorf, Nörvenich und Landsberg besetzt und das Wissen und die Fertigkeiten rund um die SAR-Fliegerei an zukünftige SAR-Besatzungen des Heeres weitergegeben.

Die bis dato für den SAR-Dienst als Einsatzmittel genutzte Bell UH-1D soll zeitnah durch ein Nachfolgemuster ersetzt werden. Da sich die Beschaffung des "Leichten Mehrzweckhubschraubers SAR" (LUH SAR) verzögert, wird die UH-1D in begrenzter Stückzahl ausschließlich zur Sicherstellung SAR (Land) noch bis 2019 weiterbetrieben. Das TrspHubschrRgt 30 befindet sich mitten im personellen und materiellen Aufwuchs zu einem NH90-Verband. Somit ist geplant, die für den Betrieb UH-1D erforderliche technisch-logistische Betreuung ab 2017 über einen Betreibervertrag mit der Firma RUAG Aerospace AG aus Oberpfaffenhofen sicherzustellen.

Um die fliegerische Auftragserfüllung auch zukünftig durchhaltefähig zu gewährleisten, hat der Inspekteur des Heeres entschieden, im TrspHubschrRgt 30 eine 7. Staffel strukturell abzubilden. Die 7./TrspHubschrRgt 30 befindet sich seit dem 01.07.2016 personell im Aufbau und wird als neue "SAR-Staffel" die lange Historie der SAR-Verbände der Bundeswehr fortsetzen. Mit welchem

neuen SAR-Einsatzhubschrauber die Staffel zukünftig in der Nachfolge der bewährten "SAR-Huey" den Auftrag erfüllen wird, ist noch nicht entschieden. Insgesamt 7 "LUH SAR" sollen zeitnah bis 2019 beschafft werden.

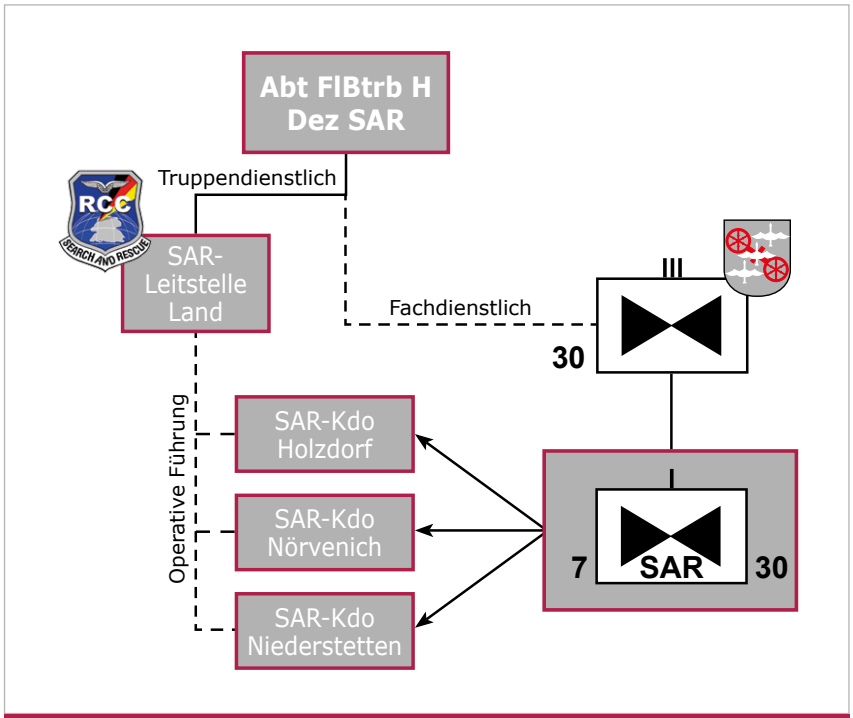
Weitere Veränderungen für die SAR (Land) Organisation zeichnen sich bereits am Horizont ab. So haben Inspekteur Sanitätswesen und Inspekteur Heer vereinbart, dass die Fähigkeit "Luftrettungsmeister" zum Heer übertragen wird. Die bisher durch den Zentralen Sanitätsdienst für den Auftrag SAR beigestellten Luftrettungsmeister sollen nach Absichtserklärung der beiden Inspekteure im Jahr 2017 vom Zentralen Sanitätsdienst der Bundeswehr in den Organisationsbereich Heer wechseln. Absicht ist es, insgesamt 24 Luftrettungsmeister als Teileinheit in die SAR-Staffel zu integrieren. Damit sind erstmals in der Geschichte der Bundeswehr Luftretter und Piloten in einem Verband unter einer Führung strukturell zusammengefasst.

Zur Gesamtstruktur SAR (Land) gehört auch die SAR-Leitstelle (Land) in Münster sowie auf Kommandoebene General Flugbetrieb Heer das Dezernat SAR in Stadtallendorf.

SAR-Hubschrauber mit Winde und Schneebrettern

Die SAR-Leitstelle führt operativ die SAR-Kommandos. Mit Ihrer modernen Technik ist die SAR-Leitstelle in Münster in der Lage, rund um die Uhr (24/7) jede Alarmierung in einen Such- und Rettungseinsatz umzusetzen und die SAR-Einsatzmittel über ein eigenes SAR-Flugfunknetz zu führen. Sie ist gleichzeitig national die zentrale Ansprechstelle für alle zivilen und militärischen Notsender und steht in direkter Verbindung mit dem für Europa zuständigen Mission Control Center in Toulouse (Frankreich) über welches satellitengestützte Notsenderalarmierungen weltweit zur Bearbeitung in Münster auflaufen.

Das Dezernat SAR ist das "Fachkommando SAR (Land)" und somit Weisungs- und Standardisierungsebene für die Organisation SAR im Heer. Im Dezernat werden fachlich alle Fragen zum Thema SAR (Land) bearbeitet und beispielsweise auch die Verfahren im Such- und Rettungsdienst an der Schnittstelle in der Zusammenarbeit mit den zivilen Rettungsorganisationen weiterentwickelt. Das Dezernat begleitet fachlich die Einführung des LUH SAR und koordiniert auf Ebene GenFlBtrbH alle Maßnahmen zur Sicherstellung der Dauereinsatzaufgabe SAR (Land).



Organisation SAR (Land) ab dem 01.01.2017

Der Autor:

Oberstleutnant Björn Dörr ist Dezernatsleiter SAR bei General Flugbetrieb Heer in Stadtallendorf

Studieren in Uniform

Ein Erlebnisbericht

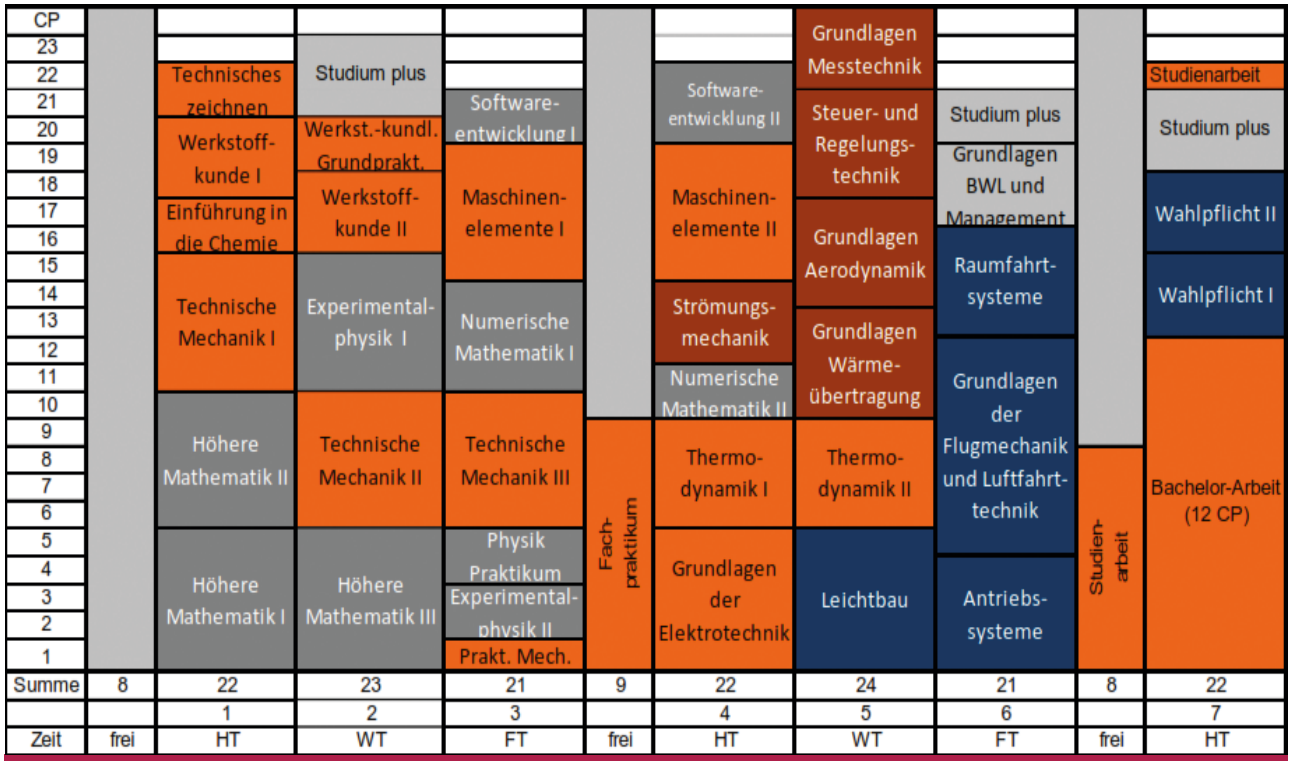
Befehl und Gehorsam versus Freiheit von Lehre und Forschung, Dienstschluss versus lange Lernnächte, sowie Hauptauftrag Masterabschluss versus IGF (Individuelle Grundfertigkeit) und KLF (Körperliche Leistungsfähigkeit). Kaum etwas ist wohl so gegensätzlich, wie Soldat oder Student zu sein. Wir, die studierenden Offizieranwärter und Offiziere an den Universitäten der Bundeswehr in Hamburg und München, sind beides.

Mein Name ist Leutnant Madeleine Jordan und dies sind meine Erfahrungen, die ich an den Universitäten der Bundeswehr sammeln durfte. Ich trage die grauen Litzen seit mittlerweile mehr als vier Jahren, ohne bisher Erfahrungen im Truppendienst sammeln zu können.

Mit meinem Studium der Luft- und Raumfahrttechnik begann ich im Oktober 2013 an der Universität der Bundeswehr in München. Geprägt von strikten, durchgeplanten Tagesabläufen des Offizieranwärterbataillons (OA-Btl) und der Offizierschule strandete ich im akademischen Alltag. Von nun an durfte ich mich frei im Münchener Stadtgebiet bewegen und entscheiden, wann ich was erledigen wollte. Ich war Hüter über meine Zeit. Was zunächst traumhaft klingt, kann sich schnell als Albtraum entpuppen, denn das kostbarste Gut im Studium ist die Zeit. Stellvertretend für andere Trimester führe ich das fünfte Trimester im Bachelorstudium an.

Die Zeit koordinieren

Aus dem Modulhandbuch kann eine Credit Point-Anzahl von 24 abgelesen werden. Ein Credit Point (CP) entspricht dabei 30 Stunden Workload. Das ist trügerisch. Hinzukommen die angesetzten Selbststudienzeiten anderer Module aus dem Vortrimester, die erst jetzt abgeprüft werden, in Höhe von 121 Stunden. Ein Trimester dauert 12 Wochen oder 2016 Stunden. Davon werden an den militärischen Nachmittagen, die einmal pro Woche stattfinden, jeweils 5 Stunden beansprucht. Zusätzlich kommen mindestens 3 Stunden Sport pro Woche hinzu, um sich halbwegs fit zu halten. Wenn großzügigerweise 8 Stunden Schlaf pro Tag sowie 25



Auszug aus dem Modulhandbuch des Bachelorstudiengangs Luft- und Raumfahrttechnik

Stunden pro Woche fürs Einkaufen, Putzen und Körperhygiene kalkuliert werden, bleiben noch 77 Minuten pro Tag für Freizeit und andere Dinge übrig, wenn auch an Wochenenden gearbeitet wird. Vorausgesetzt natürlich, dass die Credit Point-Zahlen bei den einzelnen Modulen realistisch angesetzt worden sind. Zusätzlich findet zum Erhalt der Sprachfähigkeit ein Jahr lang Sprachunterricht, zumeist Englisch, statt. Dieser ist für alle Studenten obligatorisch. Ein weiterer Bestandteil des Studiums ist das sogenannte Studium plus in München oder ISA (Interdisziplinäre Studienanteile) in Hamburg. In diesen Veranstaltungen hören wir Inhalte anderer Studiengänge, um über den Tellerrand unserer eigenen Studien schauen zu können. Oftmals finden die Module als Wochenendseminare statt. Auch die sogenannten Trimesterferien gibt es nicht. Diese sind bei mir bisher immer akademisch verplant gewesen. Im Sommer 2014 absolvierte ich mein Fachpraktikum bei der Firma Airbus Operations GmbH in Hamburg. Es war interessant festzustellen, wie sehr sich eine zivile Firma doch von der Bundeswehr unterschied.

Sicherlich ist das Studium auch mit weniger Aufwand zu bestehen, vielleicht mit der einen oder anderen Nachprüfung, doch wer ehrgeizig ist, und sein Bestes geben möchte, muss sich dementsprechend bemühen. Wer sich nicht selber führen kann, wird seinen Hauptauftrag, den Masterabschluss zu machen, wohl verfehlen. Umso schwieriger ist es, die militärischen Aufträge zu erfüllen. Einmal pro Woche Uniform zu tragen, macht aus einem keinen Mustersoldaten. Ein bis zwei Mal Schießen pro Jahr und ein 12 km Marsch mögen formal die Grundfertigkeiten und körperliche Leistungsfähigkeit erhalten, in der Realität geben Trefferbild und Muskelschmerzen doch zu denken. Natürlich gibt es an den Universitäten genügend Möglichkeiten, sich in der Freizeit militärisch, akademisch, sportlich oder kulturell weiterzubilden und zu betätigen, jedoch muss sich dies hinter dem Studium anstellen. So verwundert es nicht, dass im Kraftraum der UniBw München nach 23 Uhr meistens Mitstudenten aus den technischen Studiengängen anzutreffen sind.

Vom Süden in den hohen Norden...

Anfang 2016 wechselte ich dann an die Helmut-Schmidt-Universität nach Hamburg, um hier meinen Masterabschluss in Mechatronik mit Vertiefungsrichtung Wehrtechnik zu erlangen. Beide Bundeswehruniversitäten kennenlernen zu dürfen, erweist sich als Glücksfall. Den Studiengangswechsel nach meinem Bachelorabschluss beantragte ich, weil ich meine Stärken in bestimmten Fächern während des Bachelorstudiums entdeckte und dem in Hamburg besser Rechnung getragen wird. Dass beide Universitäten von Grund auf verschieden sind, ändert nichts an den hervorragenden Studienbedingungen. Keine fünf Minuten Fußweg bis zur Uni, gut ausgestattete Bibliotheken, weiterhin den vollen Sold zu beziehen und die oftmals gelebte Kameradschaft über alle Teilstreitkräfte und Jahrgänge hinweg, erleichtern den Studienalltag ungemein. Hilfreich hierbei ist das Zusammenleben auf Wohnebenen und in Häusern, wo Studenten gleichen Fachbereichs unterschiedlicher Jahrgänge wohnen. Obwohl in München alle auf einem Campus leben, habe ich den Eindruck gewonnen, dass die Studenten lieber innerhalb ihrer Studiengänge blieben. Nur selten sah ich in der Universität Studenten anderer Fachbereiche. In Hamburg, wo es drei Wohnbereiche gibt, treffen sich die unterschiedlichen Studiengänge schon eher, da auch das Hauptgebäude und der Hauptcampus wesentlich kleiner sind.

... in die USA

Ein zusätzlicher Bonus für besonders leistungsstarke Studenten ist ein Auslandsaufenthalt, bei dem nicht nur das Fachwissen sondern auch interkulturelle Kompetenzen vertieft werden können. Momentan bereite ich mich auf meinen Auslandsaufenthalt am Dartmouth College in New Hampshire (USA) vor, wo ich meine Studien- und Masterarbeit schreiben möchte. Sicherlich wird dies noch einmal eine besonders einprägsame Phase meines Studiums werden.

Nichtdestotrotz bleibt dies ein persönlicher Eindruck. Manch ein Kamerad (eines nichttechnischen Studiengangs) wird gewiss vom studentischen Leben berichten können. Sicher ist aber, dass wir nach vier Jahren Studium alle mit einem Masterabschluss in der Tasche gemeinsam am selben Abholpunkt stehen, um das letzte Jahr unserer 6½-jährigen Offizierausbildung im Offizierlehrgang (OL) 2 und 3 zu meistern, und um schließlich als militärische Führer und Vorbilder in der Truppe zu dienen.

Die Autorin:

Leutnant Madeleine Jordan, Masterstudentin der Mechatronik an der Helmut-Schmidt-Universität der Bundeswehr Hamburg

Altbewährtes und Neues

Regelfortbildung der Offiziere und Stabsoffiziere Truppendienst im HEER2011

Mit der Einnahme der Struktur HEER2011 hat auch eine Anpassung der Ausbildungslandschaft für Offiziere und Stabsoffiziere des deutschen Heeres stattgefunden, die der Devise des lebenslangen Lernens Rechnung trägt. Dabei wurde auf Altbewährtes ebenso zurückgegriffen, wie neue Elemente integriert. Ziel ist und bleibt es, den Offizieren und Stabsoffizieren fundiert und lebensbegleitend "Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten zur ebenegerechten Wahrnehmung übertragener Aufgaben als militärische Führerin bzw. Führer, Ausbilderin bzw. Ausbilder und Erzieherin bzw. Erzieher"[1] zu vermitteln.

Der Regelausbildungsgang umfasst grundsätzlich die militärische Ausbildung vor dem Studium mit dem Offizieranwärterlehrgang im OA-Bataillon, der Sprachausbildung Englisch, dem Offizierlehrgang 1 an der Offizierschule des Heeres (OSH) und dem Truppenkommando, gefolgt von dem Studium an einer der beiden Universitäten der Bundeswehr sowie die militärische Ausbildung nach dem Studium mit dem Offizierlehrgang 2 an der OSH und dem Offizierlehrgang 3 an den jeweiligen Ausbildungszentren Heer.

Im Folgenden werden nun die Lehrgänge und Ausbildungsabschnitte dargestellt, die sich an den Regelausbildungsgang der Offiziere des Truppendienstes letztendlich mit Versetzung auf den ersten Dienstposten in die Truppe anschließen.[2]

Lehrgang Taktik 1

Alle Offiziere Truppendienst des Uniformträgerbereichs Heer (OffzTrDst UTBH) absolvieren im 5. bis 6. Offizierdienstjahr diesen Lehrgang an der OSH, der die zum Einsatz von Einheiten/Verbänden oder vergleichbare Elemente der Landstreitkräfte im gesamten Aufgabenspektrum geforderten taktischen Fähigkeiten und Kenntnisse der OffzTrDst UTBH abrundet und sie auf einen einheitlichen Stand führt. Damit werden die Voraussetzungen für den Lehrgang "Grundlagen Führung und Operationsplanung für angehenden Stabsoffiziere" bzw. den "Basislehrgang Stabsoffizier" (BLS) geschaffen. In Dauer (10 Tage) und grundsätzlicher Anlage erinnert dieser Lehrgang stark an die alte Heereseinheitliche Taktische Weiterbildung (HTW).

Lehrgang Grundlagen Führung und Operationsplanung für angehende Stabsoffiziere

Ziel dieses 40 Tage dauernden Lehrgangs an der Führungsakademie der Bundeswehr (FüAkBw) ist es, dass die Lehrgangsteilnehmer den Führungsprozess und die Grundsätze der Planung, Führung und des Einsatzes von Landstreitkräften in Operationen hoher Intensität auf der Ebene Brigade sicher anwenden und diese Grundsätze auf der Ebene Division verstehen. Darüber hinaus kennen sie die heeresspezifischen Grundsätze und Beiträge für die Weiterentwicklung insbesondere in den Bereich Organisation, Personal sowie Ausrüstung/Nutzung, die in einem Seminar Heer vermittelt werden. Direkt an den gerade dargestellten Lehrgang schließt sich der Basislehrgang Stabsoffizier (BLS) an.

Basislehrgang Stabsoffizier

Der BLS findet ebenfalls an der FüAkBw statt und dauert 11 Wochen. Er ist als streitkräftegemeinsamer Lehrgang konzipiert. Ziel des Lehrgangs ist es, neben Grundlagen- und Methodenwissen auch das erforderliche Vertiefungswissen über nationale und internationale sowie zivilmilitärische Zusammenhänge und Abhängigkeiten zu vermitteln. Dieses beinhaltet neben fachspezifischen militärischen Themen auch moderne Führungs- und Managementmethoden, die auf bewährten zivilen Standards beruhen. Die Auseinandersetzung mit gesellschaftlichen Entwicklungen gehört dabei ebenso zum festen Bestandteil des Lehrgangs.

Die Ausbildung ist umfassend angelegt und deckt Fragestellungen interdisziplinär unter anderem auch aus politischer, sozialer, historischer, ökonomischer, ethischer und technologischer Sicht ab.

Neu ist dabei im BLS der verstärkte Fokus auf bundeswehrübergreifende Themen, wie zum Beispiel dem bundeswehreigenen Planungsprozess (Integrierter Planungsprozess – IPP). Darüber hinaus werden bereits in diesem Lehrgang erste Grundlagen für mögliche Verwendungen auf operativer Ebene gelegt, was bisher Lehrgangsteilnehmern von nachfolgenden Lehrgängen vorbehalten war.

[1] Vgl. Bereichsanweisung D1-227/0-1500, Nr. 501
[2] Ebd., Nr. 11.2.1.6 ff.

Der Anteil der Stabsarbeit wurde erhöht und anwendungsorientierter ausgestaltet. Managementmethoden wie zum Beispiel das Prozessmanagement, Veränderungsmanagement sowie Grundlagen bundeswehrgemeinsamer Denkweisen im Bereich des Personalmanagements wurden fest in den Lehrgang integriert.[3]

Weiterhin dient dieser Lehrgang als ein Auswahlkriterium für die Teilnahme am Lehrgang Generalstabs-/Admiralstabsdienst National (LGAN).

Einheitsführerlehrgang

Dieser an den Ausbildungszentren durchgeführte Lehrgang befähigt die Lehrgangsteilnehmer zur Führung und Ausbildung einer Einheit der Truppengattung/ des Aufgabenbereichs und zur Erziehung unterstellter Soldatinnen und Soldaten. Am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum (IntHubschrAusbZ) wird dieser fünf Wochen dauernde Lehrgang in zwei Modulen durchgeführt, wobei Modul 1 die Ausbildung in allen Führungsgrundgebieten sowie die Aktualisierung von Grundlagen, Besonderheiten und Entwicklungen in der Truppengattung abdeckt und Modul 2 ganz speziell und detailliert auf taktische Grundsätze der Heeresflieger und die Grundlagen der Führung und des Einsatzes von Heeresfliegerkräften im Zusammenwirken mit Infanteriekräften im Rahmen von luftbeweglichen Operationen eingeht.

Da alle Einheitsführer grundsätzlich nach A13 bzw. A13/A14 dotiert sind, sind die Lehrgangsteilnehmer Hauptleute vor der Übernahme einer Einheit oder Majore, seltener Oberstleutnante nach der Übernahme einer Einheit.

Taktik- und Logistiklehrer Lehrgang (TaLoLe)

Dieser Lehrgang dient zur Vorbereitung auf eine Verwendung als Lehrstabsoffizier Taktik/Logistik an Ausbildungseinrichtungen des Heeres sowie zur verwendungsbezogenen Fortbildung und richtet sich an Bataillonskommandeure (BtlKdr) des Heeres ohne LGAN und an zukünftige Lehrstabsoffiziere Taktik/Logistik vor Antritt der Verwendung. Wesentlicher Inhalt ist die Vermittlung der Methodik und Didaktik der taktischen Ausbildung wie sie an der OSH praktiziert wird, um damit die Kontinuität in der Lehre sicherzustellen. Er dauert 29 Tage und wird an der OSH durchgeführt.

Fortbildungslehrgang Stabsoffizier Heer

Bis zum Erreichen des 50. Lebensjahres sollen Stabsoffiziere, die nicht für eine Verwendung als BtlKdr bzw. StvBtlKdr vorgesehen sind, an diesem Lehrgang teilnehmen, um sie als Führer, Ausbilder und Erzieher fortzubilden, ihr eigenes Führungsverhalten kritisch zu reflektieren, ihre erworbenen taktischen Kenntnisse im gesamten Aufgabenspektrum von Landstreitkräften und im multinationalen Umfeld, ihre Kenntnisse in der Politischen Bildung sowie der Militärgeschichte, auch unter Nutzung von Exkursionen, aufzufrischen und zu vertiefen. Insgesamt stehen dafür 14 Ausbildungstage zur Verfügung, Durchführungsort ist ebenfalls die OSH.

Lehrgang Taktik 2

Ziel dieses zwei Wochen dauernden Lehrgangs an der OSH ist es, die bereits als Stabsoffizier bis zur Ebene Großverband erworbenen taktischen Kenntnisse für die Belange des Bataillons-/Gefechts-/Einsatzverbandes im gesamten Aufgabenspektrum von Landstreitkräften und im multinationalen Umfeld aufzufrischen und zu vertiefen. Angesprochen werden mit diesem Lehrgang BtlKdr/StvBtlKdr sowie alle Stabsoffiziere UTBH mit A15 Perspektive.

Bataillonskommandeurlehrgang 1

BtlKdr/StvBtlKdr UTBH besuchen unmittelbar vor Antritt der Verwendung diesen Lehrgang, um hier truppengattungs-/aufgabenbereichsübergreifende Grundsätze in allen Führungsgrundgebieten auf der Ebene Verband im Einsatz und im Grundbetrieb vermittelt zu bekommen. Die Lehrgangsdauer beträgt neun Ausbildungstage, Durchführungsort ist wiederum die OSH.

Bataillonskommandeurlehrgang 2

Mit diesem Lehrgang wird die truppengattungsspezifische Aus- und Weiterbildung der BtlKdr sichergestellt, indem in einem ersten fünf Tage dauernden Modul die Grundlagen, Besonderheiten und Entwicklungen in der Truppengattung bzw. dem Aufgabenbereich aktualisiert werden. Modul 2 befähigt zur Planung, Anlage und Durchführung von truppengattungsspezifischer Ausbildung (Ebene Verband) sowie von taktischen Offizierweiterbildungen (OWB) auf Verbandsebene und Führerweiterbildungen in einem Verband. Neben den Kdr/StvKdr sind hier auch S3-Stabsoffiziere als Lehrgangsteilnehmer zugelassen. Beim Modul 3 steht das taktische Handlungstraining als BtlKdr eines Verbandes der Truppengattung bzw. eines Einsatzverbandes im Vordergrund. Die drei Module des Lehrganges werden an den Ausbildungszentren des Heeres bzw. auch im

[3] Vgl. Factsheet zum Basislehrgang Stabsoffizier vom 13.01.2016, herausgegeben von der FüAkBw

BtlKKdr/stvBtlKdr S3 StOffz nur Modul 2	BtlKKdr Lehrg 2 • 1. Modul TrGtg spezif Einwsg • 2. Modul Ausbildungsqualität • 3. Modul Führung	(max. 5 Wochen) (1 - 2 Wochen) (2 - 3 Wochen) (1 Woche)
BtlKKdr/stvBtlKdr	BtlKKdr Lehrg 1	(2 Wochen)
BtlKKdr/stvBtlKdr StOffz A15-Perspektive	Lehrg Taktik 2	(2 Wochen)
StOffz	FBldg Lehrg StOffz HEER (FLSH)	(3 Wochen)
BtlKKdr Heer (o. LGAN) Taktik-/Logistik-Lehrer	Taktik- und Logistik-Lehrer Lehrgang (TaLoLe)	(6 Wochen)
EinhFhr/KEO	EinhFhr Lehrg	(4 - 5 Wochen)
OffzTrD BS SaZ 17	BLS	(11 Wochen)
	Grdl Fü und OpPlan für angehende StOffz	(8 Wochen)
OffzTrD	Lehrg Taktik 1	(2 Wochen)

OSH FüAk Bw AusbZ/TrS

Fortbildung Offz/StOffzTrD UTBH HEER2011

Gefechtsübungszentrum Heer oder in SIRA Stützpunkten durchgeführt.

Am IntHubschrAusbZ wurde im September 2016 der Pilot-Lehrgang dieses neu konzipierten Lehrganges mit sieben Lehrgangsteilnehmern erfolgreich durchgeführt. Unter Abstützung auf das Luftfahrtamt der Bundeswehr, das Amt für Heeresentwicklung, das Bundesamt für das Personalmanagement der Bundeswehr und die Division Schnelle Kräfte, die alle mit sehr informativen Vorträgen und offenen Gesprächen eine wesentliche Bereicherung des Lehrgangs waren, wurden im ersten Modul Grundlagen, Besonderheiten und Entwicklungen in der Truppengattung exzellent und mit großem Gewinn für die Lehrgangsteilnehmer vermittelt.

Im Modul 2 wurde eingebettet in die Rahmenlage OBSIDIA ein neuer Lageteil im Raum HAMELN von den Lehrgangsteilnehmern unter Anleitung durch die Truppenfachlehrer Taktik/Logistik des IntHubschrAusbZ erarbeitet. Dabei wurde auch das notwendige Grundlagenwissen zum Anlegen von Übungen vermittelt.

Im Modul 3 wurde unter Einbindung des Air Manouevre Tactical Leadership Trainings (AMTLT) – einer in dieser Form bisher einmaligen Trainingsumgebung – den Vorgaben nach taktischem Handlungstraining Rechnung getragen und unter Nutzung der Teilnehmer der jährlichen, einwöchigen, taktischen OWB der Lehrgruppe B des IntHubschrAusbZ als Lerngruppe – getreu dem alten KoFTrA-Prinzip (Kombinierte Führer- und Truppenausbildung) – Synergieeffekte für ein optimale Nutzung des AMTLT einerseits und einer zielgerichteten und nachhaltigen Ausbildung für unterschiedliche Lerngruppen andererseits geschaffen.

Neben den hier dargestellten Lehrgängen gibt es noch eine Vielzahl von Modulen, die aufbauend auf diesem Grundgerüst, von der FüAkBw, dem Zentrum Innere Führung und weiteren militärischen und zivilen Ausbildungseinrichtungen angeboten werden und das Prinzip des lebenslangen Lernens untermauern. An diesem Konzept wird deutlich, welch großer Aufwand betrieben wird, um die Führungskräfte des deutschen Heeres im Laufe ihres militärischen Werdeganges immer wieder abzuholen und auf Stand zu bringen, mit dem Ziel bestmöglich als Führerin bzw. Führer, Ausbilderin bzw. Ausbilder und Erzieherin bzw. Erzieher der unterstellten Soldatinnen und Soldaten bestehen zu können.

Der Autor:

Oberstleutnant Robert Mederacke ist Inspektionschef der IV. Inspektion in der Lehrgrupp am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum

Aus für das Waffensystem – weiter als Retter

Der leichte Transporthubschrauber Bell UH-1D verabschiedet sich nach 49 Jahren Dienst im Heer

Aus Alabama erreichte uns die folgende Zeitungsnotiz über die Verabschiedung der UH-1 "Huey" aus der US-Army in Fort Rucker im Jahr 2011. Sie bietet sich als Einleitung zu diesem Artikel geradezu an, zeigt sie doch, trotz militärischer Kürze, die Wertschätzung für ein überdurchschnittliches, in vielen Situationen/Rollen bewährtes "Familienmitglied".

„Tuesday was a sad day for Chief Warrant Officer Lawrence Castagneto.

The Vietnam veteran, who is still serving on active duty at Fort Rucker, spoke of the loss of a true love while standing in front of a UH-1 Huey at Cairns Airfield Tuesday morning.

Tuesday's ceremony marked the end of the Army's use of the UH-1 Huey Helicopters at Fort Rucker.

The Huey's history with the Army is a long one, spanning more than 50 years. The helicopter was used heavily during the Vietnam War and holds special memories for soldiers who served then and now.

"We're here for a family member, the UH-1 Huey," said Maj. Gen. Anthony Crutchfield, commanding general of Fort Rucker. "This is an incredible machine as you all know and it served us proudly for over 52 years. It was first introduced in 1959 and in its first 20 years of service, more than 7.000 of these aircraft served in combat in Vietnam und more than 16.000 of them were built and served all around the world. Today, with all of you present, we say goodbye and farewell to this fine war machine."

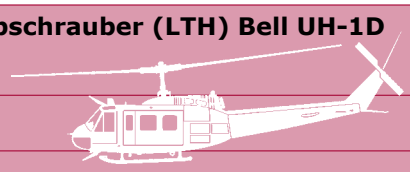
Foto: Ricks

Der erste Schritt in Richtung Luftbeweglichkeit.

Als im Jahr **1967** die ersten beiden (von 204 geplanten) UH-1D in Oberpfaffenhofen der Heeresfliegerwaffenschule zur Ausbildung übergeben wurden, begann für das Heer der erste Schritt in Richtung Luftbeweglichkeit und für die inzwischen zehn Jahre alte Heeresfliegertruppe die volle Integration in das Heer. Waren die Verbindungsflüge mit Alouette-Hubschraubern (Al II) und auch mit Flächenflugzeugen

(DO 27) bis jetzt nur für einzelne Führer und ausgewählte Spezialisten von Nutzen gewesen, so konnte den Divisionen nun Transport für Truppe und Material in gesteigertem Umfang und in eigener Regie angeboten werden. Mit dem Lufttransport war die Infanterie jetzt in der Lage Kampfkraft zu sparen, konnte die Nachschubtruppe effektiver werden und die Sanitätstruppe Leben retten. Alle gewannen wertvolle Zeit und mit dem Hubschrauber konnte man jetzt nicht nur im Gebirge Gelände erreichen oder überwinden, das für Fußgänger und Fahrzeuge unzugänglich war. Die Truppe erkannte schnell die Vorteile der neuen Fortbewegungsart und begann sie verstärkt zu nutzen, jeder für seinen Auftrag, während der Transportraum der Heereshubschraubermuster H21 (Vertol) und H34 (Sikorsky) auf Korpsebene verfügbar blieb. Diesen Transportern der 1. Generation war das neue Fluggerät, die "große Bell", wie sie anfangs im Unterschied zur kleinen Bell (H13) genannt wurde, auf mehreren Gebieten überlegen. Die Standardlast war höher, die Turbine leistungsfähiger als der Kolbenmotor und zügiger in der Reaktion. Die Rotorblätter waren neueste Materialtechnik, enorm flexibel und dabei widerstandsfähig! Die H21 hatte zum Teil noch Holzrotorblätter. Die niedrige, flache Silhouette der Bell gefiel der kämpfenden Truppe auf dem Gefechtsfeld, den Technikern in der Halle und beim Tarnen im Verfügungsraum. Die großen Schiebetüren ermöglichten ein schnelles Be- und Entladen auf beiden Seiten, der Innenraum konnte in Minuten, auch während des Fluges, von Truppen-/Innenlasteinsatz auf Verwundetentransport umgebaut werden. Darunter das Kufenlandegestell mit dem relativ flexiblen Querrohr und einer sagenhaften Bodenfreiheit. Egal in welchem Gelände, mit *einer* Kufe fand man immer irgendwie Kontakt. Und wenn nicht, konnte man

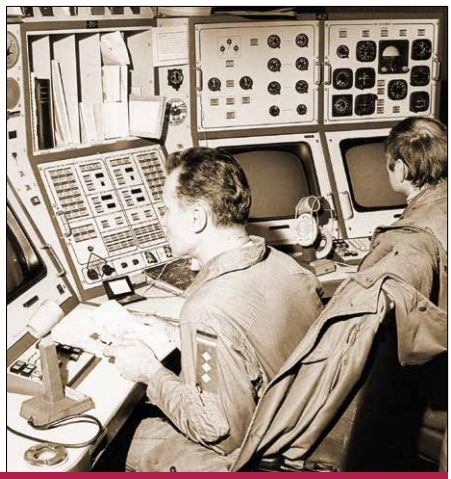
Leichter Transporthubschrauber (LTH) Bell UH-1D



Nutzung:	1967 – 2016
Anzahl:	204
Standorte:	● Bückeburg ● Itzehoe ● Celle ● Faßberg ● Fritzlar ● Niederstetten ● Roth ● Neuhausen o.E. ● Oberschleißheim
Aufgaben:	- Transport von Versorgungsgütern aller Art (Innen- und Außenlast) - Transport von max. 6 liegenden Verwundeten - Transport von 15 Soldaten (ink. 2 Hubschrauberführer und 1 Bordwartfeldwebel)

Leistungsdaten:

Marschgeschwindigkeit	162 km/h
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Einsatzdauer	2:10 Std
Reichweite	310 km
Antrieb	1 T 3 L 13 B
Startleistung	1030 kW (1400 WPS)
Betriebsgewicht	2605 kg
max. Startgewicht	4310 kg
Länge	17,39 m
Breite	2,80 m
Höhe	4,47 m
Kraftstoffvorrat	833 ltr
mit Zusatztank	2033 ltr
Kraftstoffverbrauch	285 ltr/h



Seit 1975 stellten in Bückeburg vier bewegliche UH-1D-Simulatorcockpits die Ausbildung der Luftfahrzeugführer sicher.

Hilfe in höchster Not – Mit Bergrettern in schwer zugänglichem Gelände

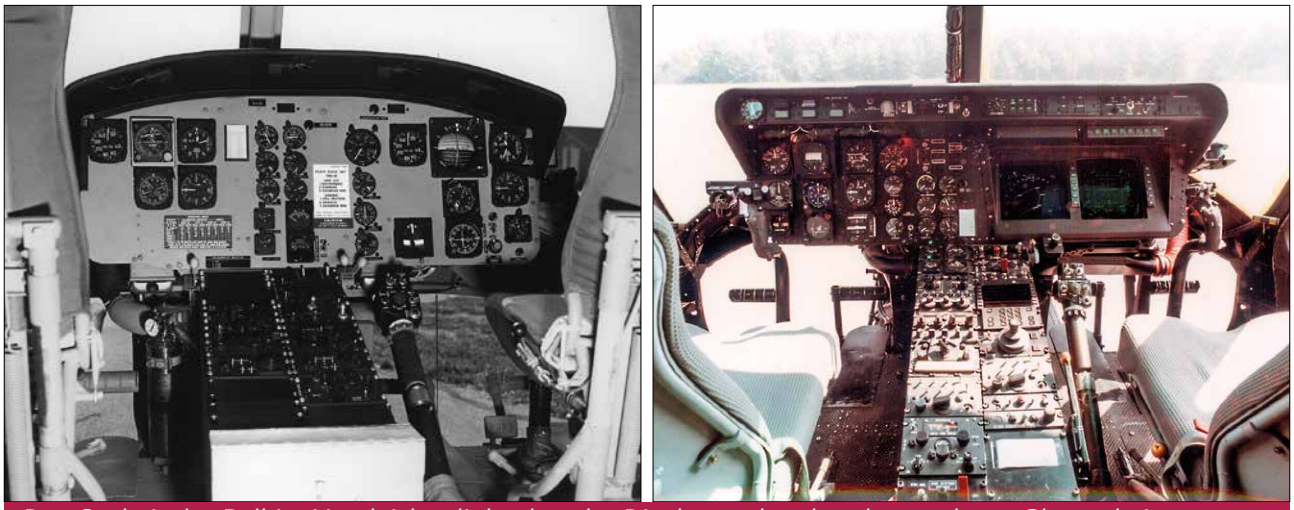
das Kufengestell als Treppe zum Landeraum benutzen. Im Normalfall bot es sicheren Kontakt zum Boden, auch bei Seitenwind oder im Schnee mit Schneebrettern und man konnte, Platz und Wind vorausgesetzt, bei voller Maschine an der Leistungsgrenze als Schlitten damit wunderbar abheben.

Mensch und Maschine – fließende Grenzen

Das Cockpit bot ausgezeichnete Sicht nach allen Seiten und vor allem Sicht- und Sprechkontakt in den Passagierraum. Fragen zu Landeräumen oder Flugdurchführung waren so auf Augenhöhe zu klären. Man war in der Bell nicht nur eine "Kampf-", sondern auch eine Schicksalsgemeinschaft mit der Truppe oder die mit uns, wenn etwas nicht planmäßig verlief. Die Funkausstattung ermöglichte jetzt zuverlässige Radionavigation und auch Kontakt mit Zivilplätzen und der zivilen Flugsicherung sowie in Übungen Abhören von Nachrichten und Musik auf dem Radiokompass (wenn man die Frequenz kannte). Die Techniker hatten das neue Gerät bald im Griff. Es war handlich mit gut zugänglichen Aggregaten und Instrumenten, man brauchte eigentlich keine Arbeitsbühnen und kaum Leitern. Bei Fragen standen die "Techreps" (Technical Representativs) der Firma zur Verfügung, Probleme wurden so direkt mit dem Mutterhaus in Oberpfaffenhofen oder mit dem Triebwerkshersteller KHD besprochen und ohne langen Dienstweg behoben. Ich erinnere mich nur an eine einzige "Groundung" der gesamten Flotte wegen einer Unklarheit. Sie wurde am Folgetag wieder aufgehoben. Im Heeresamt war die Einführung der Bell erstmalig mit Netzplan vorbereitet worden, Initiator: Oberstleutnant Schütt.

Irgendwann kamen auch Schleppfahrzeuge und -stangen und in den Hallen und auf dem Vorfeld verstummten die Rufe: „Schiebung!" Bei späteren Lufttransporten mit "Galaxy" und "Antonov" erwies sich die Huey ebenfalls als handlich und un-

Jede Sekunde zählt – schneller Verwundetentransport mit Huey.

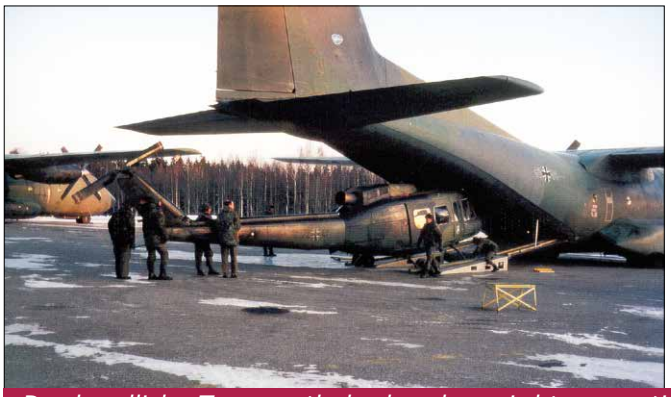


Das Cockpit der Bell im Vergleich – links das alte Display und rechts das moderne Glascockpit.

kompliziert. Nach Abbau der Elevatoren (das sind die kleinen stabilisierenden Stummelflügel am Heck) und der FM-Antenne sowie dem Abklappen der Stabilisatoren ging es mit der Bordwinde ruckzuck in den Rumpf.

Der Zulauf der zwölf Maschinen pro Bataillon lief zügig, ebenso die Ausbildung der Bordmechaniker, alles junge, begeisterte Männer, wie auch die unter Hochdruck umgeschulten Alouette-erfahrenen "Kutscher", die sich jetzt an Arbeitsteilung im 2-Mann-Cockpit und an Flüge unter IFR-Bedingungen (Instrumentenflug) gewöhnen mussten. An der Heeresfliegerwaffenschule flogen am Anfang vier Hörsäle à zwölf Mann mit 36 Maschinen. Alle wollten – und konnten – fliegen. Obergrenze war acht Stunden pro Tag.

Irgendwann wurden die Rotorbremse und die Kabelkappvorrichtung ein- und angebaut, Zusatztanks (ZB) und Feuerlöschbehälter kamen dazu. Der mechanische Brandhahn wurde für viel Geld in der Werft in Diepholz ein- und nach kurzer Zeit wegen erwiesener Unwirksamkeit für noch mehr Geld wieder ausgebaut. Nacht- (10% des Monatsprogramms) und Intrumentenflug wurden zur Routine. Durch die quartalsmäßigen Hubschrauberausbildungswochen lernten wir Fritzlarer Bell-Flieger des Regiments 30 ganz schnell nicht nur die Standortübungsplätze der Fallschirmjägerstand-



Der handliche Transporthubschrauber wird transportiert – als Luftfracht im Bauch der C-160 Transall oder der C-5 Galaxy.

Das Heer über dem Meer – Anflug auf eine Bohrinsel in der Nordsee.

orte Lebach, Merzig, Saarlouis und Oberbexbach, sondern auch deren Uffz-Keller kennen. Nach Übernahme des AMF-Auftrags im Jahr **1972** (AMF, eine multinationale schnelle Eingreiftruppe an den NATO-Flanken) kamen die des Gebirgsartilleriebataillon 235 in Bad Reichenhall und Oberjettenberg dazu. Man begann ein Team zu werden und kannte seine "Pappenheimer".

So flog die Huey bei Tag und Nacht, nach Sicht und IFR, später mit BiV (Restlichtbildverstärkerbrille), im Gebirge und über See, wenn es sein musste mit zwei ZB auch sechs Stunden Non-Stop, seit **1988** im Tarnanstrich, in der SAR-Rolle (Search and Rescue-Rettungsflüge) auch beim Heer, bei Schnee-, Lawinen-, Hochwasser- und Brandkatastrophen. Die Ausbildung unterstützten vier Simulatorcockpits in Bückeburg. Noch **2015** wurde die Huey zu einer Flugzeugkatastrophe nach Südfrankreich gerufen. Sie sammelte Munitionsteile im Wattenmeer und flog Lawinensprengkommandos im Gebirge. Sie flog in Portugal, in Schottland und Sardinien, in der Türkei, in Nordnorwegen, sie trug Innen- und Außenlasten, ziviles und militärisches Personal, Notärzte, ungezählte VIP und Besuchergruppen, sie flog Bergwachtler mit Hund, Freifaller, Verletzte und vereinzelt auch Tote, bis Ende 2016 insgesamt 1.539.423 Stunden mit 44 Unfällen. Mit ihr freuten sich Infanteristen über den ausgefallenen Fußmarsch, besonders bergauf und Fallschirmjäger über die komfortable Absetzgeschwindigkeit beim Sprungdienst. Und natürlich die Besatzungen über ungezählte, unvergessliche fliegerische Erlebnisse.

Bewaffnet über dem ehemaligen Jugoslawien

Im Herbst ihrer Dienstzeit wurde die alte Dame noch aufgetakelt mit BiV- und Glascockpit, einer Triebwerksvibrationsanlage, mit den Navigationssystemen LDNS und GPS. Kampfwertgesteigert flog sie in Somalia an ihrer Leistungsgrenze und elf Jahre lang auf dem Balkan mit Bewaffnung. Die Besatzungen lernten noch Decklandungen auf fremden Schiffen in der Nordsee, den Umgang mit Schnee und Kälte in Norwegen und Abseilen von Spezialkräften auf See, jetzt mit Titan-Rotorblättern. Die AMF als "NATO-Feuerwehr" bekam **1993** für fünf Jahre eine eigene UH-1D-Staffel in Niederstetten und die Bell konnte so zusätzlich von **1972** bis **2002** die deutschen Heeresflieger in über 65 internationalen Übungen vertreten.

Huey-Doorgunner zur Eigensicherung über dem Einsatzgebiet.

1982 und 1983 schaffte sie es dabei sogar in die Auslandspresse. **1982** hieß es in Norwegen in der Zeitung: „Deutschland, Deutschland unter alles!" Was war passiert? Beim Rückflug aus Nordnorwegen geriet die Formation in Schlechtwetter (IFR = "I follow roads"). Über eine Brücke kam man gerade noch drüber, eine quer verlaufende Leitung erforderte spontanes Ausweichen, gefolgt von einem Brückenunterflug, der vom Hafenpersonal und vom nahen Hafenradar festgestellt und gemeldet wurde. Das Ergebnis war ein längerer, ungeplanter Stopp auf dem Osloer Militärplatz mit anschließender "High-Level-Diskussion" und diplomatischer Meldung nach Bonn. Dem Staffelkapitän verhalf die Sache zu einem etwas längeren Aufenthalt im Dienstgrad in Niederstetten.

Über gekrönten Häuptern

Am 13.11.**1983** überflog die Bell 7237 auf dem Weg von Niederstetten zu einer AMF-Erkundung in Nordengland ausgerechnet während der Schweigeminute zum britischen Volkstrauertag das Londoner Regierungsviertel. Anwesend die gesamte politische Prominenz, einschließlich Königsfamilie. Die Folge war hektisches Telefonieren nach der Landung zwischen Royal Air Force, deutscher Botschaft und Besatzung. Die hatte alles gecheckt und nichts falsch gemacht. Ergebnis: Der Flug befand sich auf einer veröffentlichten Heliroute durch London, die Flugsicherung

Mit der UH-1D immer obenauf – der Autor dieses Artikels in seiner aktiven Zeit.

hatte deren Sperrung für die Feier vergessen und die Freigabe erteilt. Der Wirbel war gewaltig und gipfelte in der (deutschen) Pressebehauptung: "Deutscher Kampfhubschrauber bedroht Königsfamilie!" ("Bild" war dabei!)

2016 sollte es dann unwiderruflich vorbei sein mit der UH-1D. Es gab kein Geld mehr für den Weiterbetrieb. Generationen von Fliegern, Technikern, Berg- und sonstigen Rettern sowie Passagieren trauern mit dem Autor um ein zuverlässiges, vielseitig einsetzbares, unkompliziertes Fluggerät mit dem unverkennbaren "Sound of Freedom". Mit der Bell endet auch ein spannendes und überaus erfolgreiches Kapitel in der Geschichte der Heeresfliegertruppe. Hals- und Beinbruch für den Nachfolger!

Unverzichtbar – weiter unter zivilem Management

Nachbrenner: Nun gibt es doch noch eine Chance für die Huey die 52 Jahre Dienstzeit ihrer US-Schwester zu toppen! Dank des SAR-Auftrags. Ein Nachfolger für diese Rolle ist nicht pünktlich zum 1.1.2017 zu beschaffen! Als Zwischenlösung werden für einen mittleren, zweistelligen Millionenbetrag durch eine zivile Firma gemanaged, bis (zunächst) 2019 zwölf Maschinen in Niederstetten für die SAR-Stationen Niederstetten, Nörvenich und Holzdorf bereitgestellt. Soweit das Gerät. Daneben gilt es, das Personalproblem zu lösen. Die Bordmechaniker sind auf das Nachfolgemuster der Bell im Heer, den NH90 umgeschult, die Piloten umgeplant, entpflichtet, entlassen. Es bleiben nur BO 105-Leute, die umgeschult, instrumentenflugtauglich und einsatzbereit gemacht werden müssen. Darüber hinaus ist die europäische Arbeitszeitrichtlinie auch im SAR-Dienst umzusetzen. Eine weitere sportliche Aufgabe für die Rest-Heeresflieger.

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech flog die Bell von 1970 bis 1995 insgesamt 4800 Stunden. U.a. im AMF-Auftrag und in den USA.

Neue Rolle auf die alten Tage

Gebirgsjäger und Hubschrauber

Als Kaiser Barbarossa, frisch gekrönt, im Jahre 1155 von Rom durch die Veroneser Klause wieder in sein Reich ziehen wollte, wurde er in der engen Schlucht vom Feind überfallen und aus einer überhöhten Position so mit Felsbrocken beworfen, dass er nirgendwohin ausweichen konnte. In dieser Notlage kletterte der bayerische Herzog Otto von Wittelsbach mit seiner Truppe an einer steilen Felswand über die Feinde hinweg und bewarf sie nun seinerseits derart mit Steinen, dass die meisten ums Leben kamen. Die übrigen wurden hingerichtet. Dieses Ereignis gilt allgemein als die Geburtsstunde der Gebirgsjäger. Und zum Dank erhielten die Wittelsbacher Bayern und regierten fast bis heute.

In den folgenden Jahrhunderten hat sich für den "Gebirgs-Jager" nicht viel geändert: Noch immer schleppt er zu Fuß schwere Lasten die Berge hinauf, nur gelegentlich von einem Muli unterstützt. Aber dann kamen die Heeresflieger mit ihren Hubschraubern.

Auf dem flachen Land und geländegängig (keine Infrastruktur) transportiert ein kleiner Lkw die Ausrüstung und den Nachschub von 100 Soldaten problemlos über hunderte Kilometer, während der Gebirgsjäger mit 30 kg über 1000 Höhenmeter sich in 5 Stunden schinden muss – von anschließender Versorgung mit Munition und Verpflegung sowie zeitnaher Bergung von Verletzten ganz abgesehen.

Da beim Militär "exakte Gleichheit in Ausstattung und Organisation" oft vor Effizienz geht, wurden immer alle Divisionen des Heeres mit einer Heeresfliegerstaffel/zeitweise Bataillon ausgestattet, ohne Berücksichtigung der Besonderheiten des Kampfes im gebirgigen Gelände. Bei der letzten Umstrukturierung nach Heeresmodell 3 wurde der wichtige Lufttransportraum – und die Möglichkeit des Außenlasttransports mit UH-1D und CH-53 – in Regimentern auf Korpsebene zusammengefasst und die Divisionen wieder "alle gleich" (Ausnahme Luftlandedivision) mit einer Heeresfliegerstaffel mit Beobachtungs- und Verbindungshubschraubern ausgestattet. Damit war der direkte Zugriff auf Transporthubschrauber für die Divisionen stark eingeschränkt, denn der Transportraum musste über das Korps angefordert werden.

Wie es in vielen Stäben üblich war und ist, sind die Entscheider über die Zuteilung von Lufttransportraum – speziell für die Gebirgsdivision – mit den Einsatzgrundsätzen und den Besonderheiten der Gebirgsjäger nicht vertraut, geschweige denn haben und hatten sie Erfahrung im Gebirgsflug, der ganz besondere Anforderungen stellt. Der Vorteil des Hubschraubers bei den im Gebirge minimal kleinen Landeplätzen, die keinen Innenlasttransport zulassen, für den Außenlasttransport zu nutzen, unterblieb völlig.

17.03.1988 Hauptmann Siegfried "Siggi" Ziegler führt den Erstflug der neuen Lasthakenanlage durch

Einen kleinen Lichtblick gab es für die 1. Gebirgsdivision (GebDiv), denn ihre Gebirgsheeresfliegerstaffel wurde mit BO 105 ausgestattet. Und nochmals: Wer einmal im Gebirge all das, was er persönlich benötigt, und die Ausrüstung zum Infanteriekampf zu Fuß durch unwegsames, gebirgiges Gelände oder gar in einer Seilschaft kletternd, über mehrere hundert Höhenmeter geschleppt hat, weiß den Nachschub an Munition und Verpflegung durch Hubschrauber direkt zum Einsatzort geflogen, mehr als zu schätzen, denn er ist notwendig. Auch die Sicherheit die ein Hubschrauber gibt, dass im Falle einer Verletzung eine sofortige Bergung und der Transport in eine Klinik in Minutenschnelle durchgeführt werden kann, ist nicht unerheblich. Die BO 105 M der Gebirgsheeresfliegerstaffel (GebHflgStff 8) konnten aber dieses gesamte, notwendige Einsatzspektrum nicht abdecken, da sie weder außenlastfähig waren noch über eine Winde verfügte. Als 1991 der Flugzeugtechnische Offizier der GebHflgStff 8, Hptm Kokus, von einer Tagung des Materialamt Luftwaffe zurückkehrte und berichtete, dass 10 Einbausätze Außenlast für BO 105 verschrottet werden sollten, da sie niemand wollte (!), setzte der Staffelkäpitän das Heeresfliegerkommando (HflgKdo) und die 1. GebDiv von diesem Angebot in Kenntnis; vor allem dass diese – kostenlos – das Einsatzspektrum der GebHflgStff beträchtlich

erhöhen würden. Von Seiten der Fachvorgesetzten der Heeresflieger dagegen wurde dieser Vorschlag kommentarlos abgelehnt. Nach dem Rapport des Staffelkapitäns bei seinem Divisionskommandeur leitete dieser über den Inspekteur Heer den Vorgang ein.

Als die 10 Einbausätze Außenlast BO 105 bei der GebHflgStff 8 mit dem Befehl eintrafen, diese in die BO 105 der Staffel einzubauen, begann der normale Weg einer Ein- und Umrüstung und Erprobung. Der Lfz-Wartungszugführer ging mit den 3 Luftfahrzeugtechnischen Prüfern zu einer kurzen Einweisung ins MatAmtLw; danach wurde der erste Satz durch den eigenen Lfz-Wartungszug unter Aufsicht der Prüfer eingebaut und der Werkstattpilot Oberleutnant Rühle begann mit der Erprobung in Zusammenarbeit mit der Luftlande- und Lufttransportschule (LL/LTS) in Altenstadt. Parallel dazu erarbeitete eine Arbeitsgruppe unter Leitung des FSO Hptm Gabler eine AOP. Nach dem Abschluss der Erprobung bei der LL/LTS und der Zulassung durch das Luftfahrtbundesamt sowie der Genehmigung der vorläufigen AOP war auch der zweite Einbausatz in einer weiteren BO 105 installiert.

Da alle Hubschrauberführer der GebHflgStff 8 zu Zeiten der Alouette schon grundsätzliche Erfahrung im Gebirgsflug und Außenlasttransport im Gebirge hatten und Hauptmann Ziegler jahrelang als Fluglehrer und Leiter der Gebirgsflugausbildung des leichten Heresfliegertransportregiment 20 in Luttensee die Mehrheit der Gebirgsflugpiloten ausgebildet hatte, dauerte die Implementierung der Fähigkeit Außenlast zu fliegen nur wenige Wochen. Sukzessive – ca. pro Monat ein Hubschrauber – wurden alle BO 105 der GebHflgStff zur Außenlastfähigkeit umgerüstet. Im Spätsommer 1991 trat dann die Feuerwehr Garmisch mit der Bitte an die Division heran, ob ihre Feuerlöschbehälter durch die Hubschrauber der Division eingesetzt werden könnten. Eine sofortige kurze Erprobung bei der LL/LTS bestätigte dies. Somit konnte jede BO 105 M der GebHflgStff 8 entweder 500 kg als Außenlast oder 500 Liter Löschflüssigkeit im Behälter transportieren. Wenn man sich vorstellt, dass vorher bei einem Waldbrand im Gebirge Feuerwehrleute, Soldaten und Freiwillige das Löschwasser im Rucksack transportierten, wird die Bedeutung des Hubschraubers bei solchen Einsätzen anschaulich.

Es ist durchaus nachvollziehbar, welche zusätzlichen Aufträge die GebHflgStff jetzt von ihrer Division erhielt. Kurz nach der Einrüstung aller 10 Außenlastsätze wurde die GebHflgStff 8 auch den KRK-Kräften zugeteilt. Und wiederum erprobten wir aus eigener Initiative das Verladen von zwei BO 105 in den Lastenesel der Luftwaffe, die C-160 Transall, und entwickelten mit den Kameraden vom Lufttransportgeschwader 61 ein kurzes "Hand Out" um im Bedarfsfall darauf zurückgreifen zu können. Obwohl der Flug mit Außenlast, vor allem das Absetzen der Last, in (sehr) unwegsamen Gelände nicht immer risikolos war, gelang es trotzdem – unter Mitarbeit des gesamten Personals – kurz vor der Auflösung der GebHflgStff 8 noch den Goldenen Flugsicherheitspokal des Inspekteur Luftwaffe für 10 Jahre unfallfreies Fliegen zu erhalten.

Nach Auflösung der Geb HFlgStff 8 zum Oktober 1994 wurden die 10 außenlastfähigen BO 105 nach Laupheim zum mittleren Heeresfliegertransportregiment 25 überführt und dort wurden ohne weiteres Nachdenken die Außenlast-Rüstsätze demontiert und verschrottet.

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Wolfgang Bäder war Staffelkapitän der Gebirgsheeresfliegersatffel 8

Nicht nur eine Frage des Vertrauens

Eine kurze Geschichte zur Rüstungskontrolle

...denn schon der damalige Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika, Ronald Reagan (1981-89), stellte nach Unterzeichnung des INF-Vertrages (Intermediate Range Nuclear Forces) am 08.12.1987 gegenüber dem damals amtierenden Präsidenten der ehemaligen Sowjetunion bzw. sowjetischen Generalsekretär Michail Gorbatschow fest: "Vertrauen ist gut, Kontrolle aber gehört dazu"!

Bereits während der Kreuzzüge vor den Toren Jerusalems wurde die Armbrust als äußerst zielgenau und grausam beschrieben, da sie durch die nach damaligen Verhältnissen stärkste Rüstung dringen konnte. Daher wurde ein Konzil in Rom im Jahr 1139 quasi zur ersten Abrüstungskonferenz umfunktioniert. In Europa wurde fortan die Armbrust in Kämpfen zwischen Christen verboten. Eine Art Nulllösung aus Gründen der Ritterlichkeit. Dieses galt jedoch nicht im Kampf gegen die Ungläubigen. Nachhaltige Rüstungskontrolle blieb ein Wunschtraum. Im Gegenteil, bis zum 20. Jahrhundert war Europa geprägt durch massive Aufrüstung und Kriege. Der 30jährige Krieg von 1618 bis 1648 zum Beispiel war ein Konflikt um die Hegemonie in Deutschland und Europa und zugleich ein Religionskrieg zwischen Katholiken und Protestanten. Die Kriegshandlungen und die durch sie verursachten Hungersnöte und Seuchen entvölkerten ganze Landstriche.

Napoleon versuchte Anfang des 19. Jahrhunderts ein Weltreich nach römischem Zuschnitt mittels massiver Rüstung zu errichten. So führte er eine neue Dimension ein, den Massenkrieg. Mit seiner Expansionsarmee von über 600.000 Mann, darunter unfreiwillig gut 200.000 Deutsche, kam er zwar 1812 bis Moskau, doch dass das ein Pyrrhussieg war, zeigte sich auf den Schneefeldern Russlands. Bemerkenswert, dass auf dem Wiener Kongress 1815 Europas Staaten zu einem neuen Gleichgewicht der Kräfte fanden, einer Friedensordnung, die im Kern 100 Jahre hielt.

"SI VIS PACEM PARA BELLUM"

Wenn Du den Frieden erhalten willst, sei auf den Krieg vorbereitet. Diese Maxime zeigte jedoch weiterhin das erhebliche Misstrauen untereinander. So konnte das Ziel nur heißen: Vertrauensbildende Maßnahmen. Ein Russe ergriff die Initiative. Zar Nikolaus II. rief und 26 Staaten kamen. Die Gründe im Jahr 1899 waren, die übermäßigen Rüstungskosten zu mindern. Vor allem Russland wollte nicht nachrüsten. Immerhin konnte man sich am Ende auf das Verbot des Bombenabwurfes aus der Luft und dem Verbot, im Kriegsfall Gas einzusetzen, einigen. Bereits der Erste Weltkrieg zeigte, dass diese Verbote ein vergeblicher Versuch waren.

Theodore Roosevelt (1901-1909 US-Präsident) unternahm angesichts der gewaltigen Schäden des Weltkrieges einen zweiten Anlauf. Fast alle damals existierenden Staaten der Erde, es waren 44, konnten sich aber nur auf ein humaneres Verhalten der Armeen im Krieg verständigen, nicht aber auf dessen Verhinderung. Es entstand zwar die "Haager Landkriegsordnung", aber die Kriegsgefahr war eher gewachsen, denn die industrielle Revolution hatte nicht vor den Toren der Waffenfabriken Halt gemacht. In England, Frankreich und den USA wurden Geschütze in Serie produziert. Die Steigerung der Waffenproduktion und Waffenwirkung nahmen beängstigende Ausmaße an. Die Schüsse im serbischen Sarajewo 1914 lösten eine wahre Kettenreaktion aus. Der russische Zar machte sich für Serbien stark, verbündete Frankreich und England. Österreich und Ungarn bauten auf das Deutsche Reich und so zogen die Staaten Europas erneut in den Krieg. Der Erste Weltkrieg war der erste vollständig industrialisierte Krieg, in dem man versuchte, alle personellen und materiellen Reserven aufzubieten. Das Deutsche Reich hatte knapp sieben Millionen Männer unter Waffen, die entsprechend ausgerüstet werden mussten. Die Kriegswirtschaft erreichte aufgrund der gewaltigen Materialschlachten zuvor ungekannte Ausmaße. Ohne Rücksicht auf zivile Belange wurden alle Ressourcen an die Fronten umgeleitet. Die völlige Industrialisierung zeigte sich auch in der tausendfachen Produktion von Geschützen, Panzern und Kampfflugzeugen, die es zuvor nicht gegeben hatte. Frühe Bombenflugzeuge wurden entwickelt, die die Kriegszeppeline ablösten. Ebenso entstanden die ersten serienmäßigen Jagdflugflugzeuge. Die Briten entwickelten zudem die ersten Panzerfahrzeuge. Als eine besonders perfide Waffe muss sicher das Giftgas bezeichnet werden. Bei den Angriffen mit Phosgen, Chlor und Senfgas

starben zehntausende Menschen. Diese neue Art von Krieg führte zu 17 Millionen Toten. Der Vertrag von Versailles 1919 verpflichtete das Deutsche Reich zu Reparationszahlungen und massiver Abrüstung. Erwartungsgemäß hielt dieser Frieden nicht lange. Mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten in Deutschland 1933 begann eine erneute Rüstungsspirale. Aus den 100.000 Mann der Wehrmacht wurden 4,5 Millionen, die Wirtschaft massiv zur Kriegsfähigkeit erweitert. 1939 begann Nazideutschland den Zweiten Weltkrieg. Eben dieser Weltkrieg stellt den bislang größten und verheerendsten Konflikt in der Menschheitsgeschichte dar. Über 110 Millionen Menschen standen unter Waffen. Der Zweite Weltkrieg war zu Beginn durch den massiven Einsatz von Panzern vor allem ein Bewegungskrieg. Zu Land, auf See und in der Luft wurden Waffensysteme in bisher nicht bekannter Quantität und Qualität zum Einsatz gebracht. Der Krieg brachte aber auch eine neue Dimension des Leids der Zivilbevölkerung durch Flächenbombardements aus der Luft. Hierbei wurden gewaltige Feuerstürme ausgelöst, die enorm hohe Opferzahlen unter der Zivilbevölkerung forderten. In den meisten Fällen war der militärische Effekt gering und die beabsichtigte Zermürbung der Bevölkerung trat kaum ein. Als Deutschland bereits in Trümmern liegt, glaubten die Nazis noch an neu entwickelte Wunderwaffen. Erstmals wurden von Hitlerdeutschland unbemannte Marschflugkörper und Raketen entwickelt, die V1 und V2, die in den letzten Kriegstagen vor allem zur Bombardierung von London eingesetzt wurden. Die totale Niederlage verhinderte das jedoch nicht. Doch was hochgerüstet wurde, wird auch eingesetzt. Der Schrecken des Krieges ist noch steigerungsfähig und gipfelte im Abwurf zweier Atombomben durch die USA über Hiroshima und Nagasaki im August 1945. Mit dem Ende des Krieges ist die exzessive Rüstung aber nicht zu Ende. Ganz im Gegenteil, es bilden sich zwei feindlich gegenüberstehende Lager in Ost und West, angeführt von den Siegermächten des Zweiten Weltkrieges. Im Zeichen eines neuen kalten Krieges beginnt ein neuer konventioneller und atomarer Rüstungswettlauf zwischen NATO und Warschauer Vertrag. Erst ab den 1970er Jahren sind die Kontrahenten zu Rüstungskontrollmaßnahmen bereit. Es dürfte nicht verwundern, dass es zunächst schwierig war, die jeweils andere Seite von der Richtigkeit, Wahrheit bzw. Redlichkeit der eigenen Handlungen, Einsichten und Aussagen zu überzeugen. Ronald Reagan zeigte auf, dass *"wir uns nicht vertrauen, weil wir bewaffnet sind. Wir sind bewaffnet, weil wir uns misstrauen*".

Die bedeutendsten Rüstungskontrollmaßnahmen sind:

Vertrauensbildende Maßnahmen, die dazu beitragen, Rüstungsanstrengungen durch gegenseitiges Vertrauen zu verringern. Hauptziele sind Stabilisierung der Beziehungen zwischen Staaten und Entspannung des politischen Klimas durch Offenheit und Transparenz durch Abbau von Misstrauen.

Verifizierung oder Verifikation
(von lat. veritas 'Wahrheit'
und facere 'machen')
ist der Nachweis,
dass ein vermuteter oder
behaupteter Sachverhalt
der Wahrheit entspricht.

Verifikationsmaßnahmen haben das Ziel, die Einhaltung vertraglicher Vereinbarungen entweder gegenseitig durch die beteiligten Staaten oder durch eine internationale Organisation zu überprüfen. Verifikationsmaßnahmen im Rahmen der Rüstungskontrolle zielen darauf ab, gegenseitiges Vertrauen aufzubauen und zu festigen. Hinzu ermöglichen sie die frühzeitige Erkennung von Regelverstößen.

Bei der *Rüstungsbeschränkung und Abrüstung* geht es um qualitative und quantitative Beschränkungen, die die Aufrüstung zwar nicht zwingend aufhalten, sie jedoch regulieren und kontrollieren können. Zu den quantitativen Beschränkungen gehört auch die vertragskonforme Abrüstung von Waffensystemen durch Außerdienststellen und Zerstören im Rahmen eines vertraglich festgeschriebenen Verfahrens. Die Einhaltung dieser Maßnahmen wird

Einweisung von 35 Nationen (OSZE- und PfP-Staaten) im Rahmen der "Kontakte 2012 Deutschland" beim Aufklärungsgeschwader 51 "Immelmann", Jagel

Die Hofburg in Wien als Hauptsitz der OSZE

wiederum durch Verifikation kontrolliert. Qualitative Beschränkungen sind Verbote einzelner Waffensysteme wie z.B. die Ächtung von Anti-Personen-Minen oder die Begrenzung der Weiterentwicklung von bestimmten Technologien.

Erste Anregungen zu einer europäischen Konferenz und zu einem Sicherheitsraum zwischen Vancouver und Wladiwostok gab es bereits in den 1950er Jahren. Aber erst im Zuge der Entspannungspolitik Anfang der 1970er Jahre kommt es in Ost und West zu einer weitreichenden Verständigung. Die Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (KSZE) war eine Folge von blockübergreifenden Konferenzen der europäischen Staaten unter Beteiligung der USA und Kanadas. Nach zweijährigen Verhandlungen in Genf wird die KSZE-Schlussakte 1975 in Helsinki unterschrieben. Die unterzeichnenden Staaten verpflichten sich in dieser Abschlusserklärung zur Unverletzlichkeit der Grenzen, zur friedlichen Regelung von Streitfällen, zur Nichteinmischung in die inneren Angelegenheiten anderer Staaten sowie zur Wahrung der Menschrechte und Grundfreiheiten. Außerdem wird die Zusammenarbeit in Bereichen der Wirtschaft, Wissenschaft und Umwelt vereinbart. In Folgekonferenzen soll die Umsetzung in den einzelnen Staaten geprüft werden. Beim KSZE-Gipfeltreffen im Dezember 1994 in Budapest wurde beschlossen, die KSZE zu institutionalisieren und vom 01.01.1995 an in die **Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit** (OSZE) umzuwandeln.

Die Ziele der OSZE sind die Sicherung des Friedens und der Wiederaufbau nach Konflikten. Sie gilt als stabilisierender Faktor in Europa und ist erster internationaler Ansprechpartner bei Konflikten innerhalb ihres Wirkungsbereiches. Die Aktivitäten der OSZE gliedern sich in drei Themenbereiche, die sogenannten Dimensionen. Die politisch-militärische Dimension, die Wirtschaft- und Umweltdimension sowie die Menschenrechtsdimension. Der Sitz des Generalsekretariats und der wichtigsten Gremien ist Wien. Die KSZE und OSZE-Aktivitäten ebneten nach dem Ende des Ost-Westkonfliktes auch den Weg für wichtige Verträge über konventionelle Rüstungskontrolle und Abrüstung in Europa.

Der **Vertrag über konventionelle Streitkräfte in Europa** (KSE) trat im November 1992 in Kraft. Er wurde beim KSZE-Gipfeltreffen in Paris 1990 unterzeichnet und baute das große Ungleichgewicht konventioneller Streitkräfte der NATO und des Warschauer Vertrages ab. Da die vereinbarten Anteilshöchstgrenzen zu Beginn der 1990er Jahre deutlich überschritten waren, einigten sich die Vertragspartner innerhalb von 40 Monaten alles überzählige Gerät zu vernichten.

Auch für Deutschland ergaben sich Reduzierungsverpflichtungen in den fünf Kategorien des Vertrages. Die Teilnehmerstaaten verpflichteten sich nicht nur, sich gegenseitig über den Fortgang der Abrüstung zu informieren, sie räumten sich auch gegenseitig das Recht ein, jederzeit Inspektionen

Dezember 2013 kurz vor dem Abflug mit einer Antonov AN-26 von Almaty nach Atyrau in Kazachstan im Rahmen einer KSE-Inspektion

durchzuführen, um damit die Einhaltung des Vertrages zu überprüfen. Erstmals in der Geschichte der konventionellen Abrüstung war damit ein System eingeführt worden, dessen Überprüfung durch Inspektionen auf Dauer sichergestellt werden konnte. Seitdem findet zwischen den Mitgliedern des KSE-Vertrages ein jährlicher Informationsaustausch statt. Über die Jahre hinweg entstand so bei allen Teilnehmern ein präzises Bild von Gesamtzustand der Streitkräfte der anderen Teilnehmerstaaten.

Leider hat Russland 2007 aus unterschiedlichsten Gründen diesen Vertrag suspendiert. Dieses führt unweigerlich zu einem Kontroll- und Überprüfungsverlust über die Streitkräfte eines neben den USA wohl wichtigsten Mitgliedsstaates.

Das **Wiener Dokument** ist die umfassendste und für alle OSZE-Staaten gültige Vereinbarung zur Regelung militärischer Aspekte von Vertrauen und Sicherheit. Es beinhaltet ein Informations- und Verifikationsregime sowie weitere vertrauensbildende Maßnahmen zur friedlichen Konfliktbewältigung. Das stetig weiterentwickelte Wiener Dokument, inzwischen Stand 2011, enthält Vereinbarungen zum Austausch von Informationen über die Streitkräfte, die Daten von Hauptwaffensystemen, die Verteidigungsplanung sowie Planungen militärischer Aktivitäten. Es ermöglicht auch Inspektions- und Überprüfungsbesuche als Vertrauens- und Verifikationsmaßnahmen.

Die Abteilung Regionale Konventionelle Rüstungskontrolle ist u.a. für die Planung und Durchführung der Maßnahmen im Rahmen regionaler konventioneller Rüstungskontroll-vereinbarungen, wie die zuvor aufgezeigten, zuständig.

Der **Open-Skies-Vertrag** entspricht der Idee, rechtzeitig militärische Veränderungen und Aktivitäten in anderen Staaten erkennen und darauf reagieren zu können. Der 1992 unterzeichnete Vertrag gestattet den Mitgliedsstaaten Beobachtungsflüge ohne Einschränkungen über ihrem Territorium durchzuführen und dabei Foto-, Radar- oder Infrarotaufnahmen machen zu können. Ein Open Skies-Beobachtungsflugzeug kann aber auch zur Gewinnung von Lagebildern in internationalen Krisensituationen wie 2014 im Schwerpunkt über der (Ost-)Ukraine und dem westlichen Russland herangezogen werden. Seit dem Verlust des deutschen "Offener Himmel" (OH)-Beobachtungsflugzeuges im September 1997 vor der namibischen Küste ist Deutschland auf die Anmietung von OH-Plattformen anderer Vertragsstaaten bzw. auf deren Mitnutzung angewiesen. Hier gibt es eine enge Kooperation mit dem schwedischen Verteidigungsministerium. Die Implementierung des Vertrages über den "Offenen Himmel" ist die Hauptaufgabe der Abteilung OH. Um diese Aufgaben wahrnehmen zu können, verfügt die Abt OH sowohl über Personal mit fliegerischer Vorerfahrung als auch über Personal mit fotografischer Expertise. Bei der Filmentwicklung wird die Abt OH durch Labor- und Luftbildexperten des Zentrums Abbildende Aufklärung in Grafschaft-Gelsdorf unterstützt.

Gem. UN-Angaben ist die Zahl der Kindersoldaten auf ca. 300.000 angestiegen

Globale Rüstungskontrolle

Im Bereich der Massenvernichtungswaffen gibt es eine Vielzahl von Verträgen und Abkommen, so den Nichtverbreitungsvertrag, besser bekannt als Atomwaffensperrvertrag, die Biologische Waffenkonvention oder das Chemiewaffen-Übereinkommen, um nur drei wesentliche zu nennen.

Diese und weitere Verträge und Abkommen haben u.a. dazu geführt, dass seit über 50 Jahren niemand mehr durch den Einsatz von Kernwaffen ums Leben gekommen ist, aber seit über 25 Jahren immer noch ca. 80.000 Menschen zu beklagen sind, die durch den Einsatz von C-Kampfstoffen getötet wurden. Die Entwicklung seit dem Zweiten Weltkrieg hat gezeigt, dass in vielen bewaffneten Konflikten die weitaus meisten Opfer durch den Einsatz von illegalen, sogenannten "Kleinen und leichten Waffen" (Small Arms and Light Weapons – SALW) verursacht werden. Bereits der damalige Generalsekretär der Vereinten Nationen, Kofi Annan, stellte fest, dass "Kleinwaffen die Massenvernichtungswaffen des 21. Jahrhunderts darstellen"!

So ist festzustellen, dass bisher ca. 800.000 Kleinwaffen den Besitzer wechselten, zum weit größten Teil aus ausgedienten Waffenbeständen legaler Armeen zu illegalen Gruppierungen. So ist auch zu bemerken, dass zurzeit bis zu 300.000 Kindersoldaten zum Kreis dieser "Kundschaft" zählen.

Februar 2014 im Norrbottenregiment in Luleå, Schweden

Die Abteilung Rüstungs- und Proliferationskontrolle ist für die Implementierung der militärischen Anteile globaler und regionaler Abkommen zur Rüstungs- und Proliferationskontrolle verantwortlich.

Deutschland hat sich in zahlreichen Verträgen zur Rüstungskontrolle gebunden. Zur Sicherstellung der Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen existiert in Geilenkirchen eine eigene Bundeswehrdienstelle. Das Zentrum für Verifikationsaufgaben der Bundeswehr ist die zentrale Dienstelle, die sicherstellt, dass die Bundesrepublik Deutschland alles das, was sie in Verträgen und Abkommen zur Rüstungskontrolle und Abrüstung unterzeichnet hat, einhält. Heute ist das Zentrum für Verifikation für 20 verschiedene Themenbereiche der internationalen Rüstungskontrolle und Abrüstung verantwortlich. Während eine Beobachtung aus der Luft 72 Stunden vorher angekündigt werden muss, genügen bei einer Landinspektion 36 Stunden. Das Zentrum leistet auch einen Beitrag zum sicherheitspolitischen Lagebild der Bundesregierung sowie zur Fortentwicklung von Rüstungskontrollmaßnahmen. Ob bei Inspektionen oder bei Überprüfungsbesuchen von Militärflugplätzen und militärischen Einheiten, bei Einladung zu vertrauens- und sicherheitsbildenden Maßnahmen, bei Vorführung neuer Typen von Hauptwaffensystemen oder als Experten internationaler Gremien wurden bisher über 3.000 Einsätze, etwa zwei Drittel davon im Ausland bzw. vornehmlich in ehemaligen Sowjetrepubliken, durchgeführt. Diese Einsätze erfordern hohe fachliche Kompetenz, Vertragssicherheit und diplomatisches Geschick. Als Repräsentanten Deutschlands tragen die Rüstungskontrollinspektoren maßgeblich zum Bild der Bundeswehr im Ausland bei.

Herausforderungen gibt es vielfältige, die immer noch wirksamen und zielführenden Verträge der KSE und des Wiener Dokumentes sind leider ein wenig in die Jahre gekommen. Heute definieren wir Bedrohung in einer anderen Weise, zumal es Waffensysteme gibt, die durch diese Verträge nicht erfasst werden.

So gibt es drei neue Herausforderungen:

1. Das verstärkte Auftreten und die Bewaffnung privater Akteure in staatlichen Zerfallsprozessen, die sogenannten irregulären Truppen, also Nicht-Kombattanten, bis hin zu terroristischen Gruppierungen. Zu Zeiten des Kalten Krieges ging die Gefahr von starken Staaten aus, zwei große Blöcke standen sich hochgerüstet gegenüber. Doch die Lage heute hat sich verändert, Risiken und Herausforderungen ergeben sich aus der Schwäche von Staaten. Bürgerkriegsparteien und Rebellengruppen rüsten massiv auf und verfügen über Waffensysteme, die früher nur Staaten besaßen. Wirksame Kontrollregime sind hier nur schwierig zu etablieren oder sind einfach nicht existent.
2. Unbemannte Drohnen – im Rahmen der "Revolution in Military Affairs" beginnt sich derzeit eine Rüstungsdynamik im Bereich der unbemannten Waffensysteme zu entwickeln. Aus Rüstungskontrollperspektive ist diese Entwicklung herausfordernd, weil gerade die in der Vergangenheit wichtigen Akteure in diesem Bereich ausgesprochen aktiv sind und derartige Waffensysteme sehr wirksam zum Einsatz bringen.

Unkontrollierte und nicht verwaltete Lagerstätte von Kleinwaffen in Botswana

Quelle: ZVBw/Archiv

Flyer der Operation Payback

3. Cyber War – Private Akteure wie Annonymous, aber auch Staaten entdecken zunehmend die strategische Relevanz des virtuellen Raums und sie entdecken dort die Anfälligkeit des Gegners. Die Aufrüstung staatlicher und privater Akteure dehnt sich im Cyber Space aus. Die Identifizierung von Angreifern ist dort kaum möglich, wie die Schadprogramme Stuxnet und Flame gezeigt haben. Dieses stellt die Rüstungskontrollbemühungen vor neue Herausforderungen. So stellt sich zwangsläufig die Frage, ob eine präventive Rüstungskontrolle überhaupt noch Sinn macht? Kritiker führen in der Regel zwei Hauptargumente gegen Rüstungskontrolle ins Feld. Zum einen werfen sie den Rüstungskontrolleuren vor, Ursache und Wirkung von Konflikten zu vertauschen. Nach Ansicht der Kritiker verschaffen Menschen sich Waffen, weil zwischen ihnen Konflikte existieren, nicht umgekehrt. Die Kontrolle und Reduzierung von Waffenarsenalen könne Konflikte jedoch nicht nachhaltig beheben und sei somit ein naives und letztlich müßiges Unterfangen. Zum anderen sind die Kritiker der Rüstungskontrolle überzeugt, dass Verifikation in der Praxis nicht funktioniert und Abkommen und Verträge stets gebrochen werden können. Die Befürworter der Rüstungskontrolle begegnen dieser Kritik in der Regel mit zwei Gegenargumenten. Den ersten Vorwurf der Kritiker werten sie als Unterstellung und verweisen zudem darauf, dass, selbst wenn die Kontrolle und Reduzierung von Waffenarsenalen Konflikte nicht nachhaltig behebe, die damit verbundenen Effekte – Kriegsverhütung, Schadensbegrenzung und Kostensenkung – trotzdem für sich genommen wertvoll und nützlich seien. Mit Blick auf den zweiten Vorwurf, der mangelhaften Verifikation und der stets lauernden Gefahr des Vertragsbruchs, verweisen Befürworter der Rüstungskontrolle auf die Geschichte der Rüstungskontrolle. So sei es zwar richtig, dass es in der Praxis kein absolut sicheres Verifikationssystem geben könne, jedoch zeige die schiere Anzahl der in der Geschichte geschlossenen und eingehaltenen Verträge und Abkommen, dass Rüstungskontrolle trotzdem eine selbstverständliche Praxis in den internationalen Beziehungen und hundertprozentige Verifikation offensichtlich für funktionierende Rüstungskontrolle gar nicht notwendig sei.

Das Zentrum für Verifikationsaufgaben der Bundeswehr (ZVBw)

Das Zentrum für Verifikationsaufgaben der Bundeswehr wurde im April 1991 in der Selfkant-Kaserne in Geilenkirchen, nördlich Aachen, in Dienst gestellt. Es stellt nach den Vorgaben des Auswärtigen Amtes (AA) und unter fachlicher Leitung des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) die Implementierung der völkerrechtlich und politisch verbindlichen Rüstungskontrollverträge und Abkommen für die Bundesrepublik Deutschland sicher. Die mit einigen dieser Verträge verbundenen aktiven Implementierungstätigkeiten führen die Rüstungskontrollinspektoren auf dem Lande bis nach Zentralasien, in der Luft bis nach Wladiwostok; im Rahmen der passiven Implementierung werden alle ausländischen Inspektionen innerhalb Deutschlands hoheitlich begleitet. Das ZVBw trägt mit seinen Auswertungen der Implementierungstätigkeiten regelmäßig zum sicherheitspolitischen Lagebild der Bundesregierung bei. Darüber hinaus übernimmt das Zentrum Aufgaben der konzeptionellen Zuarbeit zur Fortentwicklung von Rüstungskontrollmaßnahmen, berät beide Ministerien in internationalen Foren und ist zentrale Ausbildungsstätte für die rüstungskontrollspezifische Fachausbildung des deutschen Rüstungskontrollpersonals. Das ZVBw ist der Streitkräftebasis der Bundeswehr zugeordnet und untersteht truppendienstlich dem Streitkräfteamt. Fachlich ist das Zentrum unmittelbar dem BMVg, Abt Pol, Ref Pol II 4 unterstellt. Dieses Zentralreferat für Rüstungskontrolle ist unmittelbar weisungsbefugt und arbeitet eng mit der im AA für die Rüstungskontrolle zuständigen Abteilung zusammen. Im Rahmen der Reform der Bundeswehr hat das ZVBw zum 01.01.2015 eine neue Struktur eingenommen, die auch mit einer Personalreduzierung verbunden ist. Dennoch ist das Zentrum, gemessen am Personalumfang, das zweitgrößte nach dem der USA.

Was treibt nun einen HFlgStOffz in die Rüstungskontrolle?

In erster Linie wohl das PersABw und gleich danach die persönliche Neugier auf einen völlig andersgearteten Aufgabenbereich weit außerhalb der Heeresfliegertruppe. Die damalige Struktur des ZVBw, wie auch die seit 01.01.2015 eingenommene, sieht zwei Dienstposten vor, deren Besetzung vornehmlich durch HFlgStOffz realisiert wird, um den Bereich Drehflügler abzudecken. Die Dienstposten finden sich zum einen in der Abteilung

"Offener Himmel" und zum anderen in der Abteilung "Regionale konventionelle Rüko-Aufgaben" wieder. Auf letztgenannten wurde ich 2011, aus meiner Verwendung im NRDC-TUR in Istanbul kommend, versetzt.

Über den normalen Werdegang in der Bundeswehr hinaus besuchen zukünftige Inspektoren spezielle Lehrgänge. Hierzu gehört der nationale Rüstungskontrolllehrgang, der regelmäßig im Zentrum für Verifikationsaufgaben unter Beteiligung ausländischer Teilnehmer durchgeführt wird. Des Weiteren nutzt das Zentrum auch die Möglichkeit, ihre Inspektoren in nationalen Rüstungskontrolllehrgängen anderer Verifikationsorganisationen der OSZE-Teilnehmerstaaten wie zum Beispiel der Schweiz, Kasachstan, Weißrussland oder Großbritannien fortzubilden. Nicht nur, dass der "Blick über den Zaun" noch niemandem geschadet hat, vielmehr sind diese militärischen Kontakte als ein Element der Vertrauensbildung explizit gewollt und ganz im Sinne des Wiener Dokumentes.

Ich durchlief im Zuge meiner Ausbildung zum Inspektor bzw. Rüstungskontrollstabsoffizier (RükoStOffz) neben der nationalen Ausbildung ganz unterschiedliche Lehrgänge im In- und Ausland, so auch in Henlow/ Großbritannien, aber auch in Stanz/Schweiz und in Astana/ Kasachstan. Nach Erwerb der ATN RükoStOffz im September 2011 war ich sodann regelmäßig Mitglied multinationaler Teams, die im Ausland – vornehmlich in den ehemaligen Sowjetrepubliken - im Rahmen der Implementierung des Wiener Dokuments und anderer vertrauens- und sicherheitsbildender Maßnahmen unterwegs waren. Auch nahm ich an "Inlandseinsätzen" in multinationalen Begleitteams entweder als Inspektor oder später auch als Teamleader teil, wenn diese vertrauensbildenden Maßnahmen in Deutschland stattfanden. Darüber hinaus gehörten die Aus- und Weiterbildung von nationalem und internationalem Rüstungskontrollpersonal sowie die Teilnahme an Expertengesprächen mit ausländischen Verifikationsorganisationen zu meinen Aufgaben. Gerade auch die Ausbildungsvorhaben führten mich regelmäßig als sogenannter Guestspeaker an die NATO-Schule in Oberammergau, oder nach Astana (Sitz der kasachischen Rüstungskontrollagentur RAZKAZ) und in dem Schweizer Armeestab. Dennoch ergeben sich weitere zwingende Voraussetzungen für diese Verwendung, so die Auslands- und Tropendienstverwendungsfähigkeit, aber auch gute Englischkenntnisse. Weitere Sprachkenntnisse im Bereich der angewandten OSZE-Sprachen wie Französisch, Russisch, Italienisch oder Spanisch sind immer von Vorteil. Da das Hauptaugenmerk selbstverständlich eher zu unseren ostwärtigen Nachbarn gerichtet ist, hat man nicht selten die Möglichkeit, Russisch-Kurzlehrgänge (sechs Wochen) bis hin zur Ausbildung zum Erwerb eines Russisch-SLP zu besuchen. Wenn man diese Voraussetzungen erfüllt, darüber hinaus über ein ausreichend ausgeprägtes "Fernweh" verfügt und sich in einem multinationalen Umfeld gut aufgehoben fühlt, dann ist die Arbeit hier im Zentrum für Verifikationsaufgaben der Bundeswehr eine durchaus außergewöhnliche und interessante Aufgabe. Dieses sollte sich dann im März 2014 von heute auf morgen bewahrheiten.

Was haben vertrauens- und sicherheitsbildende Maßnahmen mit dem Einsatz in der Ukraine im März 2014 zu tun?

Mit Blick auf den herkömmlichen Auftrag innerhalb vertrauens- und sicherheitsbildender Maßnahmen galt die Mission in der Ukraine als eher außergewöhnlich und ist in dieser Form in der Geschichte des Wiener Dokumentes noch nicht vorgekommen. Es gibt wohl kaum jemanden, der vermutet hat, dass es in der Anwendungszone des Wiener Dokumentes (ATTU- Atlantic to the Urals) zu militärischen Aktivitäten eines OSZE-Mitgliedstaates auf dem Territorium eines anderen Mitgliedstaates kommen wird.

Die Mission basierte auf einer Einladung der Ukraine an die 57 OSZE-Mitgliedstaaten. Die Ukraine hatte mit dieser Einladung ihre Besorgnis bezüglich ungewöhnlicher militärischer Aktivitäten auf

06.03.2014: Checkpoint Chongar zur Krim

der Halbinsel Krim zum Ausdruck gebracht. Diese Einladung (Notifikation) fand ihre Legitimierung im Wiener Dokument, Kapitel III "Risk Reduction" und wurde am 3. März 2014 über das OSZE-Kommunikationsnetzwerk "INA" (Integrated Notification Application) über die Außen- und Verteidigungsministerien der jeweiligen Mitgliedstaaten versandt. Nach Billigung durch das Auswärtige Amt und das Bundesministerium der Verteidigung erreichte die Einladung das Zentrum für Verifikationsaufgaben und somit die Abteilung "Vertrauensbildung".

Wie bereits erwähnt, handelte es sich bei dieser Maßnahme um eine ungewöhnliche, bisher und hoffentlich auch in Zukunft einmalige Mission. Wir führen im Rahmen des Wiener Dokumentes Überprüfungen von notifizierungspflichtigen Truppenteilen und Truppenformationen sowie Inspektionen innerhalb eines vorab klar definierten Gebiets von bis zu 20.000 km² des zu inspizierenden Staates, vorzugsweise auf dem Gebiet der ehemaligen Sowjetunion, durch.

Eine Verifikationsmaßnahme wird durch ein Ersuchen des inspizierenden Staates unter Berücksichtigung von einzuhaltenden Fristen eingeleitet und muss binnen einer festgesetzten Frist vom zu inspizierenden Staat beantwortet werden. Dieses Verfahren wird ebenfalls über das OSZE-Netz "INA" kommuniziert und somit allen Mitgliedstaaten mitgeteilt. So kommt es in der Regel nicht zu überschneidenden Maßnahmen. Ablehnen kann der Staat ein solches Ersuchen um eine Überprüfung oder Inspektion dann nur mit der Erklärung des sogenannten "Force Majeure", also zum Beispiel einer unvorhersehbaren Naturkatastrophe.

Für die Mission in der Ukraine gab es keine Fristsetzung, aber die damals und immer noch anhaltende besorgniserregende Lageentwicklung, insbesondere auf der Krim, sowie das erhebliche

Quelle: ZVBw/ Rosenzweig

Einweisung am Grenzübergang Uspenka in der Ostukraine

außen- und sicherheitspolitische Interesse weit über die Grenzen Europas hinweg, machten eine unverzügliche Reaktion auf die Einladung der Ukraine erforderlich. Bedenkt man, dass wir uns bereits am 5. März um 7:15 Uhr, also knapp 36 Std nach Eingang der Notifikation, auf dem Flug nach Odessa befanden, kann das mit Blick auf den immensen Planungs-, Verwaltungs- und Organisationsaufwand nur funktionieren, wenn alle im ZVBw zuständigen Fachbereiche eng miteinander arbeiten. Das gilt insbesondere auch für den Zeitraum der laufenden Mission, die anfänglich bis 12. März geplant war, jedoch erst nach zweimaliger Verlängerung am 20. März zu Ende ging. So verlegte ich mit einem weiteren Angehörigen des ZVBw mit dem Auftrag, gemeinsam mit anfänglich 22 Delegationen anderer Teilnehmerstaaten und der Begleitung eines ukrainischen Verifikationsteams auf die Krim zu gelangen, um insbesondere ein klares Lagebild über die militärischen Aktivitäten sowohl der russischen als auch der ukrainischen Streitkräfte zu erhalten. Uns ist jedoch an den eingerichteten und von sogenannten Selbstverteidigungskräften unterschiedlicher paramilitärischer Gruppierungen besetzten Checkpoints (road blocks) wiederholt der Zutritt auf die Krim verwehrt worden, am Ende auch unter Androhung von Waffengewalt. Im Zuge der Verlängerung der Einladung wurde dann das zu beobachtende Gebiet auf die ostwärtigen Landesteile und die Städte Donezk, Luhansk und Charkiw sowie entlang der ukrainisch-russischen Grenze bis zurück nach Kiew ausgedehnt.

Es ergaben sich während der Maßnahme zwei erhebliche Herausforderungen. Als deutsche Delegation waren wir in einer multinationalen Gruppe im laufenden Einsatz von bis zu 28 vor Ort präsenten Nationen mit insgesamt 52 Teilnehmern sowie ganz unterschiedlichen nationalen Vorgaben und Interessen eingebunden. Das allein war Aufgabe genug. Darüber hinaus war die Sicherheitslage an den Checkpoints unklar. Sogenannte Lage-Briefings waren nicht vorgesehen, obwohl sie mehrfach eingefordert worden sind. Wir hatten also keine Kenntnis über die an den Checkpoints eingesetzten Gruppierungen, deren vermutliches Verhalten uns gegenüber und natürlich auch keine gesicherten Informationen im Hinblick auf deren Bewaffnung.

Diesbezüglich konnten wir uns jedoch erst vor Ort ein konkretes und nachhaltig wirkendes Bild verschaffen.

Die ganz wesentliche Frage war nach Rückkehr jedoch, was die eigentliche Zielrichtung dieser Mission war, was wir erreichen konnten und vor allem, was nicht? Zunächst einmal haben die OSZE-Teilnehmerstaaten innerhalb kürzester Zeit Präsenz gezeigt. Die Vielzahl von anwesenden in- und ausländischen Fernsehanstalten hatten ihr Übriges zur weiteren Verbreitung beigetragen. Darüber hinaus wurde uns der Zutritt auf die Krim als territorialer Teil eines souveränen Staates durch selbsternannte, von keiner Regierung legitimierte Selbstverteidigungskräfte mit Androhung von Waffengewalt verwehrt. Inwieweit reguläre Streitkräfte im Hintergrund wirksam waren, konnten wir nur vermuten. Jedoch lag diese Mutmaßung auch schon im März 2014 nah, denn angesichts der zwischen der Ukraine und Russlands vertraglich vereinbarten Stationierung (vorzeitig bis 2042 verlängert) von der rund 6.000 bis zu 35.000 Mann starken Schwarzmeer Flotte in Sewastopol/Krim.

Während der rund 3.000 km, die wir auf ukrainischen Straßen zubrachten, konnten wir keine ungewöhnlichen militärischen Aktivitäten beobachten. Angesichts der Medienberichte hätten wir das damals so nicht erwartet. Bei Besuchen einiger ukrainischer Stützpunkte hätten wir zu diesem Zeitpunkt des Konfliktes bereits eine Teilmobilisierung in den Kampfverbänden, den Logistikeinheiten oder im Bereich der Grenztruppen erwartet. Die ukrainischen Hauptwaffensysteme, die wir gesehen haben, waren zu großen Teilen langzeiteingelagert und damit alles andere als kurzfristig einsatzbereit. Die weitere Entwicklung des Konfliktes in einem europäischen Kernland und OSZE-Mitgliedstaates bis zum heutigen Tage konnten und haben wir mitverfolgen können.

Die Zukunft der nationalen Rüstungskontrolle und damit des ZVBw

Die in den vergangenen Jahren bei nahezu allen Streitkräften im OSZE-Raum erfolgten Umfangsreduzierungen brachten vielfach auch eine Reduzierung in den jeweiligen Verifikationseinrichtungen mit sich. In einigen Fällen führte dies dazu, dass Nationen nicht mehr das gesamte Spektrum der Rüstungskontrolle nutzen können, sich nur noch auf ihre Pflichten konzentrieren und Rechte nicht mehr wahrnehmen. Dies führt im Gesamtbild zu Informations- und Transparenzverlusten, weil die entsprechenden Implementierungsergebnisse nicht mehr vorliegen. Mit einer Internationalisierung will Deutschland dieser Entwicklung begegnen und interessierten Partnern eine intensive Kooperation anbieten. Deutschland hat 2016 den Vorsitz in der OSZE. In dieser Funktion hat Bundesaußenminister Frank-Walter Steinmeier angesichts zunehmender Spannungen zwischen NATO und Russland, hier seien nur Truppenaufmärsche, Großmanöver, steigende Rüstungsausgaben genannt, eine neue Friedensarchitektur gefordert, um die Rüstungskontrolle in Europa auf eine neue Grundlage zu stellen. Darüber hinaus forderte er am 25.08.2016 neue Regeln für die Stationierung konventioneller Waffensysteme wie Raketen, Panzer und Drohnen. Ansonsten bestehe die realistische Gefahr, das bereits erzielte Gleichgewicht zwischen West und Ost zu verlieren. Es dürfte also spannend bleiben.

16.03.2014: auf dem Majdan/Kiew

Der Autor:

Oberstleutnant
Hayko von Rosenzweig war vom 01.08.2011 bis 31.12. 2015 Rüstungskontrollstabsoffizier im ZVBw.
Heute ist er HubschrFhrStOffz und FlSichhStOffz bei der Division Schnelle Kräfte in Stadtallendorf.

Die BO 105 sagt Adieu

Verabschiedung nach 43 Jahren

Die BO 105 war und ist ein schnelles, wendiges, aber dennoch robustes Luftfahrzeug und Waffensystem, was nicht nur in den Streitkräften, sondern auch in der zivilen Luftfahrt seine Anhänger und Liebhaber hat.

Vom Anfang...

Am 26.04.1973 wurden die ersten, nur geleasten Hubschrauber an die Heeresfliegerversuchsstaffel 910 in Celle zur Erprobung übergeben.

Nachdem sie dort nach ca. 7-jähriger Erprobung für "gut" befunden wurden, begann ihre Erfolgsgeschichte. Seither hat sich die BO 105 in verschiedensten Rollen bewährt.

Dieser Hubschraubertyp wurde nicht nur als Panzerabwehrhubschrauber (PAH), sondern auch als Verbindungs- und Aufklärungshubschrauber (VBH) genutzt. Auch in den Streitkräften Spaniens, der Niederlande, Indonesiens und Mexikos wurde der erste deutsche Serienhubschrauber betrieben.

...zum Ende

Nachdem nach 1994 alle mit BO 105 ausgerüsteten Regimenter/Staffeln aufgelöst worden waren, wurden die verbliebenen Maschinen (am Ende 22) in Celle bei der Ausbildungsgruppe C Heeresfliegerwaffenschule/ TE900 zusammengefasst und zur Schulung/Scheinerhaltung genutzt. Nach 43 Jahren kommt zum 31.12.2016 das militärische Nutzungsende für die ursprünglich 312 PAH und 100 VBH – nach ca. 1.400.000 Flugstunden bei der Bundeswehr. Unter den Augen von mehr als 1.000 Zuschauern (unter ihnen geladene Gäste wie ehemalige BO-Flieger und Techniker) fand in der Immelmann-Kaserne in Celle am 19.10.2016 das Fly Out und damit der letzte "öffentliche" Flug der militärischen BO 105 statt. Bei einer "Flugshow" zeigte der schnelle und wendige Hubschrauber noch einmal sein Können. Es wurden Formationsflüge, Transport von Außenlasten und das erweiterte Vorführungsprogramm gezeigt.

Flagge zeigen – zum letzten Mal

Krönender Abschluss war der Flug einer sonderlackierten Maschine durch Wasserfontänen, ein Beitrag der Heeresflugplatzfeuerwehr Celle. Bei der Vorführung verabschiedeten sich mehrere fliegende "Wegbegleiter" von der BO 105, unter anderem eine Formation Eurofighter. Ein gelungener Abschied von den Heeresfliegern. In Celle begann alles und dort endete es auch am 31.12.2016.

Die Autoren:

Oberleutnant Stefan Janus ist Personaloffizier bei der TE 900 des IntHubschrAusbZ.

Hauptmann Rafael Drazyk ist luftfahrzeugtechnischer Offizier und Zugführer Betriebsführung in Celle.

Durch nichts zu stoppen! Die BO 105 im Wasservorhang

Das Symbol der Heeresflieger blickt zurück auf eine stolze Geschichte, während sich die BO in zwei Farben, Silber und Bordeauxrot, auflöst. Die 15 Sterne am Leitwerksträger stehen für die 15 Standorte der BO-Flotte.

Bordschütze im Helikopter

Ein neuer Dienstposten bei den Heeresfliegern

Das Leben der Besatzung hängt von ihrer Wachsamkeit ab. Offiziell heißt der Doorgunner bei der Bundeswehr "Bordsicherungssoldat taktisch-operativ" (BordSichSoldTaktOp). Um sich bei Einsätzen in Krisengebieten gegen Angriffe von außen wehren zu können, nehmen NH90-Helikopter zwei Bordschützen an Bord.

Die Arbeit eines Bordschützen ist alles andere als einfach. Doch Michael Fiedler scheint das nichts auszumachen. Sein Ziel war es, sich einen dauerhaften Platz in der NH90-Flotte als Doorgunner zu sichern. Um das zu erreichen, musste er einen langen Weg gehen. Aber er hat es geschafft.

Vom FWDL zum Bordschützen

Mein Name ist Michael Fiedler und ich bin Oberstabsgefreiter in der Bundeswehr. Ich bin in der 2./Transporthubschrauberregiment 10 als Bordsicherungssoldat Taktische Operationen – oder umgangssprachlich gesagt – als "Doorgunner" eingesetzt.

Nachdem ich meine Schule im Juni 2005 mit 19 Jahren beendet hatte, bin ich am 01.10.2005 in die Bundeswehr in Celle als Freiwillig Wehrdienstleistender (FWDL) in die damalige Heeresfliegerstaffel 109 eingetreten und habe dort in einer dreimonatigen allgemeinen Grundausbildung (AGA) meine ersten militärischen Erfahrungen gesammelt.

Die "Änderung der Lage"

Am 22.12.2005 wurde ich in meinen Heimatverband nach Fassberg, die 1./Luftfahrtzeugtechnische Abteilung 102 versetzt. Dort sollte ich einen Dienstposten als Wartungshelfer und Kraftfahrer CE in einer der Luftfahrzeugtechnischen Hallen des Verbandes bekleiden.

In Faßberg angekommen, meldete ich mich ordnungsgemäß und machte zum ersten Mal mit einem bundeswehrtypischen Phänomen Bekanntschaft. Der "Änderung der Lage ". Als frisch ausgebildeter Soldat war mir damals noch nicht bewusst, wie häufig ich mit dieser "Änderung der Lage" noch in meiner weiteren Dienstzeit Bekanntschaft machen sollte. So kam es, dass ich nicht als Wartungshelfer an dem Hubschrauber Bell UH-1D, sondern als Flugausrüstungshelfer/Flugausrüstungmechaniker zu der Gruppe Flugausrüstung, den meisten besser bekannt als Rettung und Sicherheit kurz R&S, landete. Von der Luftwaffe ausgebildet und eingewiesen durfte ich dort mit allen möglichen Ausrüstungsgegenständen, die das fliegende Personal benötigt, arbeiten. Vom Helm SPH-4G, der Überlebensweste SW2-Hub bis hin zur später eingefügten MW20MB, der neuen Rettungsweste für Piloten und Bordtechnisches Personal.

Ein lang gehegter Wunsch

Meine Aufgaben waren interessant, konnten aber meine Leidenschaft für das Mitfliegen im Hubschrauber nicht stillen. Vielmehr weckte die Arbeit immer mehr den Wunsch, ein Teil der Besatzung zu werden, die in den Luftfahrzeugen verschiedene Aufgaben bewältigt, vor allem aber fliegen.

Ab Juni 2006 begann meine vorbereitende Ausbildung für einen Auslandseinsatz der Bundeswehr. Wieder holte mich die bekannte "Änderung der Lage" ein. Obwohl fertig mit der Vorausbildung und bereit für den Auslandseinsatz im Kosovo, verschob sich der Termin meines Einsatzes immer weiter in die Ferne.

So kam es, dass sich meine Dienstzeit als Freiwillig Wehrdienstleistender dem Ende entgegen neigte und ich mich zum Soldaten auf Zeit verpflichtete, um doch noch in den Auslandseinsatz gehen zu können.

Im Einsatz

Im Juli 2008 war es dann endlich soweit. Ich wurde in das 20. Kontingent des Einsatzverbandes KFOR eingeteilt. Ich verlegte mit einer C-160 Transall in den Kosovo und landete in einer komplett anderen Welt.

Im Einsatzland angekommen machte ich mich an die Arbeit und nahm meinen Dienst in der gemischten Heeresfliegerabteilung im Camp TOPLICANE auf. In der Nähe der durch die Bundeswehr betriebenen UH-1D wuchs meine Leidenschaft zum Mitfliegen im Hubschrauber ins Unermessliche. Ich wollte unbedingt Teil der Crews sein, die dort flogen und ihre Aufträge erfüllten.

Mein Traum wurde wahr

Zu meinem Glück wurde mein Traum endlich wahr. Ausgebildet im Umgang und der Wartung der Feuerlöschbehälter der Bell UH-1D, besser bekannt als "Smokey", die zur Brandbekäm-

pfung unter das Luftfahrzeug gehängt und mit Wasser befüllt werden, durfte ich endlich mitfliegen!

Im Einsatz lernte ich auch viele Kameraden kennen, darunter einige Stabsunteroffiziere, die als Techniker für die Wartung der

UH-1D mit Smokey

UH-1D eingesetzt waren. Diese erzählten mir von ihren Aufgaben und ihrer Zweitverwendung als Bordschütze auf dem Hubschraubermuster CH-53. Begeistert von meinem Mitflug in der UH-1D und den Erzählungen der Stabsunteroffiziere wuchs mein Wunsch an, einer von ihnen zu sein.

Ich versuchte so oft es ging an Flügen teilzunehmen, was auch gut klappte. Im September endete dann mein Einsatz im Kosovo und ich konnte nach Faßberg zurückkehren. Wieder zurück und mit dem Wissen im Kopf, das ich über Bordschützen hatte, informierte ich mich über die Voraussetzungen, die ich für diesen Dienstposten benötigen würde.

Glücklicherweise hatte ich einen Kameraden, mit dem ich schon eine ganze Weile bei R&S gearbeitet hatte und der sich in der Zeit als ich im Kosovo Einsatz gewesen war, schon mit dem Dienstposten des Bordschützen auseinandergesetzt hatte.

Der Dienstposten "Bordsicherungssoldaten Taktische Operationen" entsteht

Da zu diesem Zeitpunkt die Tätigkeit des Bordschützen noch nicht so weit entwickelt und ausgeweitet war, wurden diese Aufgaben meist von den Stabsunteroffizieren in Zweitverwendung bekleidet.

Man benötigte aber Personal, das nicht gleichzeitig für Arbeiten an den Luftfahrzeugen und als Bordschütze auf den Hubschraubern verwendet wurde. So wurde der "Dienstposten Bordsicherungssoldaten Taktische Operationen" für Mannschaftssoldaten eingerichtet. Als einer der ersten Mannschaftsdienstgrade und von den Erfahrungen im Auslandseinsatz im Kosovo geprägt, bewarb ich mich auf einen der neuen Dienstposten und mein Leben als "Doorgunner" nahm konkrete Züge an.

Der Grundstein wird gelegt

Die erste Hürde, die es zu nehmen galt, war die Wehrfliegerverwendungsfähigkeit III (WFV III). Eine ärztliche Untersuchung, bei der man auf Herz und Nieren geprüft wird, bei der festgestellt werden soll, ob man den Belastungen der Fliegerei auch gewachsen ist. Diese Untersuchung muss jedes Jahr von allen Besatzungsmitgliedern wiederholt werden. Meine erste WFV III fand dann Mitte 2009 statt. Der Grundstein für meine Ausbildung als Bordsicherungssoldat Taktische Operationen (BordSichSoldTaktOp) war gelegt.

Mit der Kommandierung nach Rheine begann meine Ausbildung im Oktober 2009 auf dem Hubschraubermuster CH-53G/GS, damals noch mit dem Maschinengewehr MG3.

Der Lehrgang ging 2 Wochen und bildet die Basis für alle Bordschützen, damals wie heute. Auf diesem Lehrgang habe ich die grundlegende Befähigung für die Aufgaben eines BordSichSold TaktOp erworben. Von den ersten fliegertaktischen Verfahren, Feinderkennung, Feuerregelungsstufen über Wetterkunde bis hin zum "scharfen Schuss" mit dem Maschinengewehr MG3 aus dem fliegenden Hubschrauber.

Im Anschluss an die Grundlagenausbildung auf dem Hubschraubermuster CH-53G/GS folgte für mich ab Januar 2010 die dreimonatige Englischausbildung in Bückeburg. Diese ist für jedes Besatzungsmitglied von großer Bedeutung. Ab Ende April begann einer der wichtigsten Lehrgänge für alle Besatzungsmitglieder: die Flugphysiologische Untersuchung.

Fit für Notfälle

Beim Flugphysiologischen Trainingszentrum der Luftwaffe in Königsbrück bei Dresden werden fliegende Besatzungen der Bundeswehr unter anderem in der Druckkammer mit den individuellen Besonderheiten von Sauerstoffmangel und dem Einwirken hoher Schwerkraft konfrontiert.

Die dreitägige Ausbildung ist der Grundstein für die Fliegerei. Dort werden Erkenntnisse über den Gesundheitszustand und der Leistungsfähigkeit des Körpers gesammelt. Man kommt in die sogenannte Höhen-Dekompressionskammer, um den Körper simuliert auf verschiedene Höhen von bis zu 25.000 Fuß zu bringen. Sie bietet neben dem Simulationsprofil oder kurz "Kammerflug" aber noch eine Reihe weiterer wertvoller Inhalte für die fliegenden Besatzungen. Das reicht von Unterrichten über theoretische Grundlagen der Höhen- und

Beschleunigungsphysiologie über das Tag- und Nachtsehen, optische Täuschungen, Schutz gegen Laserstrahlen, räumliche Desorientierung und Stressbewältigung bis hin zur Sportphysiologie mit spezieller Anleitung für richtiges Kraft- und Ausdauertraining sowie gezielter Wirbelsäulengymnastik.

Nach dem Lehrgang in Königsbrück folgte für mich ab Mitte Mai die Basisausbildung auf dem schweren Maschinengewehr M3M in Rheine. Da dies über eine höhere Kampfentfernung als das MG3 verfügt und damit mehr Schutz für die Besatzung und den Hubschrauber sowohl in der Luft als auch am Boden bietet.

Auf dem Lehrgang wurden die Handhabungssicherheit sowie Zerlegen und Zusammensetzen des schweren Maschinengewehres M3M bis ins kleinste Detail geübt.

Ab Anfang September 2010 folgte dann das Schießen aus dem Hubschrauber mit M3M auf diversen Truppenübungsplätzen in ganz Deutschland. Das in der Basisausbildung Erlernte wurde auf diesem Lehrgang noch einmal wiederholt und gefestigt und half mir zum Erwerb der ATN "Bordsicherungssoldat Taktische Operationen M3M Heeresfliegertruppe".

Eine verantwortungsvolle Aufgabe

Mein erster Auslandseinsatz im 24. Kontingent ISAF in Afghanistan als Bordsicherungssoldat Taktische Operationen M3M auf der CH-53GS folgte im Dezember 2010. Erst als ich Ende März 2011 aus dem Einsatz zurückkam, wurde mir richtig bewusst, was für eine verantwortungsvolle Aufgabe in meinen Händen lag.

Man ist nicht nur jemand, der sich an Bord eines Hubschraubers befindet und eine Waffe bedient. Man ist derjenige, der zum Wohl und zur Gesundheit aller sich an Bord befindlichen Personen mit seinem Handeln beiträgt.

Der Dienstposten des Bordschützen hat sich immer mehr zu einem der verantwortungsvollsten Dienstposten für Mannschaftsdienstgrade in der Bundeswehr entwickelt.

Professionalisierung und Perfektionismus

Die Musterschulung auf die Bell UH-1D folgte im Mai 2011 in Faßberg. Von dort ging es auf den Truppenübungsplatz nach Zeithain in Sachsen, um das Schießen im Verbund mit der Infanterie zu trainieren und die ATN als Bordschütze auf der Bell UH-1D zu erwerben.

Mitte September 2011 befand ich mich wieder mit der CH-53 bis Ende Dezember 2011 in Afghanistan. Im Februar 2012 verlegten wir mit unserer Bell UH-1D nach Norwegen, um an der internationalen Übung Cold Response teilzunehmen. Dort sollten wir unsere Fähigkeiten in der internationalen Gemeinschaft trainieren und verbessern.

Nach meinem dritten Afghanistan-Einsatz April bis Mai 2012 entwickelte sich der Dienstposten des Bordschützen Taktische Operationen weiter. Es gab neue Aufgaben für uns, die uns noch mehr qualifizierten und die Aufgaben, die wir hatten auf eine neue Ebene anhoben. So wurden unsere vorhandenen Kenntnisse über die verschiedenen Waffen wie das Maschinengewehr MG3, das schwere Maschinengewehr M3M, das Gewehr G36, die Pistole P8, die Maschinenpistole MP7 sowie die Panzerfaust 3 verbessert und trainiert.

Dies half uns auch bei der Vorbereitung auf die neue Musterzulassung für den neuen Nato-Helikopter NH90, die für uns im Oktober 2012 begann. Wir wurden in die neue Technik der Bundeswehr eingewiesen und erhielten eine neue ATN.

Doch damit nicht genug. Unser Aufgabenbereich – und damit auch unsere Verantwortung – wurden weiter ausgebaut. Auf dem Lehrgang für den Einsatzersthelfer B lernten wir den Umgang mit Infusionen, schweren Verletzungen und deren Behandlung sowie den Umgang mit zusätzlichem Sanitätsmaterial. Ich war also ab dem Zeitpunkt nicht nur Bordschütze, sondern auch ein wichtiges Glied in der Verwundetenerstversorgung.

Einsatz auf dem NH90

Ab Anfang April 2013 hieß es dann für mich wieder "Afghanistan-Einsatz". Diesmal auf einem neuen System mit einem höheren Leistungsspektrum. Es war überraschend, wie agil und wendig

Am schweren Maschinengewehr M3M

der NH90 im Gegensatz zu den anderen beiden Hubschraubern ist.

Anfang August endete für mich auch der erste Afghanistan-Einsatz mit dem neuen Hubschrauber. Trotz Einsatzende war von Erholung keine Spur.

Nach dem Einsatz ist vor dem Einsatz

Die Vorbereitung für das nächste Einsatzkontingent stand an und so mussten Auffrischungslehrgänge für die Einsatzvorbereitende Ausbildung zur Konfliktverhütung und Krisenbewältigung (EAKK) und das Schießen mit Bordwaffen aus dem NH90 wieder absolviert werden. Ab Ende November hieß es für mich dann wieder Afghanistan. Der Einsatz endete im März 2014. Mitte Mai 2014 folgte prompt der nächste Einsatz mit dem 34. Kontingent ISAF.

Mittlerweile kristallisierte sich immer mehr heraus, dass der Dienstposten des Bordschützen alles andere als nur ein Waffenbediener ist. Aufgrund der geringen Flugstunden die der Heeresfliegertruppe zur Verfügung stehen, sind wir leider innerhalb von Deutschland nicht sehr oft in der Luft und können unsere Verfahrung aus meiner Sicht nicht ausreichend genug mit der Crew trainieren. Ein weiteres Problem ist, dass wir als Bordschützen nicht zu den ständigen Besatzungsmitgliedern zählen. Deshalb nutzen wir die Zeit und spezialisieren uns weiter im Infanteristischen Kampf sowie der Beherrschung unserer Waffen. Wir führten ein "Buddysystem" ein, um unsere Erfahrungen soweit es geht unter allen Kameraden zu streuen.

SERE-Training

Im Dezember 2014 folgte für mich der Lehrgang "Überleben Land". Auf diesem Lehrgang wurden Kenntnisse vermittelt, die das Überleben nach einem Absturz sichern sollen. Auf diesem Lehrgang lernte ich den Umgang mit der persönlichen Ausrüstung. Dieser Lehrgang dient auch der Vorausbildung für das folgende SERE-Training (**S**urvival, **E**vasion, **R**esistance and **E**scape Training; deutsch "Überlebens-, Ausweich-, Widerstands- und Fluchttraining"). An der Luftlande- und Lufttransportschule (LL/LTS) in Altenstadt lernte ich unter Feindbedrohung ausgesetzt zu überleben und wie ich mich in einer möglichen Geiselsituation zu verhalten habe sowie die Aufnahmeverfahren durch verschiedenste Kräfte der Bundeswehr oder der Verbündeten.

Zur Erweiterung unserer Kompetenzen als Bordschützen fingen wir an, uns im Tagesdienst mit immer neuen Gegenständen und Vorschriften zu befassen. So lernten wir den Umgang mit Rauchkörpern, Nebel und trainieren regelmäßig unsere Fähigkeiten im Ausbildungsgerät Schießsimulator für Handwaffen und Panzerabwehrhandwaffen sowie dem scharfen Schuss im neuen Schießausbildungskonzept alleine, in Gruppen- und Partnerrahmen.

Im September 2015 begann dann wieder eine Vorbereitung für den nächsten Einsatz in Afghanistan. Dieser startete Ende November und endete Ende Februar 2016.

Das hohe Level halten

Seit ich wieder aus dem Einsatz zurück bin, versuchen ich und die anderen Kameraden unsere Kenntnisse und Fähigkeiten so gut es geht auf dem hohen Level, das wir erreicht haben, zu halten und unsere Erfahrungen an die jüngeren Bordschützen und die Besatzungen unserer Luftfahrzeuge weiter zu geben. Dabei ist oft Flexibilität und Kreativität, aufgrund fehlender Möglichkeiten zur effektiveren Weiterbildung unserer kleinen Gruppe von Bordschützen, gefragt. Davon lassen wir uns aber nicht demotivieren und versuchen zusammen mit den Besatzungen das Beste aus der Situation zu machen, um die hohe Einsatzbereitschaft der Crews zu erhalten und noch zu verbessern.

Nicht nur ein Beruf, sondern eine Berufung

Für mich ist der Dienstposten des Bordsicherungssoldaten Taktische Operationen einer der anspruchsvollsten und angesehensten Dienstposten für Mannschaftsdienstgrade in der Bundeswehr. Dieser bietet trotz Stolpersteinen und nicht immer leichten Wegen einen attraktiven und verantwortungsvollen Dienst, der einem alles abverlangt.

Doorgunner zu sein ist für mich nicht nur ein Beruf, sondern eine Berufung!

Der Autor:

Oberstabsgefreiter Michael Fiedler ist Angehöriger der 2./Transporthubschrauberregiemnt 10 in Faßberg

Bergekonzepte UH-TIGER/NH90 2.0

Die Bundeswehr erweitert, verbessert ihre Bergekonzepte

Das Fliegen im Hubschrauber oder im Flugzeug ist statistisch gesehen die sicherste Art der Fortbewegung. Dies liegt vor allem an den umfangreichen Wartungs- und Instandsetzungsmaßnahmen und dem Bewusstsein, dass mit einem Luftfahrzeug nicht einfach rechts rangefahren werden kann, wenn ein Lämpchen leuchtet. Dennoch passieren Flugunfälle, wodurch eine Bergung notwendig werden kann.

Im März 2013 verunglückte ein UH-TIGER im Rahmen der Ausbildung in Ettal und wurde dabei komplett zerstört. Die Abbildung 1 zeigt nicht nur das Ausmaß der Zerstörung, sondern vermittelt auch einen Eindruck, wie schwer zugänglich die Unfallstelle war.

Bei einem weiteren Flugunfall eines alliierten Hubschraubers, welcher 2014 in den französischen Alpen notgelandet ist, wurde der Hubschrauber (HS) stark beschädigt. Eine Instandsetzung vor Ort war unter den gegebenen Umständen nicht möglich. Der Notlandeplatz lag auf ca. 1.800m Höhe und war aufgrund der orografischen Gegebenheiten nicht mit Bergefahrzeugen erreichbar. Der Zustand des HS war wie folgt:

Abb. 2: Havarierte CH-53 in der Schweiz

Der noch im HS vorhandene Kraftstoff, sowie weitere Betriebsstoffe stellten eine zusätzliche Herausforderung dar. Ferner waren das Gewicht und durch den abgerissenen Heckausleger der Schwerpunkt des HS vorab nicht exakt zu bestimmen.

In der Abbildung 2 ist ein ähnliches Schadbild, wie in dem oben beschrieben Szenario, an einer verunglückten CH-53, welche 2008 in einer Gebirgsflugausbildung in der Schweiz abgestürzt ist, zu sehen. Im linken Bild wird die CH-53 für die luftgestützte Bergung vorbereitet und im rechten Bild wird die CH-53 mit Hilfe einer weiteren CH-53 geborgen.

Aufgrund des Geländes an den beschriebenen Unfallstellen war ein Einsatz von schwerem Bergegerät wie beispielsweise einem Kran nicht möglich.

Für den UH-TIGER existieren zugelassene Verfahren für eine Bergung, für den NH90 aktuell nicht. In den Datenmodulen des UH-TIGER wird von einem Hubschrauber ausgegangen, der notgelandet, jedoch nicht stark beschädigt ist und bei dem die Anbindpunkte am Hauptrotorkopf des zu bergenden Luftfahrzeugs noch existieren und unbeschädigt sind. Die drei oben beschriebenen Szenarien zeigen deutlich, dass dieser Zustand des Hubschraubers nach einer Notladung bzw. Absturz nicht gegeben sein muss.

Die Firma Airbus HELICOPTERS Deutschland wurde daher im Jahr 2015 durch das BAAIN Bw mit konstruktiven Voruntersuchungen beauftragt. Die Abteilung Fleet Operation Support (FOS) mit Abteilungsleiter Dominik Vogel (OTL d.R.) führte in enger Zusammenarbeit mit dem Kooperativen Modell Zelle (KMZ)

Abb. 1: Unfallstelle eines UH-TIGER in Ettal

die Untersuchungen durch. Federführend für die Erstellung der Dokumentation des Bergekonzeptes UH-TIGER war Hptm d.R. Tim Balzer (FOS) bzw. für das Bergekonzept NH90 Hptm Kurt Bratz. Prämisse für die Studie war, dass das zugelassene Außenlastgeschirr (ALG) der CH-53 in diese einbezogen wird.

Aufgrund dieser und weiterer bisher gesammelter Erfahrungen wurden bei der Erstellung der Bergekonzepte UT-TIGER/NH90 durch folgende Punkte besonders betrachtet:

1. Alternative Anbindpunkte
2. Bergung aus schwierigem Gelände
3. Bergung ohne Bergekran am Beispiel NH90
4. Gewichtsreduzierung durch Demontage von Komponenten
5. Bergung einzelner Segmente
6. behelfsmäßige Gewichtsermittlung
7. behelfsmäßige Schwerpunktsermittlung
8. Bergung von Betriebsmittel

Alternative Anbindpunkte

Für die luftgestützte Bergung ist die sichere Anbindung des zu bergenden Hubschraubers die Grundvoraussetzung. Durch eine Notlandung bzw. einen Absturz könnten gegebene Anbindpunkte, wie beispielsweise der Hauptrotorkopf oder Hauptrotormast des UH-TIGER oder die Beschläge HSC/MLG des NH90, beschädigt sein, wodurch eine sichere Anbindung nicht mehr gewährleistet wäre. Deshalb wurde im Rahmen der Bergekonzepte nach alternativen Anbindpunkten gesucht und diese auf deren grundsätzliche Eignung untersucht, anschließend ihre Festigkeit berechnet und aus Sicht der Statik bewertet. Darüber hinaus wurden Anbindpunkte zur Positionierung/ Stabilisierung erarbeitet.

Bergung aus schwierigem Gelände

Für eine Bergung in schwierigem Gelände wurde eine Marktanalyse über verschiedene Long-Lines bis zu 30 m Länge durchgeführt. Dabei wurden vorrangig Long-Lines betrachtet die bereits in der Bundeswehr verwendet werden. Durch die Kombination der Long-Lines sind Gesamtlängen bis zu 75m möglich. Wichtig bei der Analyse der Long-Lines war die Adaptierbarkeit an die bereits zugelassenen Außenlast-geschirre/-netze und Drehwirbel mit Lastenschloss, welche bei der CH-53 zum Einsatz kommen.

Bergung ohne Bergekran am Beispiel NH90

Die örtlichen Gegebenheiten an der Absturzstelle oder dem Notlandeplatz können eine Verwendung eines Bergekrans unmöglich machen. Aus diesem Grund wird von der Bundeswehr eine Beschaffung des Light Maintenance Crane angestrebt. Die gesamte Konstruktion des Krans besteht aus 18 Baugruppen und hat ein Gesamtgewicht von 244 kg, wobei das Einzelgewicht der Baugruppen 25 kg nicht überschreitet (siehe Abbildung 3 li. und re.). Durch diese Eigenschaften sind ein Transport des Light Maintenance Crane und dessen Aufbau bei schwierigen lokalen Bedingungen möglich. Mit Hilfe dieses Krans können beispielsweise am NH90 Komponenten mit einem Gesamtgewicht von ca. 1300 kg abgebaut werden.

In der Abbildung 4 sind die beiden Anbringpositionen des Light Maintenance Crane (in lila) am NH90 dargestellt. Für den kleinen Kreis "Standard Beam" und für den großer Kreis "Standard Beam + extension" sind die Radien RK = 1.850 mm und RG = 3.050 mm angegeben, in welchen Komponenten des NH90 abgebaut werden können.

Gewichtsreduktion durch Demontage von Komponenten

Sollte ein UH-TIGER oder NH90 im unwegsamen Gelände havarieren und eine luftgestützte Bergung notwendig werden, ist ggf. eine Reduzierung des Gesamtgewichts des Hubschraubers erforderlich. Die einzelnen Komponenten müssen gemäß IETP-X unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Mittel so abgebaut werden, dass das max. zulässige Gesamtgewicht des UH-TIGER oder NH90 für die jeweilige Anbindvariante eingehalten wird. Für Gewichtsreduktionen sind in Schritten von 500 kg für beide Hubschrauber Quick-Strip-Listen inklusive daraus resultierender

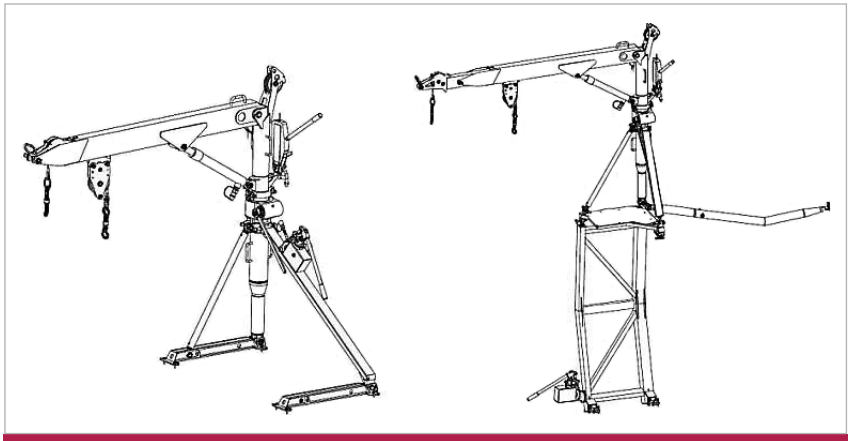


Abb. 3: Light Maintenance Crane: hintere Abbauposition (li.), vordere Abbauposition (mi.)

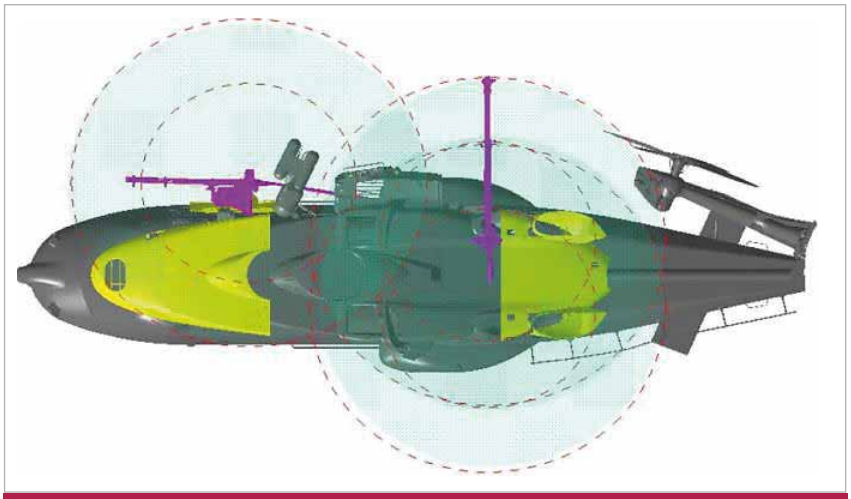


Abb. 4: Schwenkbereich des Krans am NH90

Schwerpunktsveränderung erstellt worden, worin des Weiteren ein Anhalt über die Abrüstzeiten der einzelnen Komponenten, sowie das notwendige Equipment für die Abrüstung enthalten sind. Dadurch soll möglichst schnell ein Überblick über die Maßnahmen für die Vorbereitung der luftgestützten Bergung gegeben werden.

Behelfsmäßige Gewichts- und Schwerpunktermittlung

Eine Schwierigkeit für den luftfahrzeugtechnischen Offizier, der einen havarierten UH-TIGER oder NH90 luftgestützt bergen soll, ist die Bestimmung von Gewicht und Schwerpunkt des zu bergenden Hubschraubers, vor allem in Betracht des Abrisses von Segmenten. Als mögliche Lösungen wurden dafür verschiedene Verfahren am TGEE02 und UHT 74+16 getestet. Dabei wurde das Gewicht über Waagen an verschieden Punkten wie den Jacking Points oder den Fahrwerken gemessen. Ebenfalls möglich ist eine Gewichtsermittlung über das Messen des Stickstoffdrucks in den Fahrwerken des havarierten HS, solange diese nicht beschädigt wurden und der Untergrund relativ eben ist. Ein Verfahren welches immer möglich ist um das Gewicht und den Schwerpunkt zu ermitteln, ist die rechnerische Lösung über die abgebauten Komponenten. Als weitere Alternative für die Gewichts- und Schwerpunktermittlung sollen innerhalb weiterer Stellproben mit dem UH-TIGER und NH90 die Kräfte, die in den einzelnen Gehängestränge des ALG wirken, über eingeflochtene Zugwaagen direkt ermittelt werden.

Bergung einzelner Segmente

Unter Umständen ist eine luftgestützte Bergung des UH-TIGER oder NH90 als Ganzes durch den Abriss (bei der Notlandung) oder der Gefahr des Abrisses von Komponenten während der Bergung nicht möglich. Deshalb wurde untersucht, welche Segmente des UH-TIGER oder NH90 einzeln zu bergen und welche Möglichkeiten der luftgestützten Bergung der Segmente in der Bundeswehr vorhanden sind. Beispielweise den Transport von Cowlings als Innenlast (z.B. mit CH-53, NH90 oder Sea King) oder des Heckauslegers des NH90 ohne Heckrotorblätter im 9 to Außenlastnetz der CH-53. In der Abbildung 5 ist die Bergung einzelner Segmente am Beispiel des Hauptgetriebes und des Pylons der CH-53 zu sehen.

Abb. 5: Bergung einzelner Segmente am Beispiel des Hauptgetriebes (li.) oder des Pylons CH-53 (re.)

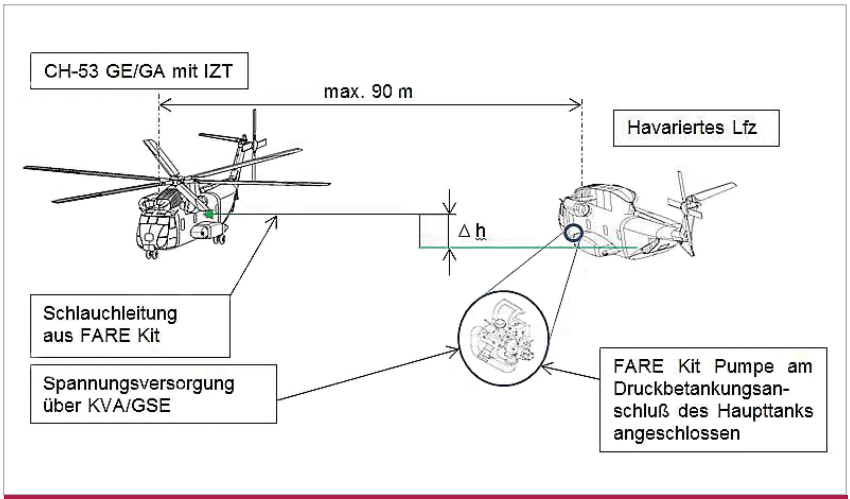


Abb. 6: Prinzipskizze Umtankversuch mit FARE Kit

Bergung von Betriebsmitteln

Sollte eine Enttankung des havarierten Lfz notwendig sein, um gegebenenfalls das Gewicht des Hubschraubers weiter zu reduzieren, stellt der folgende, bei der Firma Airbus HELICOPTERS Deutschland durchgeführte, Enttankungsversuch mit Hilfe des Innenzusatztanks inkl. FARE Kit Pumpe der CH-53 dar (siehe Abbildung 6). Dieser Versuch kann ggf. als Anhalt für eine notwendige Enttankung eines UH-TIGER bzw. NH90 dienen. Im Rahmen einer solchen Enttankung müssen die gültigen Umweltvorschriften eingehalten werden. Eine Detailbetrachtung für die beiden Hubschrauber ist noch nicht erfolgt. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass diese Methode erst dann angewendet werden sollte, wenn keine weitere Möglichkeit z.B. über Betankungsfahrzeuge mehr gegeben ist.

Über diese 8 Punkte hinaus wurden noch viele weitere Betrachtungen wie alternative Anbindpunkte, die Bewertung von deren Festigkeit, mögliche Stabilisierungsschirme, Zusammenstellungen von Bergesätzen etc. durchgeführt. All diese Bemühungen werden angestellt um eine möglichst sichere und schnelle luftgestützte Bergung des UH-TIGER bzw. NH90 mit verschiedenen Rüstzuständen unter gegebenenfalls schwierigen Rahmenbedingungen zu ermöglichen.

Ausblick

Im Rahmen eines weiteren Abrufes wurde am TGEE02 eine der möglichen Anbindvarianten in einem Hängeversuch am Kran in der Firma Airbus HELICOPTERS Deutschland am NH90 praktisch erfolgreich getestet (siehe Abbildung 7). Für den UH-TIGER ist ein Kranhängeversuch im Kampfhubschrauberregiment 36 in Zusammenarbeit mit der Firma Airbus HELICOPTERS Deutschland und dem KMZ in der Planung. Des Weiteren wird angestrebt, die weiteren theoretischen Anbindvarianten in Bezug auf das Restgewicht der Hubschrauber, Abrüstzeiten, deren Schwerpunktslage ebenfalls in einem praktischen Hängeversuch zu verifizieren. Die dabei ermittelten Werte müssen anschließend in einem Flugversuch bestätigt werden, um abschließend die Beschaffung der benötigten Komponenten einzuleiten.

Abb. 7: Kranhängeversuch mit dem TGEE02 in Donauwörth

Der Autor:

Hauptmann Kurt Bratz ist Soldat auf Zeit und seit drei Jahren im Kooperativen Modell Zelle NH90/UH-TIGER als Luftfahrzeugtechnischer Offizier tätig. Zu seinen Aufgaben gehört u.a. die Entwicklung von Reparaturverfahren von Faserverbundwerkstoffen. Zudem ist er als Festigkeitsingenieur bei Airbus HELICOPTERS Deutschland tätig und betreut die Produktion und Montage des NH90.

Simulation in der fliegerischen Ausbildung

Vieles ist möglich, entscheidend ist der Realflug

Das Simulator-Zentrum in Bückeburg besteht aus dem Hans-E.-Drebing-Simulator zentrum mit den Simulatoren für die Waffensysteme CH-53, UH-1D und EC 135, und dem Dr.-Harro-Tiedgen-Simulator-zentrum mit dem NH90-Simulator.

Der Baubeginn für den Hans-E.-Drebing-Flugsimulator (Gebäude) war im Oktober 1995, die Fertigstellung im März 1999. Der Aufbau der Simulator-Systeme erfolgte im Januar 2000. Der erste Lehrgang begann im März 2003 auf dem UH-1D-System, gefolgt von dem System CH-53 im Mai 2003 und dem EC 135-System im Juni 2005. Vor den Trainingsbeginnen erfolgten jeweils die Erstabnahmeprüfungen und die Ausbildung der Ausbilder.

Am 6. Juli 2005 erfolgte der Spatenstich für das Dr.-Harro-Tiedgen-Gebäude, welches in 2006 fertiggestellt wurde. Der erste Lehrgang wurde 2008 durchgeführt.

Bereits am 1. August 2013 wurde die 100.000. Flugstunde im Hans-E.-Drebing-Flugsimulator in Bückeburg absolviert, mittlerweile sind es mehr als 137.000. Im NH90-Bereich wurden bisher etwa 12.100 Stunden absolviert, zusammen also fast 150.000.

Dome im Hans-E.-Drebing-Simulatorzentrum

Ausbildung im Simulator

Diese statistischen Fakten sind Anlass genug, einmal über einen Vergleich zwischen realem und simuliertem Luftfahrzeug nachzudenken.

Meine zugegeben eingeschränkte Sichtweise ist die eines Benutzers mit der Erfahrung aus dreizehn Jahren Flugdienst als Fluglehrer in der Hubschraubergrundausbildung, mit der natürlich auch der Flugdienst im Simulator untrennbar verbunden ist.

Der Vergleich

Der Einsatz von Flugsimulatoren ist in der heutigen Zeit unverzichtbar. Nicht nur in der kommerziellen Flächenfliegerei ist der Einsatz zwingend erforderlich, sondern auch im Bereich Hubschrauber hält der Simulator seit Jahren mit zunehmendem Erfolg Einzug. Das liegt natürlich nicht zuletzt daran, dass mit der rasanten Entwicklung der technischen Möglichkeiten die Qualität der Darstellung steigt. Hatten wir in den Anfängen der Fliegerei im Simulator während der Navigationsausbildung eigentlich nur die Möglichkeit, mit reiner Zeit- und Kursberechnung Streckennavigation zu betreiben, und im nächsten Entwicklungsschritt im günstigsten Fall an Hand einer dargestellten Kirche eine Ortschaft zu identifizieren, so sind wir heute in der Lage, die Navigationsausbildung im Simulator aufgrund von deutlich detaillierteren Darstellungen gewinnbringend in den Ausbildungsbetrieb einzubeziehen. Der Laie ist immer wieder begeistert, wie originalgetreu das Bild im Simulator dargestellt ist. Es ist schon passiert, dass ein Besucher so in das Szenario eingetaucht ist, dass er nach dem Streckenflug etwas verwirrt war, dass er nach der Landung tatsächlich noch da war, wo er auch eingestiegen ist. Der Trainingsteilnehmer erkennt sofort "seinen" Heimatflugplatz wieder, wenn er den realen Flugbetrieb aufnimmt.

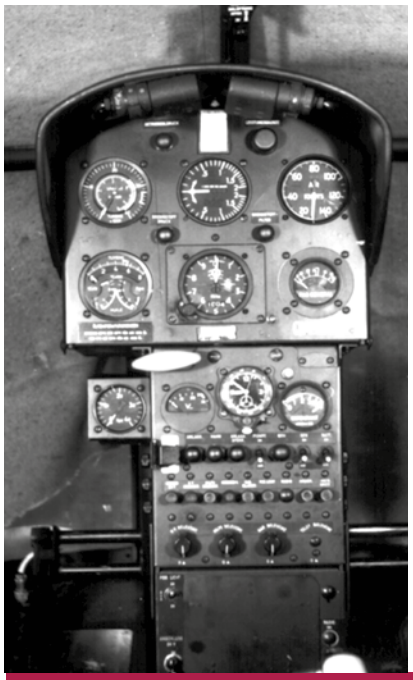
Simulation Porta Westfalica "alt"...

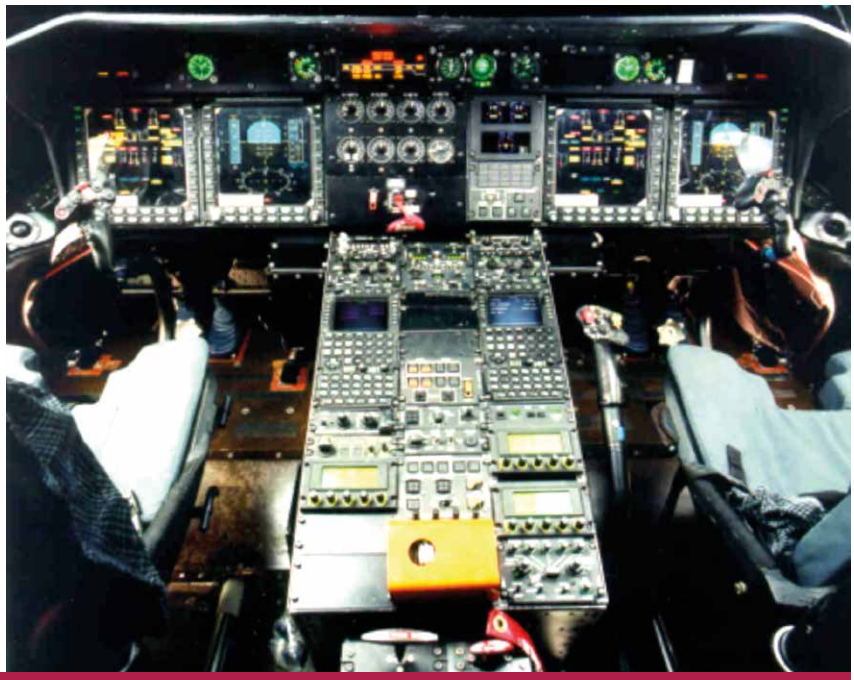
... und "neu"

Der erfahrene Pilot sieht es zwangsläufig aus einer ganz anderen Perspektive. Gerade im für Militärhubschrauberführer maßgeblichen Höhenband (Tiefflug), ist die Detailtreue immens wichtig, da man nicht aus großer Höhe die Landschaft mit dem Kartenbild vergleichen kann, sondern mit Hilfe der Schrägsicht Geländemerkmale identifiziert, um diese in das Gesamtbild einzufügen. Das erfordert zum einen Können und, wie so häufig, zum anderen Übung. Eine Eisenbahnstrecke zum Beispiel befindet sich regelmäßig auf einem kleinen Damm, ist in Zentraleuropa meist elektrifiziert und weist demzufolge Strommasten auf. Viele Straßen verfügen über Bäume am Straßenrand, die oft ein Identifizieren erleichtern, Bäche und Flüsse haben ebenso markante Ufer. Lediglich drei kleine Beispiele von vielen, die verdeutlichen sollen, was dem Laien bei seiner Betrachtung in aller Euphorie verborgen bleibt, für den Luftfahrzeugführer zur Feststellung seiner Position aber umso wichtiger und im Simulator natürlich darzustellen ist, soll der Flugdienst dem möglichst vergleichbar sein. Dabei ist die größte Herausforderung die Darstellung im bodennahen Bereich, in der die Simulation einerseits relativ schnell an ihre Grenzen stößt und der Bedarf der Detailtreue für die Ausbildung gerade im Sichtflugbetrieb sehr hoch ist.

Den großen Gewinn, grundsätzliches Handeln in sicherer Umgebung üben zu können, um dies dann ins Realluftfahrzeug zu übertragen, ist dabei unbestreitbar. In der Instrumentenflugausbildung ist der Simulator schon seit Jahrzehnten ein fester Bestandteil der Ausbildung, der nicht mehr wegzudenken ist.

Das (auch drillmäßige) Üben von Notverfahren trägt mit steigenden technischen Simulationsmöglichkeiten maßgeblich zur Handlungssicherheit neuer wie auch erfahrener Luftfahrzeugführer bei. Viele Notverfahren, die man im Simulator üben kann, sind im Realluftfahrzeug schon allein aus Flugsicherheitsgründen nicht durchführbar. Auch hier muss man sagen, dass die ständig steigende Komplexität heutiger moderner Luftfahrzeuge ein Erlernen der Grundlagen,





Damals und heute: Cockpit Alouette II (links) und Cockpit NH90 (rechts)

Der Weserbogen in der Simulation...

... und der Realität

aber auch das ständige Üben im Simulator unabdingbar gemacht hat: Hatten die früher eingesetzten Hubschrauber meistens nur ein Triebwerk, und relativ wenig Überwachungs- und Unterstützungsgeräte, so sind die modernen Hubschrauber, die meistens mit zwei Triebwerken und diversen Assistenzsystemen ausgestattet sind, heute so komplex, dass sie für das Ausbildungsmittel Simulator geradezu prädestiniert sind.

Auch der Ausfall der verschiedenen Assistenzsysteme bietet eine Vielzahl von Verfahren, die zu einer deutlichen Handlungssicherheit im Umgang mit den vergleichsweise komplizierteren Systemen führt.

Das Einbinden von taktischen Verfahren im Simulatorflugbetrieb wird im Bereich Transport- und Kampfhubschrauber bereits praktiziert, die Implementierung bereits in die Hubschrauberführergrundausbildung wird derzeit entwickelt und soll in Zukunft schon in dieser frühen Phase der Ausbildung zum Militär- Hubschrauberpiloten einen erheblichen Einfluss auf die weitere Ausbildung haben.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass eine kontroverse Gegenüberstellung Simulator versus Realluftfahrzeug nicht zielführend ist. Ein Ausbildungsmittelverbund aus simulierten und realen Anteilen ist nach meiner Bewertung zum Erlernen der "Beherrschung" eines Waffensystems der einzig zielführende Weg zum Ausbildungserfolg nicht nur unter Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen. Ein Simulator kann und soll das Realluftfahrzeug nicht ersetzen. Die heute verfügbaren Simulationssysteme sind jedoch unverzichtbarer Bestandteil sowohl in der Aus- und Weiterbildung wie auch zum Erhalt und weiteren Ausbau der fliegerischen Fähigkeiten während eines gesamten "Fliegerlebens". Quantitativ hat sich am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum ein auch streitkräftegemeinsam und multinational anerkanntes höchst erfolgreiches "Ausbildungsmodell" mit einem sehr gesunden Mix aus Simulation und Realität etabliert. Mit der bereits heute schon äußerst beeindruckende Detailtreue der Datenbanken wird sich die Simulation im Rahmen der ständigen Weiterentwicklung der elektronischen Datenverarbeitung zweifelsfrei auch qualitativ immer weiter an die Realität angleichen – erreichen kann sie diese nicht.

Konsole für den Bediener und "Flugsicherungscontroler"

Der Autor:

Hauptmann Andreas Schmidt ist stv. Leiter des Simulatorzentrums am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum

Ergänzung der Redaktion:

Neben den Vorteilen in der Aus- und Weiterbildung sind Umweltfreundlichkeit (Lärm/ Emissionen), Verfügbarkeit bis zu 24 Std/Tag sowie erhebliche Kostenersparnis wesentliche Eigenschaften der Simulation.

Air Manouvre Tactical Leadership Training

Die Nutzung virtueller Simulation in der taktischen Führeraus- und Weiterbildung

Es ist eine laue Spätsommernacht. Die Stille wird immer wieder von entferntem Geschützfeuer zerrissen und die Menschen in ihren Häusern haben seit Tagen Todesangst. Fliehen oder zuhause bleiben? Wohin? Was wird aus dem Hab und Gut? Wann wird der Angriff endlich zum Stehen gebracht? - Plötzlich sind Hubschraubergeräusche ganz nah.

Die TOC (Taktische Operationszentrale) mit AMC im Hintergrund eingerichtet in einem FüInfoSys Typ 5-Container

Der Sweep voraus mit dem AirWeaponTeam (zwei KpfHubschr) verlief zunächst ohne Feindkontakt, in Abstimmung mit den Landezonenaufklärern wurde die Landezone als feindfrei gemeldet. Das Drohnenbild bestätigt diese Beurteilung. In wenigen Minuten werden die Transporthubschrauber des Heeres und der Luftwaffe landen. Die luftbewegliche Infanterie wird absitzen und der GTC (Ground Tactical Commander) kurze Zeit später das Kommando übernehmen. Der AMC (Air Mission Commander) wird die Hubschrauber weiter führen, um in zwei anschließenden Wellen die gesamte Kompanie zur Bildung des Brückenkopfes nach vorne zu bringen. Spätestens dann wird der Feind seine Flankenbedrohung erkennen und Gegenmaßnahmen ergreifen. Das wird der Zeitpunkt sein, um die zwei Schwärme Kampfhubschrauber – ebenfalls vom AMC über den AHC (Attack Helicopter Commander) geführt – in einer luftmechanisierten Operation dagegen ins Feld zu führen.

Und wer trägt für alles die Gesamtverantwortung? Er! – seit kurzer Zeit Kommandeur eines im Rahmen von VJTF (Very High Readiness Joint Task Force) aufgestellten und ins Einsatzland verbrachten luftbeweglichen Einsatzverbandes. Werden die in den letzten zwei Tagen unter enormen Zeitdruck gemachten Planungen funktionieren? Werden sie Erfolg haben und damit die Voraussetzungen für den Gegenangriff der Brigade schaffen, um den Feind zur Einstellung der Kampfhandlungen zu zwingen und die territoriale Integrität wiederherzustellen? Wird es unter seiner Führung tote oder verletzte Kameraden zu beklagen geben?

Wenige Stunden später steht der Brückenkopf. Die Bodenkräfte haben die aus dem Schutze der flüchtenden Menschen heraus angreifenden irregulären Kräfte vernichtet. Mit Hilfe der Kampfhubschrauber wurden die vom Feind eingesetzten Kräfte zerschlagen und der Wettlauf um die das Gelände beherrschende Höhe gewonnen. Der Gegenangriff der Brigade hat begonnen. Die Planungen haben im großen Ganzen funktioniert. Leider kam auch der ForwardAirMedevac zum Einsatz. Es galt zwei verwundete Infanteristen und eine Hubschrauberbesatzung zu bergen, damit sie schnellstmöglich einer geeigneten sanitätsdienstlichen Einrichtung zugeführt werden konnten. Ein Hubschrauber ist stark beschädigt und muss noch geborgen werden – und dann hört er über Funk sichtlich erleichtert: "End of Exercise, sammeln zur Auswertung in zehn auf der Tribüne!"

Wenngleich spätestens jetzt deutlich wird, dass das geschilderte Szenar rein fiktiv ist, ist es jedoch so nah an einer möglichen Realität, wie die virtuelle Simulation, in der es stattfand.

Der Leser könnte sich nun fragen, warum es einer zugegebenermaßen so umfangreichen Schilderung bedurfte. Dieses geschah im Wesentlichen aus zwei Gründen: Einerseits, um aufzuzeigen, in welchen hoch komplexen Operationen verbundener Kräfte sich Führer, auch der Heeresfliegertruppe (HFlgTr), in zukünftig möglichen, stets multinational und streitkräftegemeinsam geführten Einsätzen bewähren müssen und andererseits, um zu verdeutlichen, dass in der

Blick in die Bedienerstationen der Hubschrauber- und Infanterierollen, darüber Steuerungs- und Auswertemittel der Leitung (v.l.n.r. Drohnenbild, elektronisches Tagebuch, Lagebild FüInfoSys)

Bedienerstation eines Kampfhubschrauber TIGER mit Kommandant und Pilot

Bedienerstation Infanterie

Ausbildung dieser Führer ressourcenschonende Ausbildungsmittel zwingend erforderlich sind.

Diese Einschätzung ist jedoch nicht neu. Gerade vor dem Hintergrund der vergangenen Einsätze und des sich stets ändernden sicherheitspolitischen Umfelds wurde in den letzten Jahren – zunächst als prototypisches Experiment – das Air Manoeuvre Tactical Leadership Training (AMTLT) an der damaligen Heeresfliegerwaffenschule mit "bordeigenen" Mitteln aufgebaut und kontinuierlich weiterentwickelt. Mit höchstem Engagement gelang es dem Leiter Simulationszentrum, Oberstleutnant Hegele (jetzt gleichzeitig Leiter Betrieb AMTLT), zusammen mit seinem Team aus Spezialisten, ein leistungsstarkes Simulationssystem in den Wirkbetrieb zu nehmen, welches die o.g. Forderungen vollumfänglich erfüllt und sowohl national als auch international dafür hohe Anerkennung findet. Gleichzeitig hat sich die Nutzung des Ausbildungsmittels AMTLT im Rahmen der taktischen Individualausbildung des militärischen Führungspersonals der Heeresfliegertruppe in Laufbahn- und Verwendungslehrgängen sowie im Rahmen der Weiterbildung als auch truppengattungs- und teilstreitkraftübergreifend aus methodisch-didaktischer Sicht mehr als bewährt und ist damit auch fester Bestandteil des Konzepts zur Nutzung moderner Ausbildungstechnik des Hauses geworden. Simulationsgestütztes Handlungstraining der geplanten taktischen, fliegerischen als auch infanteristischen Einsätze in Echtzeit auf Basis marktetablierter Software bei gleichzeitiger Nutzung der in der Bundeswehr verwendeten Führungs- und Informationssysteme als Planungs- und Führungstool ist schon jetzt zukunftsweisend in der taktischen Aus- und Weiterbildung bis zur Ebene Kommandeur eines luftbeweglichen Einsatzverbandes als integraler

Debriefing eines Handlungstrainings

Bestandteil am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum (IntHubschrAusbZ/IHTC) etabliert. (vgl. Übersicht)

Zudem hat das IntHubschr AusbZ seit diesem Jahr zusätzlich den Auftrag, das im Aufbau befindliche Ausbildungs- und Übungszentrum Luftbeweglichkeit (Ausb/ÜbZ Lbwglk) in Celle zu unterstützen. Hier werden jedoch keine doppelten Strukturen aufgebaut. In Abgrenzung zur Individualausbildung am IntHubschrAusbZ, in der der militärische Führer im Fokus steht, wird es sich am Ausb/ÜbZ Lbwglk um die Ausbildung und das Zusammenwirken bereits aufgestellter Einheiten und Verbände, also um Truppenausbildung, handeln. Somit geht es im Kern des Auftrages vielmehr um die Schaffung und Nutzung von Synergieeffekten.

Zusammenfassend gilt es festzuhalten, dass die zielgerichtete Nutzung virtueller Simulation in der taktischen Führeraus- und Weiterbildung einen Meilenstein am IntHubschrAusbZ manifestiert. Jedoch bleiben wir nicht stehen. In diesem Jahr wurde erstmals im neu konzipierten Kommandeurlehrgang Teil 2 (HFlgTr) die parallele Führung eines luftgestützten und luftmechanisierten Einsatzes im Rahmen eines High Intensity Szenar im AMTLT geübt. Außerdem wurden auch in diesem Jahr erstmalig die Lehrgänge "AMC" und "Luftbeweglichkeit Heeresflieger-Infanterie" parallel laufend durchgeführt, um insbesondere im Handlungstraining das integrative Zusammenwirken zwischen Hubschrauberkräften und luftbeweglicher Infanterie noch intensiver erlebbar zu machen.

Folgerichtig wird es in den nächsten Wochen darauf ankommen, den Betrieb AMTLT weg von ablauforganisatorischen Regelungen, zunächst für die nächsten fünf Jahre, zukunftssicher zu machen. Dieses bildet die Grundlage dafür, den militärischen Führer weiter mit der gebotenen Leidenschaft auszubilden, sodass er mit Herz und Können seine Truppe führen und mit ihr in einem möglichen realen Einsatz zu bestehen vermag.

Der Autor:

Oberstleutnant i.G. Dipl.Päd. (Univ) Gerald Raeke ist Leiter Truppenfachlehrer und Lehrstabsoffizier Taktik sowie Leiter Nutzung AMTLT.

Teile luftbeweglicher Einsatzverband in der Simulation

STF und der Beitrag der Heeresfliegertruppe

Ein Gastbeitrag: Vernetzte Simulation am Beispiel ZASTF und AMTLT

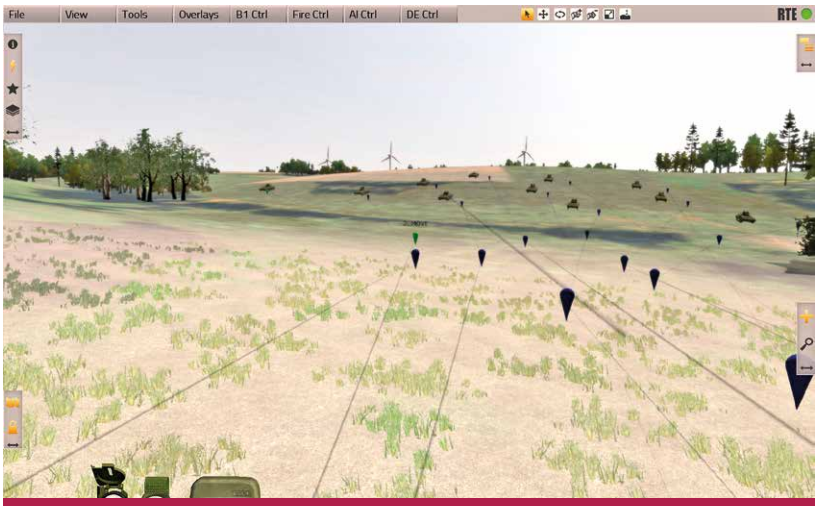
Der Zusammenarbeit zwischen den Truppengattungen des Heeres kommt im Themenkomplex Streitkräftegemeinsame Taktische Feuerunterstützung (STF) besondere Bedeutung zu. Der Einsatz des Kampfhubschraubers TIGER als ultimativer "force-enabler" ist durch die Joint Fire Support Teams (JFST) mit dem Gefecht der Kampftruppe zu synchronisieren und zu koordinieren.

Diese Zusammenarbeit wird durch einen neuen Lösungsansatz des Ausbildungsbereichs STF/IndirF mit der Zentralen Ausbildungseinrichtung STF (ZASTF) und der Abteilung Air Manoeuvre Tactical Leadership Training (AMTLT) des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums in Bückeburg eindrucksvoll unterstrichen. Im Folgenden werden Möglichkeiten der verteilten Simulation in einem Hochintensitätsszenario dargestellt.

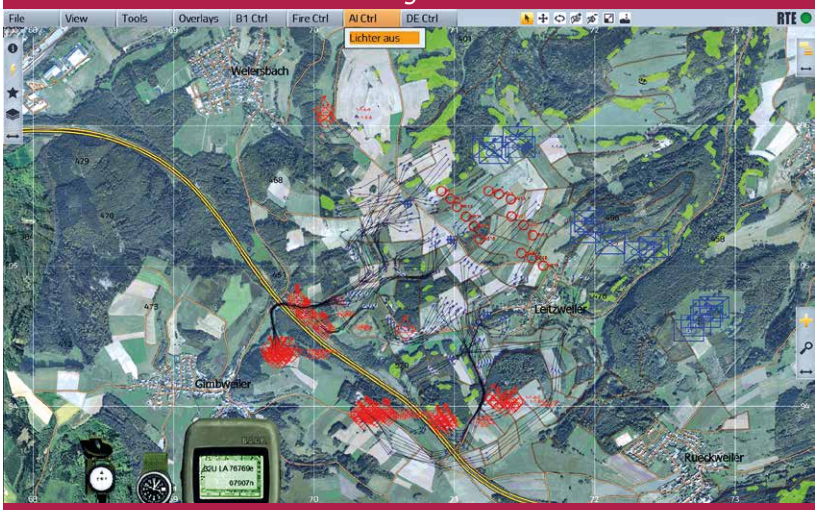
Szenario "Steel on Steel"

Die Verteidigung gegen einen feindlichen Verband im Angriff für eine Ausbildung optisch darzustellen, ist eine Herausforderung für jede Simulation. Eine beachtliche Anzahl an Gefechtsfahrzeugen muss sich taktisch glaubwürdig, flexibel durch den Leitenden steuerbar und ohne großen Personalaufwand im virtuellen Gelände bewegen.

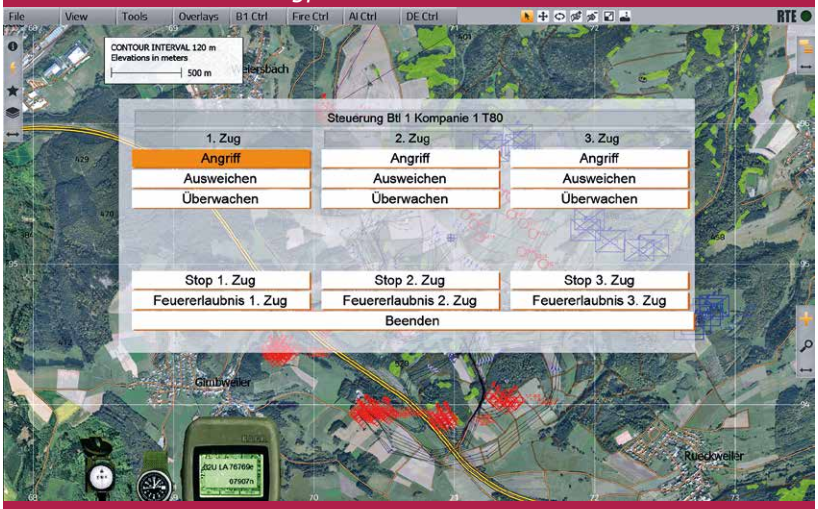
Es zeigte sich, dass nur die Verwendung von vorbereiteten Wegpunkten in Verbindung mit verschiedenen eigenprogrammierten Skripts eine praktikable Möglichkeit ist. Hierbei muss



Feindliche Panzer treten zum Angriff an



Gefechtstreifen mit Wegpunkten



User Interface zur Steuerung der Kräfte Rot

für jedes Fahrzeug ein flexibles Wegpunktsystem erarbeitet und danach in der Simulation daraufhin geprüft werden, ob die Gefechtsfahrzeuge sich wie geplant verhalten.

Für die Steuerung der Kräfte Rot kann natürlich nicht jedes Fahrzeug von einem eigenen Soldaten gesteuert werden. Der Personalansatz liegt bei dieser Aufgabe bei einem Bediener für das komplette Bataillon. Dieser kann mithilfe des selbsterstellten User Interfaces (Abb. 3) die Kräfte Rot in Zugstärke steuern. Diesen virtuellen Zügen wird mit wenigen Mausklicks "befohlen", sich auf für diese Phase vordefinierte Positionen zu bewegen. Je nach Reaktion der Übtruppe, kann der Leitende das Szenario beeinflussen, indem er die gegnerischen Kräfte weiter vorrücken, in vorherige Stellungen ausweichen oder Ausweichstellungen beziehen lässt.

Vernetzte Simulation

Die Einbindung von Entitäten aus anderen Truppengattungen (z.B. TIGER) und Teilstreitkräften (z.B. Eurofighter, Fregatte F124) ist ein fester Bestandteil der Konzeption dieses Szenarios. Ein probates Mittel zur realistischen Darstellung dieser Kräfte ist die Vernetzte Simulation innerhalb der Bundeswehr mit Hilfe des Netzwerks der "Simulations- und Testumgebung Bundeswehr" (SuTBw). Mithilfe dieses Netzwerkes können verschiedene Simulationszentren standortübergreifend verbunden werden. Der Einsatz der Kampfhubschrauber in Zusammenarbeit mit AMTLT ist ein erstes praktisches Beispiel für diesen Verbund.

Die Erprobung

Im Rahmen des Besuches des "7er Kreises" des Amtes für Heeresentwicklung und zweier Mitglieder des Bundestages wurde die vernetzte Simulation erstmalig erprobt. In Zusammenarbeit mit dem Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum in BÜCKEBURG wurde ein Szenario präsentiert, in dem ein feindliches verstärktes Bataillon mechanisierter Infanterie im Angriff auf eine verstärkte Panzergrenadierkompanie in der zeitlich begrenzten Verteidigung trifft. Durch den koordinierten Einsatz von Sperren, Artillerie und Kampfhubschraubern war es den eigenen Kräften möglich, die erste Angriffswelle erfolgreich zu vernichten. Dabei wurde der im Szenario eingesetzte Kampfhubschrauber in Echtzeit durch zwei Bediener des AMTLT aus BÜCKEBURG geflogen und mit seinen Waffen zur Wirkung gebracht.

Technische Durchführung

Wie in Abb. 1.2 ersichtlich wurden folgende technische Maßnahmen zur Vorbereitung getroffen:

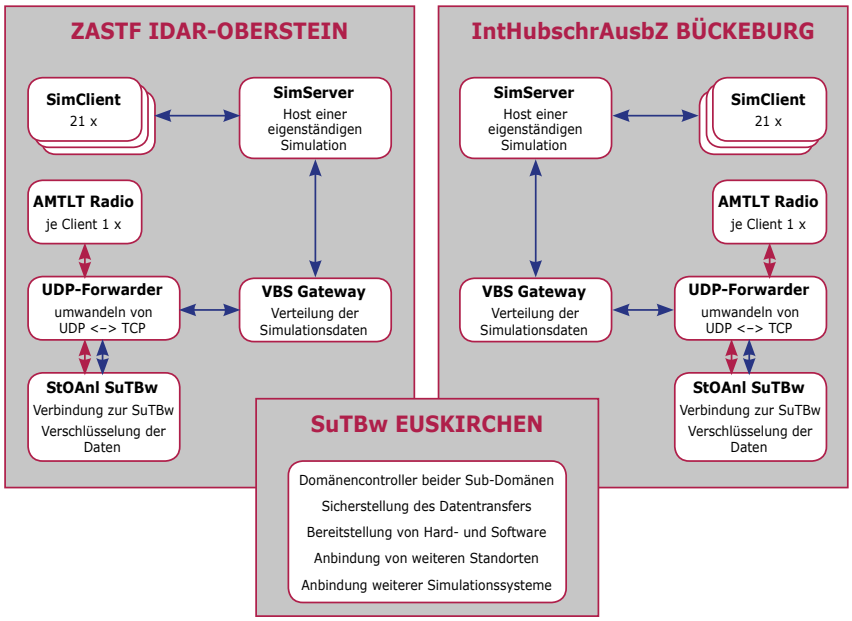
- Einrichten eines NH-Koppelports zur Anbindung der lokalen VBS-Anlage an den Liegenschaftszugangsknoten und somit an die SuTBw.
- Anbindung der Standortanlage der SuTBw (Serversystem mit Schlüsselung über GENUA-Box).
- Umbau von Teilen des bestehenden BWI-Liegenschaftsnetzes auf Gigabit-LAN.
- Vernetzung der lokalen VBS-Anlage mit Anbindung an die Standortanlage SuTBw.
- Aufnahme der lokalen VBS-Anlage in eine Sub-Domäne der SuTBw.
- Einbindung eines Rechners mit Instant Messenger in die Subdomäne.

Die technische Herausforderung der Vernetzung war es, größere Szenarien an verschiedenen Standorten und mit mehreren Entitäten ohne Performanceeinbußen zu realisieren. Hierfür wurden an den Standorten Bückeburg und Idar-Oberstein jeweils ein Simulationsserver mit einer eigenen Simulation eingerichtet. Die Daten dieser Simulationen wurden über das VBS-Gateway mit dem Distributed Interactive Simulation Standard (DIS) synchronisiert, um so den Datenverkehr zwischen den beiden Servern zu minimieren.

Ergebnis

Insgesamt lässt sich feststellen, dass technisch eine Koppelung von Simulatoren in der engen Zusammenarbeit zwischen ZASTF des AusbBer STF/IndirF

AMTLT Bückeburg



Einrichten einer verteilten Simulation Beispiel IntHubschrAusbZ Bückeburg

und AMTLT möglich und zielführend ist und die Zusammenarbeit optimal unterstützt, ohne das unterstützende Personal übermäßig zu binden. Künftig ist vorstellbar, dass Luftfahrzeugführer und Waffenbediener der Heeresfliegertruppe aus ihrem Standort Ausbildungen und Übungen bei der ZASTF unterstützen können, ohne sich selber durch lange Dienstreisen übermäßig zu binden. Dieses Ziel ist kurzfristig und mit geringem Aufwand realisierbar. Die vielversprechenden Anfänge sollten als Startschuss für eine weitere Entwicklung der vernetzten Simulation, dann auch unter Einbindung anderer Teilstreitkräfte, gesehen werden. Erste Schritte hierfür sind mit der Simulationszentrale der Luftwaffe und dem Taktischen Ausbildungs- und Erprobungs-Simulationsverbund TAUES der Marine eingeleitet.

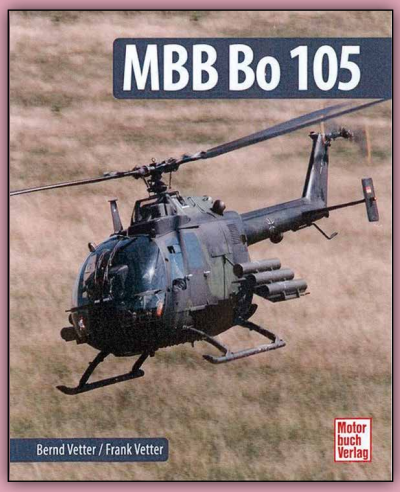
Der Autor:

Oberstleutnant
Joachim Schwarz ist Leiter ZASTF in Idar-Oberstein,

Hauptmann
Wolfgang Aurnhammer ist Leiter Datenbasisgenierstation in Idar-Oberstein

BUCHTIPP

Die erfolgreichste deutsche Hubschrauberentwicklung – Das neue Buch von den Autoren Bernd und Frank Vetter



Auch 2017 gibt es mit Ihrer Unterstützung wieder ***NACH VORN – Informationen für Heeresflieger***.

Schicken Sie bitte Ihren Beitrag (als Fließtext ohne Formatierungen, JPEG-Bilder separat) so bald wie möglich, aber spätestens bis **30. August 2017** an die Redaktion *NACH VORN!*

Sollten Sie Fragen haben, wenden Sie sich bitte ebenfalls gern an:

Redaktion *NACH VORN*
Internationales Hubschrauberausbildungszentrum
Postfach 1166
31667 Bückeburg

oder per Lotus Notes an den Adjutanten des Generals.

NACH VORN
INFORMATIONEN FÜR HEERESFLIEGER
seit 1997

Vor 25 Jahren... das erste Mal

Herausforderung Kurdenhilfe

Im April 1991 wurden die Heeresflieger zum ersten großen humanitären Einsatz ins Ausland gerufen. 2 Millionen Kurden waren aus dem Irak in den Osten des Irans und in den Norden der Türkei geflohen. Opfer des ersten Irak-Krieges.

Die Transporthubschrauber aus Rheine (12 CH-53),Mendig (6 CH-53), Laupheim (6 CH-53), Faßberg (8 UH-1D) und Neuhausen (6 UH-1D) wurden "aus dem Stand" ohne Erfahrung, ohne Spezialausrüstung, ohne Karten in Eigenverlegung durch das Gebiet des gerade auseinander gefallenen Warschauer Paktes (Österreich verweigerte den Überflug) in die Türkei (Batman, Regiment 35, 25 und 10) und in den Iran (Baktharan, Regiment 15 und 10) geschickt, wo wir nach teilweise erheblichem regionalen Widerstand damit begannen, die Flüchtlingslager im gebirgigen Gelände zu suchen.

Nach Anlaufen der Logistik startete die Versorgung mit Hilfsgütern (Verpflegung, Wasser, Zelte), medizinischem Personal und die Evakuierung von Kranken und Verletzten.

Baktharan aus der Luft

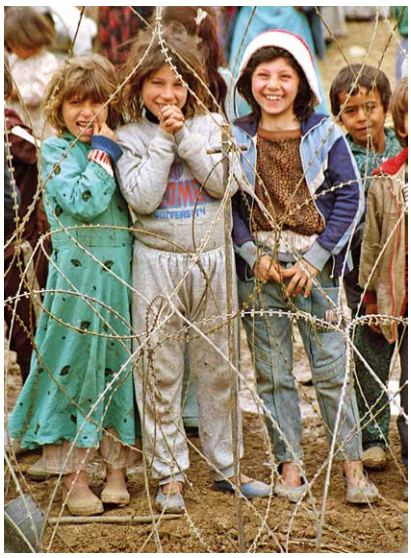
Fast zwei Monate kämpften die Besatzungen, unterstützt von Gebirgspionieren, Luftlande-Sanitätern, Luftwaffen-Logistikern, einem Feldlazarett, dem Technischen Hilfswerk und dem Roten Kreuz gegen Hitze, Dreck, Fliegen, Elend und Seuchen sowie gegen unverständliche (deutsche) Befehle zur Anzugsordnung, und wir wunderten uns über ungeeignete Hilfslieferungen (Datteln als Verpflegung für die Flüchtlinge, NVA-Winterbekleidung bei 25-30°C). Wir erlebten zum ersten Mal die Spannungen zwischen Kurden und Türken/Iranern, die totale Überwachung des Landes durch "Religionswächter", aber auch Dankbarkeit, Gastfreundschaft und Aufgeschlossenheit gegenüber dem Westen und der Not. Wir starteten Eigeninitiativen zu ihrer Linderung. Der Neuhausener Bordmechaniker Hauptfeldwebel Hörnicke kaufte auf dem türkischen Basar für 1.500 gesammelte D-Mark Kinderschuhe für barfüßige Kurdenkinder, und wir forderten uns bis an die Leistungsgrenze, wenn es wieder mal um Leben und Tod ging. Die Ärzte gingen als bewegliche Arzttrupps mit der UH-1D in die Lager, wo sie Knochenbrüche, Verbrennungen, dehydrierte Kleinkinder, Schwangere vor und nach der Geburt, Splitterverletzungen aus dem Krieg und alte

Hilfslieferungen in schwer zugängliches Gelände

Leute mit ihren Altersbeschwerden erwarteten. Auch hier waren Mut zur Entscheidung, Improvisation und Eigeninitiative gefragt. Der Itzehoer Fliegerarzt, Dr. Stefan Pump, erinnert mich an eine abendliche Bilanz mit dem Dolmetscher, der die Strichliste führte: "300, Doktor!"

Bis Ende Mai 1991 flogen die Transporter im Iran ca. 1.600 Stunden (in der Türkei brachten es die Mendiger, Laupheimer und Neuhausener Heeresflieger auf 2320:00 Flugstunden, ca. 4.800 Passagiere und ca. 2890 Tonnen Hilfsgüter) unfallfrei im Auftrag der Menschlichkeit, ein weiterer Beweis für Motivation und Können der damaligen Heeresflieger. Auf dem Flug nach Hause erlaubte Österreich übrigens den Durchflug.

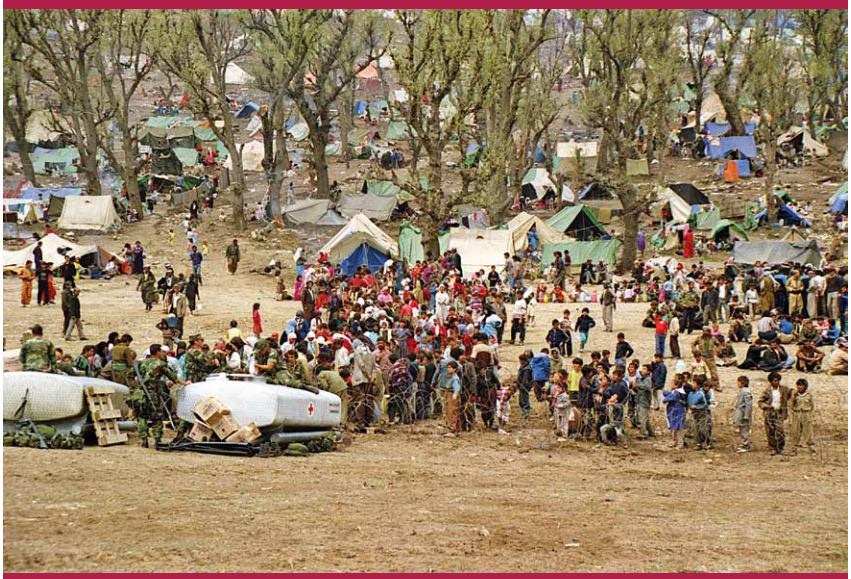
Als Erinnerung an die "Operation Kurdenhilfe" zeigte das Hubschraubermuseum in Bückeburg vom 21.05. - 12.06.2016 eine Sonderausstellung mit unerwartetem Besucherinteresse.



Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Thomas Mallwitz war als Angehöriger des Heeresfliegerregiments 15 in Bakhtaran Einsatzoffizier und ist jetzt Vorsitzender des Hubschrauberzentrums e.V. Bückeburg

Luftlandesaniäter im Einsatz



Frisches Wasser

Feldmäßige Untersuchung

Die Gründung der Heeresfliegertruppe

Versuch einer Klärung

Am 11. Juli 2016 war das Internationale Hubschrauberausbildungszentrum, das Mutterhaus der Heeresfliegertruppe, einer von bundesweit 16 Standorten, die durch das Bundesministerium der Verteidigung mit der Durchführung des Tages der Bundeswehr beauftragt wurden. Gleichzeitig wurde im Rahmen eines Empfangs der 60. Geburtstag der Heeresfliegertruppe begangen. Bereits im Vorfeld wurden Stimmen laut, die den Geburtstag der Truppengattung an anderen Daten vermuteten. Es bietet sich daher an, die Entstehungsgeschichte der Bundeswehr und der Heeresfliegertruppe genauer zu beleuchten.

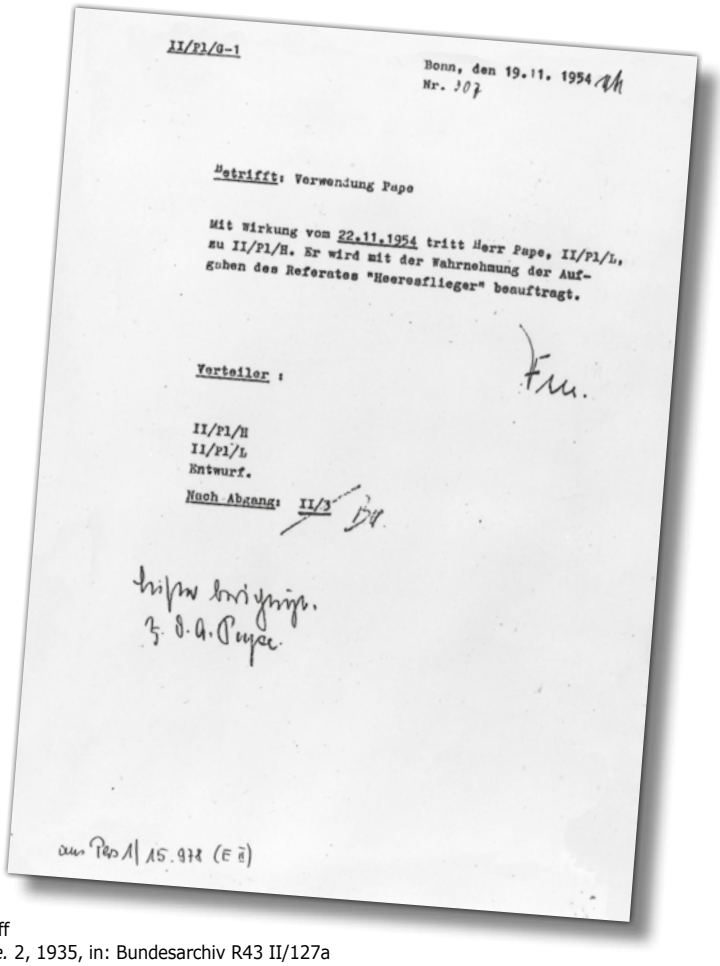
Ursprungsidee

Streng genommen ist die Idee der Heeresfliegertruppe keinesfalls eine Entwicklung der Nachkriegszeit. Bereits im Ersten Weltkrieg wurde der Begriff der Fliegerabteilungen des Heeres ("Heeresflieger") ab 1913 durch Persönlichkeiten wie Manfred Freiherr von Richthofen, Ernst Udet, Max Immelmann und Emil Schäfer, aber auch Hermann Göring geprägt. Mit Artikel 198 des Versailler Vertrages und dem darin enthaltenen Verbot zum Unterhalt von Fliegertruppen wurden Fluggerätforschung und Fliegerei offiziell weitestgehend vernachlässigt.[1] Grundsätzlich wäre es also durchaus denkbar, den Geburtstag der Truppengattung bereits im Jahr 1912 zu verorten.

Mit der Gründung der Luftwaffe am 1. März 1935[2] wurden keine autarken fliegenden Verbände des Heeres aufgestellt. Zwar wurden, ähnlich heute, Verbände der Luftwaffe den Heeresverbänden assigniert, eine organisatorische Zuordnung fand jedoch nicht statt. Mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs 1945 endete vorerst auch die Geschichte der Deutschen Streitkräfte.

Amt Blank und die Wiederbewaffnung

Bereits 1952 nahm der damalige Oberstleutnant a.D. Horst Pape auf Weisung der Westalliierten seinen Dienst in der "Zentrale für Heimatdienst", der Vorgängerin des späteren Amt Blank, auf, um die Voraussetzungen Fliegertruppe nach US-amerikanischen Vorbild im Rahmen eines bundesdeutschen Verteidigungsbeitrags zu prüfen. Der Planungshorizont bezog sich seinerzeit, geprägt durch die Beschlüsse der Himmeroder Tagung, auf eine taktisch-operative Heeresfliegertruppe mit im Schwerpunkt 2000 Schlacht- und Jagdflugzeugen als Gegengewicht zu den in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) aufgestellten bewaffneten Formationen.[3] Auf Drängen



II/Pl/G-1

Bonn, den 19.11. 1954
Nr. 307

Betrifft: Verwendung Pape

Mit Wirkung vom 22.11.1954 tritt Herr Pape, II/Pl/L, zu II/Pl/H. Er wird mit der Wahrnehmung der Aufgaben des Referates "Heeresflieger" beauftragt.

Verteiler :

II/Pl/H
II/Pl/L
Entwurf.

Nach Abgang: II/3

[1] Deutsches Reichsgesetzblatt Teil I 1867-1945, Nr. 140, S. 678ff
[2] *Erlass des Führers und Reichskanzlers über die Reichsluftwaffe.* 2, 1935, in: Bundesarchiv R43 II/127a
[3] Hammerich/Kollmer/Rink/Schlaffer (2006): *Das Heer 1950-1970*, S. 79ff

ehemaliger Luftwaffenoffiziere wurde diese Planung jedoch verworfen und bereits 1954 die ersten konzeptionellen Grundlagen für eine Heeresfliegertruppe geschaffen, welche fortan das Heer durch Aufklärungs- und Transportflugzeuge respektive leichte Hubschrauber (insgesamt 813 Luftfahrzeuge) unterstützen sollte.[4]

Obschon die konzeptionellen Grundlagen sicherlich ein wichtiger Schritt für die Heeresfliegertruppe war, ist sicherlich unstrittig, dass hier nicht von der Gründung einer Truppengattung gesprochen werden kann.

Etablierung im Truppenamt und erste Auswahl

Mit der Aufstellung der neuen Deutschen Streitkräfte und der Ernennung der ersten Soldaten im Oktober/November 1955 traten nun auch die ersten Heeresflieger ihren Dienst an. Weit vor der Aufstellung des ersten Heeresfliegerverbandes konnten so die ersten Offiziere, unter ihnen der spätere Brigadegeneral Hans E. Drebing, mit dem noch weitestgehend unbekannten Medium des Hubschraubers vertraut gemacht und erste Lehrgangsteilnehmer zur Aus- und Weiterbildung in die Vereinigten Staaten (Ft. Rucker/ Hubschrauber; San Marcos/ Fläche)[5] entsandt werden.[6]

1956 wurde das damalige "Einmannreferat" als Abteilung Heeresflieger im Truppenamt etabliert und am 10. Juni auf 4 Soldaten aufgestockt.[7]

Spätestens mit dem 10. Juni 1956 war die Heeresfliegertruppe nicht nur als eigene Abteilung im Truppenamt etabliert, sondern verfügte auch über Personal, welches sich bereits im fliegerischen Dienst befand, auch wenn sich die hierfür verwendeten Luftfahrzeuge nicht in der Verfügungsmasse der Bundesrepublik befanden.

Die Heeresflieger der ersten Stunde (v.l.): Gärtner, Wellnitz, Loy, Knorr, Kanitz, Pape, Nolte, Granz, Semmler, Bader, Schüssler, Drebing

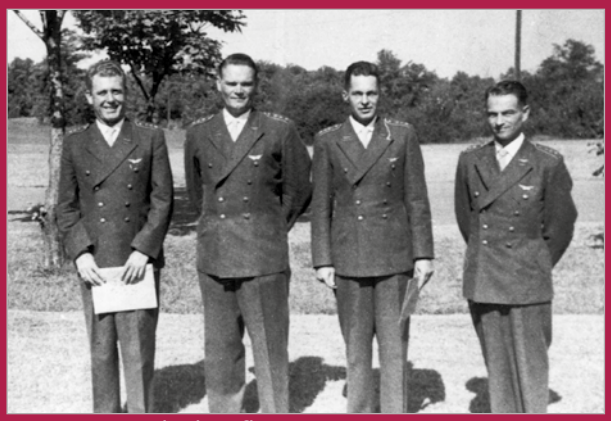
Niedermendig

Auf Befehl des Bundesministers der Verteidigung vom 18. September 1956 sollte die Heeresfliegertruppe

zeitnah auf ihrem ersten Flugplatz in Bad Kreuznach erste Lehrgänge durchführen[8] und mit Zulauf der entsprechenden Systeme Do 27 zeitnah den Flugbetrieb im Heer aufnehmen. Mit Befehl vom 16. Dezember wurde der Aufstellungsort auf den damals noch durch die französischen Streitkräfte genutzten Flugplatz Niedermendig geändert.[9] Bereits im November nahm ein Vorauskommando des Truppenamts in Niedermendig die Arbeit auf und bereitete die Übernahme des Flugplatzes vor.[10]

Am 7. Januar 1957 wurde der Flugplatz Niedermendig im Rahmen eines unscheinbaren Zeremoniells von den französischen Streitkräften übernommen und die im Vorjahr in den Vereinigten Staaten ausgebildeten Luftfahrzeugführer zuversetzt. Gleichzeitig konnte die erste Do 27 in den Bestand der Heeresfliegertruppe überführt werden.[11] Die Heeresfliegertruppe verfügte somit ab dem 7. Januar 1957 nicht nur über entsprechendes Personal sowie administrative Strukturen, sondern erstmals auch über einen eigenen Flugplatz von dem aus Flugbetrieb möglich gewesen wäre.

[4] II PL/H - G/G3 Org/HF, TgbNr.: 751/54
[5] Schütt (1985): *Heeresflieger*, S. 15
[6] Drebing: *Ein Parforceritt durch die Geschichte,* in: Nach Vorn (2007), S. 62f
[7] 20 Jahre Heeresfliegerstandort Niederstetten, in: Landesarchiv Baden-Württemberg, Abt. Staatsarchiv Wertheim, A-52 II/Teil 2 Nr. 179
[8] *Aufstellungsbefehl Nr. 32 (H) des BMVg V-VB 1*, vom 18. September 1956
[9] Schütt (1985): *Heeresflieger*, S. 17f
[10] Renschke: *07. Januar 1957 - Geburtsstunde der Heeresflieger*, in GdH-Info (1/2002), S. 6
[11] Pech: *Flügel für das Heer - 50 Jahre Heeresflieger,* in Nach Vorn (2007), S. 59



Die ersten Flächenflieger...
(v.l.: Röper, Feldmann, von Grone, Lücke)

... die ersten Hubschrauberflieger
(v.l.: Drebing, Granz, Nolte)

Der erste Hubschrauber, links Major Stümke

Erste Vereidigung

Übergabe der ersten Do 27 durch den damaligen Verteidigungsminister Franz-Josef Strauß und Prof. Claudius Dornier, hier mit Oberst Pape und Pater Schulte, dem Fluglehrer Papes.

ALGEM

Schlussbetrachtung

Die Suche nach einem konkreten Gründungsdatum der Heeresfliegertruppe ist als komplex zu bezeichnen. Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob eine Truppengattung bereits existent ist, wenn Sie über den entsprechenden Aufbau und das zugehörige Personal verfügt, oder aber, ob die Existenz einer Truppengattung durch das im eigenen Bestand Vorhandensein eines Waffensystems begründet wird.

Es ist festzuhalten, dass der Entwicklung der Befähigung zur Luftbeweglichkeit des deutschen Heeres ein langwieriger Prozess vorausgegangen ist, der schlussendlich in der Aufnahme des Flugbetriebs mit der ersten Do 27 seinen Abschluss gefunden hat.

Der Autor:

Oberleutnant Kai Christoph Meier M.A. war Adjutant Kdr IntHubschrAusbZ und Gen HFlgTr

Die "Luftftschlacht" von Baumholder

oder: "Alle Schutzengel sofort zu Heeresfliegerkommando 3!"

Ende der 1960er wurde die bis dahin geltende NATO Doktrin MC 14/2 "Massive Vergeltung" abgelöst durch die MC 14/3 "Flexible Reaktion". Die Hauptlast der Verteidigung lag jetzt bei den Korps. Sie mussten entlang der innerdeutschen Grenze bei einem Angriff des Warschauer Paktes die Verteidigung grenznah aufzunehmen, die Unversehrtheit des Bündnisterritoriums erhalten und dieses bei einem Verlust wiedergewinnen.

Diese Vorneverteidigung war geprägt von einer Verzögerung über geringe Tiefe, danach Verteidigung mit starken Kräften und schließlich Gegenangriff mit Reserven.

Die Änderungen der NATO Doktrin hatte auch Auswirkung auf die Heeresfliegertruppe. Es erfolgte eine Zusammenlegung der bis dahin zersplitterten Heeresfliegerkräfte, (je ein Bataillon) auf Korps- und Divisionsebene, zu neuen Heeresfliegerregimentern auf Korpsebene. So entstanden im April 1971 drei leichte Heeresfliegertransportregimenter und drei mittlere Heeresfliegertransportregimenter. Abgeschlossen wurde diese Umgliederung im Sommer 1972 durch Auslieferung der ersten CH-53 (MTH) an die Truppe. Dieser Hubschrauber war optimal einsetzbar im Korpsgefechtsstreifen mit seiner in allen Lagen sicherer Flugzeit von 01:45, seiner Beladung mit 36 vollausgerüsteten Soldaten und der Fähigkeit drei Kraftkarren (KraKa) zu transportieren. Die Aufgabe der Heeresflieger im Kriegsfall war der schnelle Transport von Material und Personal ins Kampfgebiet. Daneben gehörte auch die Heranführung neuer Truppen – bzw. deren Austausch – und die Evakuierung von Verletzten zu den Aufgaben der Transportflieger.

Zeitgleich wurden die Luftlandeverbände mit KraKa ausgestattet. Die Fallschirmjäger hatten damit einen luftverladbaren Waffenträger, der ihre Beweglichkeit und Kampfkraft nach einer Luftlandung entscheidend verbessert.

Mit der Einführung des MTH CH-53 wurde die Lufttransportkapazität beträchtlich erhöht. Ein Schwarm CH-53 (4 MTH) konnte 90 Fallschirmjäger und 6 KraKas transportieren.

Dem Kommandierenden General (KG) eines Korps wurde in der Heeresstruktur 3 ein Panzerregiment und eine Luftlandebrigade für den Einsatz unterstellt,

als eines der wenigen Mittel an Reserven und zur Schwerpunktbildung. Diese Reserve sollte bei einem drohenden Durchbruch des Feindes in Stellungen in der Tiefe den feindlichen Angriff aufhalten, um Zeit zu gewinnen für den Gegenangriff mit Panzerkräften.

Durch die intensive Zusammenarbeit mit den Luftlandebrigaden, konnte eine Luftlandeoperation bei Tag vom Entschluss des KG bis zum Eintreffen der ersten Welle im Einsatzraum durch standardisierte Verfahren auf drei Stunden verkürzt werden. Wobei Einsatzraum bedeutete, die Fallschirmjägerkompanien mit LTH und MTH direkt in die geplanten Stellungsräume zu fliegen. Diese hohe Einsatzbereitschaft konnte nur durch das ständige gemeinsame Üben Heeresflieger-Luftlandebrigade erreicht werden. Um die Herausforderung einer Nachtluftlandeoperation zu erkennen, muss zunächst die Komplexität einer Luftlandeoperation bei Tage dargestellt werden.

Die Verbindungsoffiziere der Heeresflieger und der Luftlandebrigade beim Korpsstab halten enge Kontakte zur G3-op-Abteilung. Beim Anzeichen für einen Einsatz der LL-Brigade werden die Vorkommandos informiert und die Heeresfliegerregimenter in Verfügungsräume in der Nähe der Luftlandebrigade im rückwärtigen Korpsgebiet verlegt. Der Heeresfliegerverbindungsoffizier nimmt mit der Heeresflugabwehr und der Luftwaffe Verbindung auf, um eine Low-Level-Transitroute in das Divisionsgebiet einzurichten und den Luftwaffengürtel "Black Belt" für den geplanten Raum auszusetzen. In dem Verfügungsraum LL-Brigade werden die Erkundungskommandos in Marschbereitschaft versetzt und Verbindungshubschrauber (VBH) zur Brigade verlegt. Der Heeresfliegerverbindungsoffizier legt in Absprache mit dem Heeresfliegerkommando An- und Abflugpunkte fest, die zugleich Treffpunkte mit den Pfadfindern VBH sind. Diese befinden sich zwischen 7 und 15 km von den geplanten Landeräumen entfernt, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht bekannt sind.

Nach der Entscheidung des KG setzt sich das Erkundungskommando mit VBH sofort in Marsch. Die LTH und MTH verlegten nach einem standardisiertem Verfahren zu den zu transportierten Truppenteilen. Die Anzahl der Luftfahrzeuge im Schwarm variierten je nach Bedarfsträger. Da die LTH schneller beladen waren, starteten sie die Luftlandeoperation. Ca. fünf Minuten vor Erreichen des Treffpunktes meldete sich der Schwarmführer bei den Pfadfindern. Anhand der Sprechtafel kann der Pfadfinder identifizieren, um welche Truppenteile es sich handelt und zu welchem Landeraum er geführt werden muss.

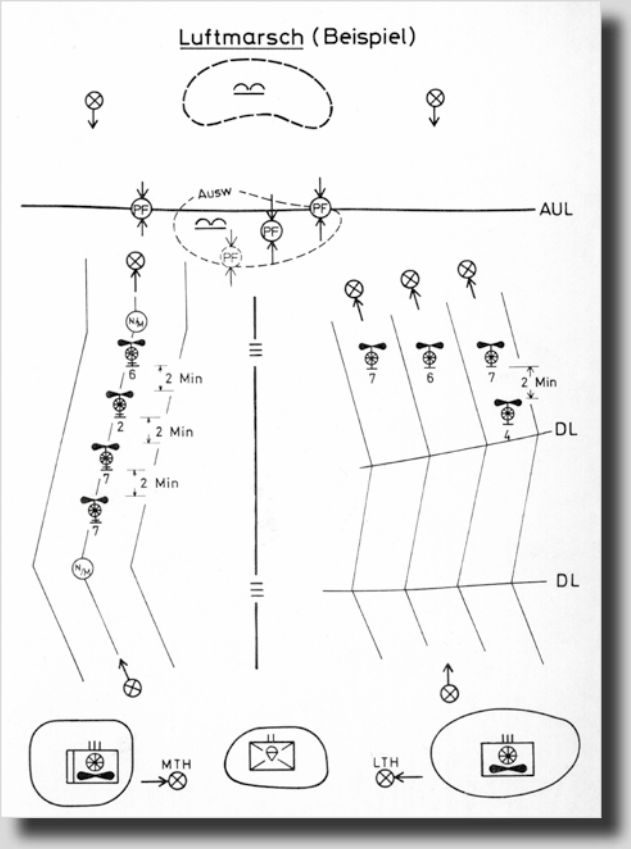
Das Verfahren wurde bei mehreren Korpsgefechtsübungen erfolgreich praktiziert. So war es folgerichtig, die Luftlandeoperation bei Nacht zu erproben.

Nachtflug hatten die Heeresflieger frühzeitig im Ausbildungsprogramm. Zunächst nur in erweiterten Platzrunden mit Anflug auf das sogenannte "Noltemeyer-Licht". Bei dem Noltemeyer-Licht handelte es sich um in den Staffeln vorhandene Panzerhandlampen, die von den Flugplatztrupps

nach einem bestimmten System aufgebaut wurden. Später wurden auch Nachtüberlandflüge durchgeführt. Der Verfasser hat Ende 1969 einen Nachtflug mit der Alouette II von Mendig nach Fritzlar und zurück geflogen. Als Navigationsgerät standen ein "Wackel"-Kompass, eine Stoppuhr und die Fliegerkarte 1:250.000 zur Verfügung.

Das Noltemeyer Licht war für Luftlandeoperationen bei Nacht nicht geeignet. Der Staffelkapitän der Stabsstaffel Heeresfliegerkommando (HFlgKdo) 3, Oberstleutnant Magnor, entwickelte ein Anflugwinkelfeuer, das leicht transportierbar in jedem Gelände rasch aufbaubar war und im Sprachgebrauch der Truppe den Namen "Magnor-Licht" erhielt.

Wenn man sich auf dessen Anfluggrundlinie befand, so konnte man das Magnor-Licht auf weite Entfernung (bis ca. 5 km) gut erkennen. Damit stellte es eine wesentliche Verbesserung für taktische Anflüge und Landungen in unbekanntem Gelände dar. Unter diesen Voraussetzungen plante das Heeresfliegerkommando 3 im Oktober 1978 in Zusammenarbeit mit der LL-Brig 26 eine Luftlandeoperation bei Nacht auf dem Truppenübungsplatz Baumholder durchzuführen. Schon frühzeitig war klar, der Einsatz des Erkundungskommandos musste spätestens bei "SunSet" beendet sein und die Zahl der Landeplätze war auf maximal fünf zu reduzieren. Das bedeutete, die bisherigen standardisierten Verfahren in der Beladung und der Zuordnung der Schwärme waren zu überarbeiten. Für jeden Landeraum wird ein Flugplatztrupp benötigt, der den Landeplatz nach festgelegten Kriterien erkundete und danach den Aufbau des Magnor-Lichtes durchführte. Der Landeraum sollte so gewählt werden, dass rechts vom Magnorlicht der erste Hubschrauber absetzen konnte, der zweite links davon und die folgenden Hubschrauber entsprechend dazu. Die Wege vom



Nach einem festgelegten Zeitplan nahmen LTH und MTH, aus ihren Verfügungsräumen kommend, in den Startplätzen A 1 - 5 (Beispiel) die Fallschirmjäger auf, flogen schwarmweise (LTH voraus) mit festgelegten Abständen in einem festgelegten Bewegungsstreifen an die Ausweichlinie (AUL), an der die Pfadfindertreffpunkte (PF) und der Ausweichlanderaum lagen, für den Fall, dass der geplante durch Feind nicht anfliegbar war. Hier warteten die Pfadfinder (VBH) und führten im Idealfall in die Landeplätze (L 1 - 5).

Schematische Darstellung der Luftlandeoperation

Anflugpunkt zu den Landeplätzen waren mit farbigen unterschiedlichen Leuchten gekennzeichnet. Am Anflugpunkt stand ein VBH mit eingeschalteter Beleuchtung, der nach der Kontaktaufnahme des Schwarmführers, ihm die Farbe übermittelte, die ihn zur Anfluggrundlinie des vorgesehenen Landeraumes führte.

Vom Grundsatz glich dieses Verfahren der Tagluftlandeoperation. In dem Befehl des HFlgKdo 3 zu diesem erstmaligen Üben einer Luftlandeoperation bei Nacht wurden folgende Kriterien zur Flugsicherheit festgelegt: Mindestsicht 5 km, Wolkenuntergrenze Minimum 2.000 Fuß AGL. Das erstmalige Üben eines neuen Verfahrens mit Bedarfsträgern an Bord war grundsätzlich ein risikobehaftetes Unternehmen. Am Tag der Durchführung war die Wettervorhersage: Flugsicht 3-5 km, Wolkenuntergrenze 1.000 Fuß AGL, eigentlich hätte, nach den eigenen Kriterien, das HFlgKdo 3 das Vorhaben absagen müssen. "Politisch" bedingt, Besuchergruppe war der Korpsstab III.

Korps, entschied der Kdr HFlgKdo die Luftlandeoperation trotz der verschlechternden Wetterlage durchzuführen. Diese Übung ging in die Annalen des mHflgTrspRgt 35 als die "Luftschlacht um Baumholder" ein. Warum? Die Erkundung und der Aufbau der Landräume richtet sich nach der Hindernisfreiheit und dem damit besten und sichersten Anflug. Die Beladung der Fallschirmjäger und der Nachtflug bis zum Anflugpunkt erfolgt routiniert und ohne Probleme. Der erste Schwarm MTH sollte den gelben Lichtern folgen. Nach wenigen Minuten meldete der Schwarmführer den Abbruch des Anfluges, da er plötzlich ein rotes Licht sah und annahm, sich auf dem Anflug zum falschen Landeplatz zu befinden. Er meldete sich erneut zum Anflugpunkt zu begeben, um einen zweiten Versuch zu starten. Am Anflugpunkt befand sich bereits der nachfolgende Schwarm MTH in einer Warteschleife, da der "Leiter Anflug" nur jeweils einem Schwarm die Freigabe zum Landeraum erteilte. Mit dem festgelegten Verfahren hatten auch andere Schwarmführer Schwierigkeiten und konnten ihren Landeraum nicht im ersten Anflug erreichen. So kam es zu der Situation, dass bei Nacht zeitweilig vier MTH Schwärme in Warteschleifen in der Nähe des Anflugpunktes, bei nicht optimalen Wetterbedingungen, kreisten. Dem Schwarmführer "Rot" passierte Folgendes: Eine seiner, den Flugweg kennzeichnenden roten Lampen bewegte sich plötzlich, es waren vermutlich die Rücklichter eines Kfz. Aus Sicherheitsgründen wurde der Anflug ebenfalls abgebrochen. Nach mehreren Versuchen erreichten alle Schwärme einen Landeraum, allerdings nicht immer den geplanten. Das führte dann am Boden zu erheblichen Verwirrungen, da die Fallschirmjäger sich im Dunkeln nicht orientieren konnten.

Durch das mehrfache Anfliegen bis zur endgültigen Landung und dem damit verbundenen Spritverbrauch, mussten alle Schwärme vor dem Rückflug zum Betanken auf den Flugplatz Pferdsfeld. Der Rückflug war geprägt von der alten Fußballweisheit "Wenn man Pech hat, dann kommt noch ein Unglück dazu." Der erste Schwarm, mit sieben MTH, erlebte folgende Überraschung: Der Schwarmführer entschied, aufgrund der Wetterbedingungen, sich eine IFR-Clearance zu holen, vergaß aber seinen Schwarm zu informieren. Die Wetterbedingungen erforderten in enger Formation zu fliegen. Der Schwarmführer ging, nach Erhalt der Freigabe von Frankfurt, in den Steigflug über. Die Nummer zwei und drei folgten und befanden sich unbeabsichtigt in den Wolken, sie reagierten sofort und warnten die restlichen Besatzungen vor einem Steigflug. Das Verhalten der Nummer Zwei und Drei richtete sich nach einem in der SOP festgelegten Verfahren: "Unbeabsichtigtes Einfliegen eines Schwarmes in IMC"; das geschah professionell und Frankfurt Radar erteilte die IFR-Freigabe nach Mendig. Ein weiterer Schwarm holte sich ebenfalls die entsprechende Instrumentenflugfreigabe ein. Die übrigen MTH-Schwärme flogen weiter im Sichtflug. So befanden sich sieben MTH in den Wolken auf dem Anflug nach Mendig und acht weitere MTH versuchten im Sichtflug Mendig zu erreichen. In der Zwischenzeit war ein LTH der Leitung im GCA-Final Mendig in IMC, als der zweite Luftfahrzeugführer seinem 1. Piloten beiläufig sagte, dass er keine Instrumentenflugberechtigung besitze. Da der verantwortliche Flugzeugführer in dem Moment "Ground Contact" hatte kreiste er um eine am Boden sichtbare Lichtquelle. Mit diesem Verhalten war ein GCA Anflug nach Mendig nicht mehr möglich. Auch nach Aufforderung verlies der Leitungs-LTH nicht seine Position. Im NDB-Holding kam es deshalb zu einer Höhenstaffelung der MTH. Am Ende der Nacht kamen alle Hubschrauber, ob im Sicht- oder Instrumentenflug, wohlbehalten in Mendig an. Jedem einzelnen Luftfahrzeugbesatzungsmitglied, ob Kdr FlgAbt oder Bordwart, war klar: nur mit viel Glück und dem Einsatz von einigen Schutzengeln konnten in dieser Nacht ein oder auch mehrere Flugunfälle verhindert werden.

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Hans Bauer war als Schwarmführer an dem beschriebenen Unternehmen beteiligt.

Ergänzung der Redaktion:

Der Autor beschränkt sich verständlicherweise auf die Ereignisse im Bereich MTH. Der LTH-Anteil des Unternehmens wurde vom Heeresfliegerregiment 30 gestellt, das sich in einer "eigenen" Übung befand. Da die Beladung schneller ablief, die "Bells" beweglicher als die CHs und auf ihrem Anflug keine Staus entstanden waren, kamen sie ohne Auftanken noch vor der Wetterverschlechterung einigermaßen geordnet nach Mendig zurück, wo Übernachtung vorgesehen war. Noch in der Nacht entwickelten sich auf den Fluren lautstarke und heftige Diskussionen quer durch die Dienstgrade über Planung (Oktober!), Vorbereitung und Entscheidung (Wetter!) der Operation. Als Folge davon rief ein Kommandobefehl alle Beteiligten am nächsten Morgen in die Sporthalle zum "Briefing", an dessen Ende – man könnte sagen – ein "Maulkorb" befohlen wurde.

Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech war Teilnehmer im LTH-Anteil

Außer Dienst – Die Zeit danach, Teil 14

Er kann's nicht lassen

LANDKREIS MÜNCHEN

Süddeutsche Zeitung Nr. 254, Mittwoch, 4. November 2015

Beflügelt

Das Museum in der Schleißheimer Flugwerft beherbergt einen Querschnitt durch die Geschichte des Fliegens. Siegfried Ziegler war Pilot und noch immer schwärmt er von Flugzeugen. Ein lehrreicher Rundgang

VON MARKUS MAYR

Oberschleißheim – Er hält seine Leidenschaft in Händen, während der gesamten drei Stunden: ein Stück Tragfläche, zehn Zentimeter breit und 30 lang, olivgrün. Siegfried Ziegler ist begeistert vom Fliegen und der Technik, die es möglich macht. Ein

"Beflügelt" lautet die Überschrift eines Artikels in der Süddeutschen Zeitung vom 04.11.2015 über das Museum in der Schleißheimer Flugwerft, einer Außenstelle des Deutschen Museums. Der dreistündige "lehrreiche Rundgang" wurde von Siegfried Ziegler geführt, einem ehemaligen Heeresflieger (von 1962-1994), Hauptmann a.D., Alouette-, UH-1D- und BO 105-Piloten, stationiert in Oberschleißheim, Roth und Penzing.

Er kann es also nicht lassen, der Siggi. Der Reporter bestätigt ihn: "[...] er ist schier nicht zu bremsen [...] dem fehlt das Fliegen ganz bestimmt [...] da ist es sicher wohltuend, bisweilen zwischen den Flugzeugen umherzustreifen."

Gern tut er es und mit Begeisterung - besonders die Führungen für Kinder, auf die er sich mit Anschauungsmaterial wie Gänseflügel und Rotorblattsegment spezialisiert hat. Seit 2000 geht er drei bis vier Mal im Monat "auf Tour", bei Bedarf auch in Englisch.

Ohne Rast und Ruh

Nachdem seine Frau nach 18 Jahren das Amt der Bürgermeisterin von Oberschleißheim im Jahre 2014 aufgegeben hat, bleibt ihm mehr Zeit. Bei ihr war der Siggi als Fahrer, Bodyguard und Begleiter "angestellt", daheim war er Hausmann und zeitweise Betreuer von Enkel-Zwillingen. Daneben kümmert er sich seit Jahren um die ehemaligen Schleißheimer und wundert sich, dass es immer mehr werden, die nach 20 Jahren oder mehr wieder Verbindung aufnehmen.

Ob Klein, ob Groß – mit Siggi ist immer was los.

Dass er bei den Führungen die Heeresflieger mit ihren Hubschraubern allgemein und die aus Oberschleißheim (1958-1981) im Besonderen nicht vergisst, ist Ehrensache. Als Fluglehrer mit über 30 Jahren Erfahrung im Gebirge und fast 10.000 Gesamtflugstunden kann man viel über schöne Erlebnisse berichten, leider aber auch über traurige...

In diesem Sinne Siggi, bleib g'sund, Grüße an Deine Frau und Servus.

Bis demnächst!

Wolfgang

Der Autor:

Oberstleutnant a.D.
Wolfgang Pech

Den Anstoß zu diesem Artikel gab Günter Braun, ein ehemaliger Oberschleißheimer, der uns die Seite der "Süddeutschen" zugeschickt hat.

Danke, Herr Braun!

Außer Dienst – Die Zeit danach, Teil 15

Vom Personalführer zum Krimi-Autor

Hauptmann a.D. Rolf Uliczka erzählt

Gemessen an den interessanten Lebensläufen und fliegerischen Erlebnissen vieler unserer fliegenden Kameraden, erscheint mir mein eigener Werdegang in unserer Truppengattung eher bescheiden und unspektakulär. Daher sei er hier – nur der Vollständigkeit halber – kurz umrissen.

Militärischer Werdegang

- 1966 - 1968 Grundausbildung/Hilfsausbilder beim Heeresfliegerausbildungsbataillon (HFLgAusbBtl) in Zweibrücken
- 1968 - 1970 Stabsdienstunteroffizier bei der Heeresfliegerinsatndsetzungsstaffel (HFlgInstStff) 208 in Niederstetten
- 1970 - 1975 S1-Feldwebel beim Heeresfliegerkommando (HFlgKdo) 2 in Laupheim
- 1975 - 1977 Ausbildung zum staatl. geprüften Betriebswirt an der FAK für Wirtschaft des Heeres in Sonthofen
- 1977 - 1978 Offizierlehrgang an der Offizierschule des Heeres in Hannover
- 1978 - 1984 S1-Offizier FD, nebenamtlich Presse- und Jugendoffizer beim Heeresfliegerkommando (HFlgKdo) 1 in Münster-Handorf
- 1984 - 1985 S1-Offizier FD, nebenamtlich Presse- und Jugendoffizer beim Heeresfliegerkommando (HFlgKdo) 1 in Rheine-Bentlage
- 1986 - 1994 S1-Offizier FD und Personalführer für Hubschrauberführeroffiziere FD, nebenamtlich Referent für den Besucherdienst des Deutschen Bundestages beim BMVg PIII/HFlg in Bonn

Wohl um meinem Rede- und Schreibdrang ein Ventil zu geben, übertrug mir der damalige Kommandeur beim HFlgKdo 1, Herr Oberst Klaus Jablonski, neben meiner Tätigkeit als S1-Offz FD die Aufgaben eines Jugendoffiziers und Presseoffiziers. Und so wurde mancher Artikel in der WAZ und der Westfälischen Rundschau in Münster und Rheine platziert. Neben der üblichen Hofberichterstattung konnte ich es mir nicht verkneifen, dabei auch brisante Themen, wie z.B. Aussagen von Oberst Jablonski zum Nato-Doppelbeschuss, mit unterzubringen. Bei den Redakteuren der Zeitungen kam das gut an. Auch unsere Patenschaft mit dem Kreis Recklinghausen war nicht ganz alltäglich und fand dort regelmäßig ihren Platz.

Ende 1985 wurde dann ein Traum für mich wahr: Personalführer unserer Hubschrauberführeroffiziere MilFD zu werden und den in den verdienten Ruhestand gehenden Hptm a.D. Georg Tiemann ablösen zu dürfen. An dieser Stelle möchte ich dem damaligen Heeresfliegerreferenten und späteren Referatsleiter von PIII 5/HFlg, Herrn Oberst a.D. Klaus Suchland, herzlich danken, der darauf sicher nicht ganz unmaßgeblichen Einfluss genommen hat!

Endlich konnte ich das umsetzen, was mir schon bei der Steuerung der Rekruten im Bereich HFlgKdo 1 besonders am Herzen gelegen hatte, nämlich Versetzungen bzw. Entfernungen zum Heimatstandort - insbesondere für Wehrpflichtige - auf ein Minimum zu reduzieren. Damals

Als Presseoffizier - hier am Flughafen Münster-Osnabrück

sicher keine besonders populäre Idee, wie sicher mancher noch weiß. Der eine oder andere Hubschrauberführer FD wird sich vielleicht noch an mein "tabellarisch, graphisches Planungskonzept" erinnern, welches ich in meinen Vorträgen an den Standorten und in Personalgesprächen gerne in epischer Breite erläutert habe.

Dieses Planungskonzept war an einer Laufbahnzielerreichung am jeweiligen Standort – möglichst ohne zusätzliche Umschulungs- und Versetzungskosten für die Betroffenen und den Bund – orientiert. Mein Leitsatz hierzu war immer: "Fachdienstoffiziere sind keine Generalstäbler, für die natürlich andere Karrierekriterien gelten." Bei den HubschrFhrOffz FD habe ich den Schwerpunkt in der hohen fachlichen Kompetenz auf dem jeweiligen Waffensystem gesehen und weniger in häufigen Versetzungen zur Förderung der Verwendungsbreite. Mit besonderer Freude erfüllt mich daher heute, wenn offensichtlich ähnliche Gedanken in dem heutigen Attraktivitätssteigerungsgesetz der jetzigen Bundesministerin, Frau Dr. Ursula von der Leyen, Eingang gefunden haben.

Fragt man, was mich aus meiner Dienstzeit in unserer Heeresfliegertruppe bis heute mit Stolz erfüllt, dann habe ich eine Antwort, über die ich eigentlich sogar mal vorgehabt hatte ein Buch zu schreiben. Der Titel hätte sein können: "Bundeswehr - Wir sparen, koste es was es wolle!" Keine Sorge, ich schreibe an dieser Stelle jetzt kein Buch, aber hier kurz skizziert die Geschichte, die manchem unser altgedienten CH-53-Piloten als Betroffenem sicher noch (vielleicht sogar schmerzhaft) in Erinnerung geblieben sein wird.

Es war noch vor meiner Zeit im Ministerium, da begab es sich, dass die Heeresstruktur 2 in die Heeresstruktur 3 wechseln sollte. Dabei fehlten den "STAN-Strategen" noch 30 A11-Dienstposten (DP). Da die MTH (mittlerer Transporthubschrauber)-Regimenter bis dahin, im Bereich der Dienstposten für MTH-Offz FD, nominal die meisten A11-DP hatten, sahen die "STAN-Strategen" hier den einfachsten Weg darin, je MTH-Regiment 10 A11-DP bei den MTH-Offz FD auf A10/9 herabzustufen.

Wohlgemerkt, wir sprechen hier von STAN-Dienstpostendotierungen. Also rein fiktiven Haushaltsgrößen, da die tatsächliche Dotierung aufgrund der sogenannten Planstellenschere ohnehin unter diesen Werten lag. Aber die Vorgaben sahen nun einmal vor, dass diese 30 A11-STAN-Dotierungen im "fiktiven" Haushaltsplan der Dienstpostenstruktur 3 in einem anderen Bereich dringender gebraucht wurden. Bleibt hierzu noch anzumerken, dass die fiktive Ersparnis pro Jahr noch nicht einmal einen 6-stelligen Betrag ausmachte. Dies ist in der o.a. Fiktion der Part: "Wir sparen!"

Alles hätte so schön sein können, wäre da nicht die böse Realität gewesen. Dass auch MTH-Offz FD zum Laufbahnziel Hauptmann (Hptm) A11 geführt werden müssen, war sicher auch den Haushältern bekannt. Wo ist das Problem, dachte man sich wohl. Dann müssen die Betroffenen eben zum Erreichen des Laufbahnzieles versetzt werden. Na und? Pilot ist Pilot, dann fliegt der eben wieder VBH, LTH oder geht auf PAH, wenn dort entsprechende Hptm-Dienstposten verfügbar sind. Schließlich kann ja auch ein S1-Oberleutnant FD aus einem Fernmeldebataillon in einer Panzerdivision S1-Hauptmann FD werden.

Gott sei Dank brauchte man sich als Haushälter über die Befindlichkeiten der Betroffenen damals keine Gedanken zu machen. Mobilität gehörte schließlich zu den Dienstpflichten eines Berufssoldaten. Aber hatten die Haushälter nicht doch irgendetwas übersehen? Genau, nämlich dass die Umschulung von Piloten eine Menge Geld kostet und dies sogar real und nicht fiktiv! Und wenn Piloten mit der teuersten Ausbildung die unsere Truppengattung zu bieten hatte, vorzeitig wieder auf andere Hubschraubermuster rück- oder umgeschult werden mussten, war das noch der kleinste Kostenfaktor! Es musste nämlich gleichzeitig ein Nachfolger für die Leutnant/Oberleutnant (Lt/OLt)-Stelle im MTH-Verband ausgebildet zur Verfügung stehen. Zwangsläufige Folge der sich daraus ergebenden höheren Fluktuation in den MTH-Verbänden war ein höherer Ausbildungsbedarf mit entsprechenden Kosten!

Wie sah das in der Praxis aus und wie empfanden das die Betroffen? Eine Ausbildung zum CH-53-Piloten hatte man sich mit Fleiß, Erfahrung und Können erarbeiten müssen. Die wurde einem wahrlich nicht geschenkt! Man hatte ausbildungsbedingte Trennungen von der Familie, zusätzliche Versetzungen und Umzüge in Kauf genommen, um am Schluss wieder da zu landen wo man begonnen hatte, z.B. wieder auf VBH (Verbindungshubschrauber BO 105). Nicht selten saß ein Kamerad von damals, der nicht diese Strapazen auf sich genommen hatte, in der gleichen Einheit bereits auf einer Hauptmannstelle. Eine Bewertung der Befindlichkeiten Betroffener überlasse ich an dieser Stelle gerne der Phantasie der Leser.

Die Konsequenz für den Gesamt-Haushalt in der Heeresstruktur 3: (wo fiktiv keine 100.000 DM p.a. eingespart wurden) es waren inzwischen tatsächliche Ausbildungskosten in Millionenhöhe entstanden!!! Natürlich aus einem anderen Kapitel/Titel, um in der Haushältersprache zu sprechen. Dies war der Part: "koste es was es wolle!"

Mal abgesehen davon, dass die diesbezüglichen Personalgespräche weder für die Betroffenen, ihre militärischen Führer vor Ort, noch für mich besonders

Beim Einplanungsgespräch...

erquicklich waren, konnte man das Gefühl nicht los werden, dass hier das Kind mit dem Bade ausgekippt worden war. Aber wohin mit dieser Erkenntnis?

Der Dienstweg endete für mich (genauso wie seinerzeit für meinen Amtsvorgänger) in mangelnder Zuständigkeit und Kompetenz der Abteilung "P". Das sei ausschließlich Angelegenheit des Bedarfsträgers, also des zuständigen Führungsstabes. Für eine Aufhebung von Entscheidungen der Vorjahre sah man dort allerdings wohl keinen Anlass.

So beschritt ich Ende der 80er-Jahre einen nicht ganz üblichen Weg und wandte mich mit meinen Analysen und Erkenntnissen direkt an den Wehrbeauftragten des Deutschen Bundestages und den Deutschen Bundeswehrverband. Kurz auf den Punkt gebracht: der verantwortliche Führungsstab und der Haushalt im BMVg waren darüber zwar "not amused", zeigten sich dann aber doch (ein wenig sicher auch unter dem "politischen Druck") kooperativ.

Mit vereinten Kräften gelang es schließlich, bis kurz vor meinem Ausscheiden nach dem Personalstärkegesetz 1994, eine positive Änderung der Dienstpostenstruktur in den MTH-Verbänden durchzusetzen. Hier sei auch noch einmal an dieser Stelle dem damaligen General der Heeresflieger, Herrn Brigadegeneral a.D. Istvan Czoboth, Herrn Oberst a.D. Klaus Suchland und dem seinerzeitigen stellvertretenden Vorsitzenden des Deutschen Bundeswehrverbandes, Herrn Oberstabsfeldwebel a.D. Wolfgang Ostermeier für ihre tatkräftige Unterstützung gedankt!

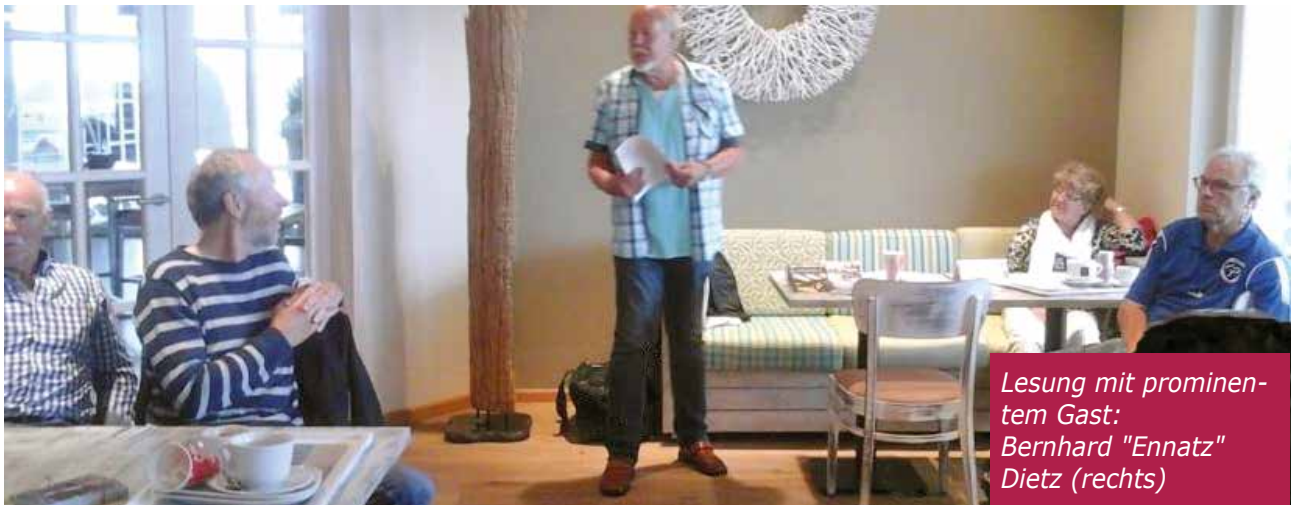
So kam es doch noch zu einem guten Ende einer wahren Geschichte, die das Leben schrieb.

Und das Leben ging weiter und schrieb neue Kapitel. 1994 stand für mich zur Wahl: entweder April 1995 Beförderung zum Stabshauptmann und späterer Wechsel mit der Personalabteilung aus dem BMVg in das damalige Personalamt der Bundeswehr, oder Inanspruchnahme des Personalstärkegesetzes mit neuen Perspektiven und Herausforderungen im zivilen Bereich. Meine Entscheidung fiel auf Letzteres.

Folge: eine neue Berufsausbildung mit Abschlussprüfung vor der Industrie und Handelskammer als Fachberater für Finanzdienstleistungen. Es war wohl wieder mal mein Rededrang, der mich relativ schnell in die Schulung und Ausbildung von angehenden Finanzberaterinnen und Finanzberatern brachte. Daneben erfolgte eine Spezialisierung im Bereich steuerbegünstigter Kapitalanlagen und Immobilien. Dazu gehörten auch Vorträge bei Verbraucherinformationsveranstaltungen.

Nach 20 Jahren Tätigkeit in diesem Bereich schien es mir an der Zeit zu sein, auf passive Einkommenserzielung umzusteigen. Schließlich hatte ich darüber ja schon genügend Vorträge gehalten. Passives Einkommen kann man auf vielfältige Weise generieren, z. B. durch Kapitalerträge (heute bei fast Null-Zinserträgen leider etwas schwierig), oder modern durch Networkmarketing im Internet oder klassisch durch Bücherschreiben. Mein Schreibdrang wurde schon erwähnt. Schon so mancher Erguss hatte in 28 Dienstjahren in diversen Bierzeitungen Eingang gefunden und Prosa und Gedichte hatte schon so manche Festgesellschaft über sich ergehen lassen müssen.

Einige Kolleginnen und Kollegen aus der Finanzbranche versuchten mich dazu zu animieren ein Buch über die "Tücken und Fallstricke bei Finanzberatungen" zu schreiben. Mir schwebten aber auch noch immer die Geschichten aus unzähligen Personalgesprächen im Kopf herum. Doch im Zuge meiner Recherchen merkte ich sehr schnell, auch wenn ich noch bis vor ungefähr 10 Jahren als Kassenprüfer in der Gemeinschaft der Heeresflieger (GdH) Köln aktiv war, immer noch die GdH-Nachrichten und die Infos vom Deutschen Bundeswehrverband verfolgt habe, es sind 20 Jahre ins Land gegangen. Und wen interessieren schon die alten Geschichten, außer vielleicht die Betroffenen selbst. Die kennen die Geschichten aber bereits. Es war ja ihr Leben. Warum sollten sie sich das dann noch einmal von mir erzählen lassen? Und wen sollten schon meine Ratschläge bei Finanzberatungen interessieren? Dazu hätte es schon eines bekannten Namens wie z.B. "Mr. Dax" oder ähnlich bedurft.



Lesung mit prominentem Gast: Bernhard "Ennatz" Dietz (rechts)

Aber schreiben wollte ich schon seit meiner Jugend und mangelnde Beharrlichkeit gehört nun mal nicht zu meinen Wesenszügen. So wurde mein erstes Versuchskaninchen unser Border Collie Paul. Ihn habe ich "Die Welt aus Sicht eines kleinen Border Collie-Welpen" erklären lassen. Dann folgte ein 400-Seiten Psychothriller "Seelen-Pein". Diesen habe ich allerdings nochmal – trotz recht guter Verkaufserfolge als E-Book bei Amazon im "Selfpublishing" – wieder vom Markt genommen und lasse ihn vor Neuerscheinung noch einmal lektorieren.

Inzwischen suchte ein Verlag aus dem ostfriesischen Leer Autoren für Ostfrieslandkrimis. Die Herausforderung fand ich spannend. Durch die Recherchen erschlossen sich mir auch sehr schnell Land und Leute in der niedersächsischen Küstenregion. Seit 7 Jahren die neue Wahlheimat von meiner Frau und mir.

Mein erster Ostfrieslandkrimi spielt im malerischen Küstenstädtchen Carolinensiel. Der Trainer der E-Jungend wird tot im Museumshafen aufgefunden. Den Fußballverein gibt es wirklich, wenn auch unter anderem Namen. Und die Fußballschule Bernard Dietz, führt dort tatsächlich jährlich ein Fußballcamp für den Nachwuchs durch. Ebenso ist die Kultkneipe "Zur Stechuhr der Könige" keine Fiktion, genauso wie die Wirtin Nancy Bläsing wirklich so heißt.

Im Sommer des letzten Jahres hatte ich mit dem Kurverein eine Krimilesung im "Wattkieker" – einem großen Strandlokal – geplant. Wie es der Zufall wollte, war auch der ehemalige Kapitän der deutschen Fußballnationalmannschaft und Europameister von 1980, Bernard Dietz, mit seiner Fußballschule dort im Einsatz. Und zu meiner großen Freude ließ die Fußball-Legende "Ennatz" es sich nicht nehmen, an der Lesung persönlich teilzunehmen. Ein ganz toller Mensch ohne jegliche Starallüren!

Wie allerdings mein "Trainermord in Carolinensiel" in den "Kindle-Deal" aufgestiegen ist, wusste selbst mein Verlag nicht. Jedenfalls schoss das Buch im Verkaufsrating aller E-Books bei Amazon (immerhin mehrere Millionen) im Herbst des vergangenen Jahres innerhalb einer Woche vom Verkaufsrang 22.940 auf einen Platz in die Top 500. Danach hielt sich der Rang über vier Wochen zwischen Platz 250 und Platz 500. Mein Verlag war überwältigt (ich natürlich auch). Inzwischen bin ich mit einem 20-tausender Platz wieder auf dem Boden der Realität angekommen. Jedenfalls war es mal ein toller Höhenflug. Also richtig etwas für einen Heeres(-mit)flieger.

Aber auch mein zweiter Krimi – Fischermord in Neuharlingersiel – rangierte wochenlang bereits in den Top 1.000 bis 3.000 Gesamt-Rating und in den Kategorien "Mörder" und "Kriminalität" sogar jeweils auf Rang 1. Genügend Motivation für den nächsten Ostfrieslandkrimi. Es wird wieder ein "...mord" sein, aber diesmal in Bensersiel, soviel sei an dieser Stelle schon mal verraten.

Auch wenn bei Veröffentlichungen über einen Verlag beim Autor in aller Regel nur Cent-Beträge hängen bleiben, hat sich meine Idee mit dem Passiv-Einkommen ja damit schon ein wenig realisiert. Aus den Cent-Beträgen müssten eigentlich nur noch Euro-Beträge werden. Hptm a.D. "Harry" Völkel hat es ja nach seiner Dienstzeit noch von 8.000 Flugstunden sogar auf 11.000 gebracht; meinen absoluten Respekt! Das zeigt, man kann viel erreichen und nur wer rastet, der rostet. In diesem Sinne allen unseren Kameraden in und außer Dienst Hals und Beinbruch!

P.S.: Übrigens finden Sie mich auch auf meiner Autoren-Website: www.rolf-uliczka.de.

Der Autor:

Hauptmann a.D. Rolf Uliczka war von 1986-1994 Personalführer der Hubschrauberführeroffiziere MilFD.

Außer Dienst – Die Zeit danach, Teil 16

Fliegen ist ihr Leben

Familie Grasberger: Flieger in der 3. Generation

Die Fliegerei habe ich von der Pike auf gelernt. Infiziert für das Fliegen hat mich wohl mein Onkel, der im 2. Weltkrieg bei der Nachtjagd und danach Segelfluglehrer war. Mit 10 Jahren habe ich mein erstes flugfähiges Segelflugmodell, den UHU, zusammengeleimt und mit Papier bespannt. Bei Flugwetter verbrachte ich die Freizeit am Hang im Maintal nahe Wertheim mit den Modellen und Gleichgesinnten. Hier wurden die ersten Flugminuten oder auch nur Sekunden im Aufwind und in der Thermik geschunden.

Älter geworden, wollte ich dann selber fliegen. Mit 15 Jahren trat ich in den Segelflugclub Wertheim ein. Meinen ersten Schulflug hatte ich auf einem Schulgleiter SG 38. Es war ein Einsitzer. Das heißt, dass mein erster Flug gleich ein Soloflug war. Der SG 38 war ein sogenannter Rutscher, den man mit einer Seilwinde für Sprünge auf 1, 3, 5, 10 Metern Höhe zog. Der Landepunkt lag kurz vor der Seilwinde. Anschließend war kräftiges Zupacken angesagt. Die Flugschüler schoben den SG 38 über die ca. 1200 bis 1600 m lange Flugstrecke zurück zum Startpunkt. Dann kam der Nächste dran.

Der Fluglehrer gehörte zum Bodenpersonal

Unser Cockpit glich damals noch keinem Uhrenladen. Das ganze Fliegen erfolgte ohne jegliche Instrumente. Als einzige Orientierung galt das Pfeifen der Spanndrähte.

Mit dem Segen des Fluglehrers folgte der Hochstart zur ersten Platzrunde. Dazu wurde eine Verkleidung, das sogenannte "Boot", angebracht, in dem ein Fahrtmesser eingebaut war. Der Fluglehrer musste schon ein großes Vertrauen besitzen, um uns – ohne selbst helfen zu können – auf über 200 m Höhe schleppen zu lassen, um eine Platzrunde zu fliegen. Die einzige Hilfe war der lange weiße Schal des Fluglehrers, den er schwenkte, wenn man in den Queranflug bzw. Endanflug einzuschwenken hatte. Alles klappte bestens und der erste Flug über zwei Minuten konnte geloggt werden. Anschließend wurde von allen Anwesenden mit kräftigem Handschlag auf den Hintern das fliegerische Gefühl im verlängerten Rückgrat vertieft. Ich war total happy, und ich denke, mein Fluglehrer "Teddy" Regler war es auch. Ab jetzt war die Plackerei des Rückholens des Segelflugzeuges vorbei, da unweit neben der Startstelle wieder gelandet wurde. Dieses Gefühl, ganz alleine, nur mit Ratschlägen versehen, ohne Beisein eines Fluglehrers, das Fliegen erlernt zu haben ist etwas ganz Tolles. Leider ist es heute nicht mehr möglich, auf diese Weise das Fliegen zu lernen. Ein Erlebnis, das mich prägte und sehr viel Selbstvertrauen gab.

Vom Hobby zum Beruf

Pilot zu werden, war von da an mein Berufswunsch. Auf privater Ebene sah ich damals keine Möglichkeit, dies zu realisieren. Zunächst bewarb ich mich beim Bundesgrenzschutz. In Coburg bestand ich alle erforderlichen Tests und Untersuchungen. Auf meine Frage, wie viele Hubschrauber der BGS (Bundesgrenzschutz) denn habe, hieß es, dass drei Maschinen im Einsatz seien. Einer beim Kommando Küste, einer beim Kommando Mitte und einer beim Kommando Süd. Die Chancen, hier zum Fliegen zu kommen, waren mir

Einsitzer-Schulung auf SG 38

"Check the flag!"

zu gering. Also sagte ich dem BGS ab. Die Bundeswehr warb damals, bei einer sechsjährigen Verpflichtung und Vorliegen der Fliegertauglichkeit mit einer Ausbildung zum Flugzeugführer. Diese Chance nutzte ich sofort. Im Oktober 1960 machte ich in München meine Eignungstests und in Fürstenfeldbruck die flugmedizinische Tauglichkeitsuntersuchung. Da ich alle Voraussetzungen für die fliegerische Laufbahn erfüllte, konnte es also losgehen. Doch so schnell ging es beim Militär nicht mit dem in die Luft gehen.

Am 4.4.1961 trat ich in Andernach meinen Dienst als Flieger

im Heeresfliegerausbildungsbataillon an. Die Grundausbildung erfolgte, wie allgemein üblich, sehr bodennah. Von Fliegen keine Spur. Das Erlernen infanteristischer Fähigkeiten und soldatischer Tugenden bestimmten den Dienstplan. Die Kaserne war in den ersten vier Wochen unser ausschließlicher Aufenthaltsort. Auf die Menschheit jenseits des Kasernenzauns wurden wir erst losgelassen, nachdem wir ordentlich grüßen konnten.

Näher an die Fliegerei heran kamen wir, wenn auch nur theoretisch, im vorfliegerischen Lehrgang in Bückeburg. Von Juli bis Dezember 1961 brachte man uns das theoretische Grundwissen über die Fliegerei und das Fliegerenglisch bei. Andernach, das wir ja schon kannten, war ab 1.1.1962 für drei Monate wieder unser Standort. Beim anstehenden Unteroffizierslehrgang ging es nun wieder infanteristisch zu. Das ganze Geschehen bei diesem Lehrgang war zwar manchmal zum in die Luft gehen, aber da musste man durch, wenn man tatsächlich in die Luft gehen wollte.

Fliegen mit Fluglehrer an Bord

Mai bis Juni 1962 war es dann endlich soweit und in Uetersen standen bei der Flugzeugführerschule S der Luftwaffe die ersten Flugstunden auf der Piper L-18 an. Während heute schon Kinder im Kindergarten mit ihren Eltern per Handy kommunizieren können, ging dort die Fliegerei ohne jeglichen Funk über die Bühne. Rote und grüne Flaggen reichten aus, den Platzrundenverkehr zu regeln. Nach 12:40 Flugstunden mit dem Lehrer hatte ich am 04.06.1962 meinen ersten Motor-Soloflug. Im Anschluss folgte wieder Versohlen des Hinterteils zur Anregung des fliegerischen Gefühls, das ja dort verortet sein soll. Das kannte ich ja schon von der Segelfliegerei. Neu war nur das Abschneiden der Krawatte, die zum Flugdienstanzug bei der Bundeswehr gehörte.

Vor 53 Jahren auf der Bell 47 angefangen

Ich habe damals im Februar 1963 bei der Hubschrauber-Grundschulung auf der Bell 47 wohl kaum im Traum daran gedacht, dass ich 53 Jahre später auch noch auf dem gleichen Modell fliege. Heute allerdings mit Funk, den wir damals noch nicht hatten. Mit der Umschulung auf die Sikorsky H-34 in Faßberg von November 1963 bis April 1964 machten wir uns dann erstmals mit Funkgeräten vertraut. Nach der H-34-Umschulung wurde ich

zu einer fliegenden Einheit kommandiert. In meinen Fall war das ab April 1964 die 3. Staffel im Heeresfliegerbataillon 200 in Laupheim.

Staffeldienst in Laupheim

Anfang April 1964 bezogen die Heeresflieger den Laupheimer Flugplatz. Die Flugzeugführer der H-34-Staffel bildeten ein sehr junges Team. Der Stabsunteroffizier war unter den Piloten der am häufigsten vertretene Dienstgrad. Staffelkapitän war Hauptmann Gerigk. Ein zweiter Offizier, der als Einsatzoffizier tätig sein sollte, war häufig Mangelware. Hier sprangen dann im Wechsel unsere drei Älteren ein, die im Krieg schon geflogen sind. Es waren zwei Hauptfeldwebel (HFw) und ein Oberfeldwebel (OFw). Sie waren für uns Respektspersonen und man siezte sich, auch beim gemeinsamen Fliegen im Cockpit. Beispiel: Ich flog als Co. bei HFw Niederhöfer auf dem Platz Außenlasten. Unsere Außenlast war ein 1.000 kg Betonklotz. Neben der Luftraumbeobachtung verfolgte ich auch den Schatten unserer H-34 mit dem anhängenden Klotz in der Platzrunde. Ein leichter Ruck ging durch die Maschine und aus dem einen Schatten wurden zwei, von dem sich einer schnell entfernte. Pflichtgemäß meldete ich daraufhin meinem Ersten "Herr Hauptfeld, der Stein ist weg". Wir landeten neben der Einschlagstelle, der Bordwart hängte den Stein wieder ein und wir flogen ihn an seinen angestammten Lagerplatz zurück. Dann holten wir den Bordwart von der Einschlagstelle ab. Eine Überprüfung des Außenlasthakens erfolgte später - ergebnislos.

Das Leben in der Staffel war von einer großen Vielfalt an Tätigkeiten geprägt. Unser Staffelfeldwebel hatte die jüngeren Flugzeugführer besonders ins Herz geschlossen. Mit UvD-Diensten und Tätigkeiten als Wachhabende wurden wir von ihm großzügig bedacht, speziell an Wochenenden. Da wir Jüngeren alle in der Kaserne wohnten, waren wir sowieso die Deppen für alle möglichen Sonderaufgaben. Besonders unbeliebt waren bei den Kasernierten die Nato-Alarme. Die gesamte militärische Ausrüstung musste in den Seesack. Für die Privatsachen hatten wir uns alle Kisten bauen lassen, in die wir unseren ganzen Krempel packten und vor die Tür stellten. Die Spinde und Stuben mussten vollständig ausgeräumt sein. Nur für Uli gab es eine Ausnahme. Er durfte sein Klavier im Zimmer stehen lassen.

Die Flugeinsätze in Laupheim bestanden aus Rettungsflügen nach Unfällen, Verlegung von auf der Straße nichttransportfähigen Verletzten in Spezialkrankenhäuser, Absetzen von Fallschirmspringern, Luftlandeübungen, Personentransporten – hier speziell die VIP-Flüge, Materialtransporten – auch im Gebirge, Rundflügen, Vorführungen bei Tagen der offenen Tür bei anderen Heereseinheiten und Ausbildungsflügen mit Autorotationen auch bei Nacht.

Später sollte ich zusätzlich noch auf die Alouette II umgeschult werden. Leider kamen in vier Monaten lediglich sieben Flugstunden mit Fluglehrer HFw Westhäuser zusammen. Der Staffelkapitän der 2. Staffel war wohl gegen die Umschulung. Da ich ohnehin nicht vorhatte, meine Dienstzeit von 6 auf mehrere Jahre zu verlängern und stattdessen in die zivile Fliegerei wollte, war dann Schluss mit der Umschulung. Am 31.03.1967 beendete ich nach 860 Flugstunden meinen Dienst in der Bundeswehr.

Zivile Fliegerei

Anstelle dieser dienstlichen Umschulung machte ich während der Berufsausbildung am Ende der Dienstzeit meine Berufspilotenlizenz mit dem Allgemeinen Funksprechzeugnis sowie den Privatpilotenschein für Flugzeuge bis 2.000 kg. Die Idee dabei war, auf der Fläche die IFR-Lizenz zu machen und damit dann auf Hubschrauber umzusteigen. Wahrscheinlich war ich hier der Zeit offenbar zu weit voraus, denn die zivile IFR-Fliegerei kam in Deutschland erst sehr viel später. Als es dann soweit war, habe ich das mit inzwischen 60 Jahren nicht mehr angefangen.

Von einem Tag zum anderen legte ich die Uniform ab und schipperte fortan ohne zwingende Kleiderordnung in Privatklamotten durch die Lüfte. Mein erster Job war die Fotofliegerei, die damals Konjunktur hatte. Am 01.04.1967, einen Tag nach meiner Entlassung, fing ich als Berufspilot bei Hartmann Helicopter in Bonn auf der Brantly B2 an. Heute haben bei der Fotofliegerei die Drohnen fast die Lufthoheit übernommen. Dann ging ich für ein Jahr nach Libyen und flog auf der Bell 47 für die dortige Polizei. Unsere Aufgabe bestand in der Weiterbildung der dortigen Polizeipiloten, die in Deutschland gerade ihren Schein gemacht hatten. Es waren Kontrollflüge weit in die Wüste hinein, bei denen wir immer mit zwei Maschinen flogen. Inspektionsflüge zu den Außenposten und Grenzposten, Eskortflüge für den König und die Minister. Hier war ich nicht der erste und auch nicht der einzige Laupheimer. Insgesamt waren es 5 ehemalige Laupheimer Kameraden, die dort zu unterschiedlichen Zeitpunkten flogen. Oberst Gaddafi war in Libyen damals noch nicht an der Macht.

Wieder zurück in Deutschland begann das Kapitel "Streu- und Sprühflüge" bei Meravo in Oedheim. Sprühflüge sind permanente Tiefstflüge mit engen 180-Grad-Kurven und das immer mit maximalem Abfluggewicht. Im Idealfall sollten im Flug mit 30 Knoten die Sprühdüsen 50 cm über den Weinblättern sein, die

mit dem Sprühmittel vor Pilzbefall geschützt wurden. Erschwerend bei diesem Geschäft sind die 13 Meter langen, seitlich am Hubschrauber montierten Ausleger mit den Sprührohren. Entscheidend für ein exaktes Sprühen in 13 Meter breiten Bahnen ist der am Ende jeder Bahn anfallende 180 Grad Sprühturn, der bei den Hanglagen erhöhte Aufmerksamkeit verlangt. Seit 1968 hat mich dann jeden Sommer das Sprühen, speziell an der Mosel, über meine gesamte fliegerische Tätigkeit begleitet.

Berufliche Qualifizierung

1970 absolvierte ich den Lehrgang als Prüfer von Luftfahrtgerät. 1973 folgte der Lehrgang zum Fluglehrer und im gleichen Jahr wurde ich zum Sachverständigen für die jährlich anstehenden Checkflüge ernannt. 1974 begann meine Tätigkeit als Fluglehrer beim Atlas Air Service in Eggenfelden. 1984 erhielt ich die Lizenz für Prüfer bei Luftfahrerprüfungen von Fluglehrern PPL-H, CPL-H. Von 1995 bis 2007 arbeitete ich bei der JAA (Joint Aviation Authorities of Europe) dem Vorläufer der EASA (European Aviation Safety Agency) zur Erstellung der neuen europäischen Flugbetriebsvorschriften mit. Seit 2013 bin ich auch bei Austro Control in Österreich Prüfer der dortigen Piloten.

Sprung in die Selbstständigkeit

Am 01.10.1974 gründete ich in Oedheim die Grasberger Helicopter Service. Meine erste eigene Maschine war eine Bell 47. Ab 01.01.1975 kam als Partner Reiner Austel dazu. Aus der einen Maschine wurden im Lauf der Jahre bis zu zehn Hubschrauber, die zu unserer Flotte gehörten. Wir gründeten eine GmbH, die Grasberger & Austel Helicopter Fluggesellschaft mbH. Zu dem Flugbetrieb kam noch ein Luftfahrttechnischer Betrieb dazu. Es gab auch noch zwei Beteiligungen an Hubschrauberfirmen in Donaueschingen und Bayreuth. 2006 habe ich dann die Grasberger GmbH mit dem Flugbetrieb verkauft, habe aber noch 3 Hubschrauber, die mir selbst gehören.

Meisterschaften

So wie ich mein Flieger-Gen von einem Familienmitglied erbte, habe ich es auch an meine Tochter Petra weitergegeben. Bei den Deutschen Hubschraubermeisterschaften 1991 erzielte sie mit mir als Co. auf Anhieb bei der ersten Teilnahme Platz 1 im Junior Cup. 1992 nahm ich an den Hubschrauber Weltmeisterschaften in England als Co. mit meinem Flugschulpartner als PiC teil, wo wir einen mittleren Platz belegten. 1993 erreichte meine Tochter den 2. Platz beim Junior Cup. 1995 und 1997 belegte sie erneut Platz 1.

2000 und 2002 war ich der Team-Captain der deutschen Nationalmannschaft bei den Hubschrauber-Weltmeisterschaften in Deutschland und Österreich. Mein größter Erfolg als Trainer und Team-Captain war es, unser Damenteam Kinne/Strecker auf den 2. Platz zu bringen.

Über 50 Jahre Flugerfahrung auf der H-34

Zusammen mit Bernd Hauber, einem der geschäftsführenden Gesellschafter bei der Meravo Luftreederei GmbH in Oedheim bei Heilbronn, sind wir beide in Deutschland die einzigen Piloten mit einer Typerating für die H-34/S-58 und das ohne Unterbrechung seit über 50 Jahren. Die letzte in Europa noch flugfähige H-34/S-58 gehört zur Flotte der Meravo. Die heute unter der militärischen Kennung PJ-366 fliegende Maschine hat jedoch keine militärische Vergangenheit. Wie von Fachleuten unschwer zu erkennen, ist sie durch ihre zwei Einstiegstüren und den stets ausgeklappten Ausstiegen eine S-58 C, die im Liniendienst einer zivilen Airline flog. Zu ihrem militärischen Outfit kam die einstige D-HAUG 2006 durch den RTL-Fernsehfilm über die Sturmflut am 17.02.1962 in Hamburg. 315 Menschen verloren damals

2006: Der Autor vor der "Film-Maschine" im Piloten-Outfit von 1962

ihr Leben. Die H-34 spielte im Hamburger Katastropheneinsatz eine zentrale Rolle bei der Rettung der von den Fluten eingeschlossenen Menschen. Um den Film möglichst realitätsnah zu drehen, musste die letzte H-34 ran. Wenn im Film in den gestellten Nahaufnahmen im Cockpit nur bekannte Filmgesichter zu sehen waren, flogen Bernd Hauber und ich als Stuntmen die Einsätze für den Dreh der Rettungsarbeiten. Bernd Hauber war damals bei den Rettungsflügen in Hamburg schon dabei, und ich quälte mich im Unteroffizierslehrgang knapp über der Grasnarbe und dem Schnee der Hocheifel rum.

Nicht nur die H-34 wurde für den Film militärisch getrimmt. Auch wir bekamen praktisch aus dem Museum historisch einwandfreie Fliegersonderbekleidung anno 1962. Inzwischen sind Bernd Hauber und ich sogar in Europa die einzigen lizenzierten Piloten auf der H-34/S-58 und jedes Jahr nehmen wir uns gegenseitig unsere Checkflüge ab. In der Summe sitzen bei diesen Checkflügen 150 Lebensjahre im Cockpit.

Verbandstätigkeiten

Als Freiberufler unterliegt man vielen Hürden, Beschränkungen und Auflagen. Als Einzelner ist es oft unmöglich sich gegenüber der Bürokratie zu behaupten. Für mich war da die Mitgliedschaft in einer Interessenvertretung unumgänglich, um nicht ständig bei der Ausübung der zivilen Fliegerei den Kürzeren ziehen zu müssen. Der Deutsche Hubschrauber Verband hatte mich deshalb ab 1992 an seiner Seite. Im Laufe der Zeit wurde ich in den Beirat des Vorstandes gewählt. Später war ich als Delegierter des Verbands für den Europäischen Hubschrauber Verband EHA in dem Joint Aviation Authorities of Europa (JAA) Gremium für Hubschrauber Operations HSC. Meine Aufgabe war u.a. hauptsächlich, die Belange der Luftarbeit bei den neuen europäischen Gesetzgebungsverfahren zu vertreten. Die JAA war der Vorläufer der European Aviation Safety Agency (EASA), die 2003 gegründet wurde. 2007 wurde dann die JAA in die EASA überführt und das HSC aufgelöst. Die Einbindung in die Verbandsarbeit wurde immer intensiver. 2006 wählten mich die Mitglieder zum Geschäftsführer des Verbands und zugleich zum Ersten Stellvertreter des Präsidenten. In diesen beiden Ämtern war ich bis 2012 tätig und wurde nach meinem Ausscheiden zum Ehrenmitglied des Deutschen Hubschrauber Verbandes ernannt.

Da ich bei den vielen Einsätzen weit abseits vom Wohnort durch ganz Deutschland flog, war die Anschaffung eines mobilen Heims für mich die beste Lösung. Mit Caravan und Anhänger, auf dem ein Hubschrauber verzurrt war, tourte ich, begleitet von einem oder mehreren Teammitgliedern, mit dem Tankwagen durch die Lande. Der Caravan wurde meine zweite Heimat und ersparte mir Kofferpacken und Hotelsuche. Ich wusste, wo ich war und erlebte so kaum unangenehme Überraschungen. Natürlich wurde ich auch Mitglied in der Reisemobil Union e. V. und machte auch hier einen Aufstieg, aber nicht mit dem Helikopter, sondern im übertragenen Sinn bis zum Vizepräsidenten.

Dauergast beim Jahrestreffen Laupheimer Heeresflieger

Die Jahrestreffen der Gemeinschaft Laupheimer Heeresflieger sind in meinem Terminkalender ein Muss. Die 1960er H-34-Generation, der ich angehöre, ist inzwischen erheblich geschrumpft. Viele der inzwischen im Ruhestand befindlichen Teilnehmer kamen erst zu den Heeresfliegern, als viele H-34 Piloten ihren Dienst in der Truppe schon beendet hatten. Irgendeinen Bekannten von früher trifft man immer und erkennt ihn an den Namensschildern zumindest auf den zweiten Blick. Ich mag es kaum glauben, aber 2016 liegt mein Abschied von den Heeresfliegern 49 Jahre zurück. Es war beim Bund sicher nicht alles gut, aber auch nicht alles schlecht und ich erinnere mich heute gerne an die Zeit, die mir für meinen späteren Hobby-Beruf sehr viel gebracht hat, vor allem eine hervorragende fliegerische Grundausbildung, Typenschulung und Taktikausbildung, die mir in der zivilen Fliegerei sehr geholfen haben Fuß zu fassen, wenn nicht sogar das Überleben in all den Jahren gesichert haben. Ich denke, dass ich mein Flieger-Gen, wie oben beschrieben, nicht nur an meine Tochter, sondern auch an meinen Enkel weitergegeben habe. Er ist 42 Jahre nach mir auch bei den Heeresfliegern als Hubschrauber-Elektroniker auf BO 105 und Tiger gelandet.

Rückblick

In meinen Flugbüchern stehen 17.000 Flugstunden und 12 verschiedene Hubschraubertypen. Natürlich sind darin auch besondere Vorkommnisse dokumentiert. Ob geplatzte Ölleitung, Bruch von Bauteilen, Kupplungsschaden oder Triebwerksausfälle, ich habe alle ohne größere Blessuren überstanden. Schließlich hatte man ja mit der einmotorigen H-34 Autorotationen bis zum Abwinken trainiert. Sicher gehört auch zu allem die nötige Portion Glück. Von einer Bell blieb nach der Notlandung nur noch ein Schrotthaufen übrig, aus dem ich mich unverletzt herausarbeitete.

Der Autor:

Stabsunteroffizier a.D. Volker Grasberger war von 1961 bis 1967 Soldt und H-34-Pilot in Laupheim

Außer Dienst – Die Zeit danach, Teil 17

Von der Bundeswehr über die Industrie in die Selbstständigkeit

Ich habe mich entschlossen, diesen Beitrag für „NACH VORN" zu schreiben, weil mein beruflicher Lebensabschnitt doch etwas ungewöhnlicher war als der anderer Kameraden und von daher auch für andere interessant sein könnte.

Nach dem Abitur wollte ich Offizier, Hubschrauberführer und Berufssoldat werden. Das erfüllte sich auch, aber es kam dann doch etwas anders. Heute kann ich auf 27,5 Jahre Bundeswehr und 28 Jahre Industrietätigkeit zufrieden zurückblicken.

Es sind drei berufliche Bereiche, die ich im Folgenden skizzieren will, nämlich

- meine Zeit als Heeresflieger,
- meine Tätigkeit als Mitarbeiter der CAE Elektronik GmbH und
- meine Zeit als selbstständiger Unternehmensberater.

Meine Zeit als Heeresflieger 1961 - 1986

Ich gehörte noch zu den Auserwählten, die die HG-Ausbildung an einer privaten Flugschule gemacht haben. Mit den Kameraden Leutnant Scholz, Leutnant Schröder, Unteroffizier Schießl und Unteroffizier Schmeling habe ich 1961 bei der Nordflug GmbH in Hartenholm am letzten von der Bundeswehr beauftragten Lehrgang teilgenommen und dort sechs unvergessene Monate verbracht. Ein Fluglehrer, fünf Flugschüler, max. eine Flugperiode pro Tag, Theorie vorwiegend im Selbststudium, Checks durch Fluglehrer der Luftwaffe aus

HG-Ausbildung in Hartenholm - der letzte Lehrgang

Faßberg (Oberleutnant Balke), Unterbringung in einer Privatpension (1961 Leutnantsgehalt 448 DM! Wir fühlten uns wie Könige!) viel Freizeit, um den Segeberger Forst und die Umgebung zu erkunden – eine tolle Zeit!

Es folgten dann die Umschulung auf die Sikorsky H-34 bei der Luftwaffe in Faßberg, meine Versetzung zur Heeresfliegersanitätsstaffel (HFlgSanStff) 855 unter Staffelkapitän Hautpmann Dr. Tiedgen in Bückeburg, die Umschulung auf die Vertol H-21 mit anschließendem Taktiklehrgang bei Fluglehrer Norbert "Peppi" Obertanner.

Ich kann mich noch gut daran erinnern, wie sich während einer Flugperiode Hauptfeldwebel Obertanner und Hauptfeldwebel Egon Ott über "FM" unterhielten und Ott plötzlich ganz ruhig sagte: "Peppi, Moment mal. Ich habe Triebwerksausfall und muss eben mal autorotieren. Sag dem Tower Bescheid". Das alles geschah ohne große Aufregung und die Autorotation war selbstverständlich erfolgreich. Mich hat das unheimlich beeindruckt.

Für mich folgte dann in 1963 die Instrumentenflugausbildung auf der H-34 unter Leitung von Hautpmann Diehl und den Fluglehrern Hauptfeldwebel Diehle, Hauptfeldwebel Dibbel, Hauptfeldwebel Neumann und Hauptfeldwebel Wiswe. Alle kriegsgediente, erfahrene und tolle Lehrer und Kameraden.

Ich erhielt die White Card mit der Nr. 26 und dann später die Green Card Nr. 9.

1964 wurde ich dann zum Fluglehrer auf H-34 ausgebildet. Mein Ausbilder war der von mir hochgeschätzte Hauptfeldwebel Herbert Uhlig, mein Checklehrer der allseits bekannte und geachtete Hauptfeldwebel Hellmich.

Ich erinnere mich, wie mich Hauptfeldwebel Uhlig während eines Ausbildungsfluges nördlich des Schaumburger Waldes anwies, eine "running landing" auf einer öffentlichen Straße zu machen. Auf meinen Hinweis, dass da Autos fuhren, sagte er nur: "Herr Oberleutnant, suchen Sie sich eine Lücke aus". Das habe ich dann auch so gemacht,

bin aber möglichst schnell wieder durchgestartet.

Danach folgte die Ausbildung zum Instrumentenfluglehrer und mein Einsatz als Fluglehrer bei der IFR (Instrument Flight Rules)-Ausbildung unter dem nicht ganz unumstrittenen Hörsaalleiter Hautpmann Diehl. Dies war die Zeit fliegerischer Erfahrungen und die mit den meisten Flugstunden. Ich erinnere mich, dass ich in einem Jahr etwas über 600 Stunden geflogen bin.

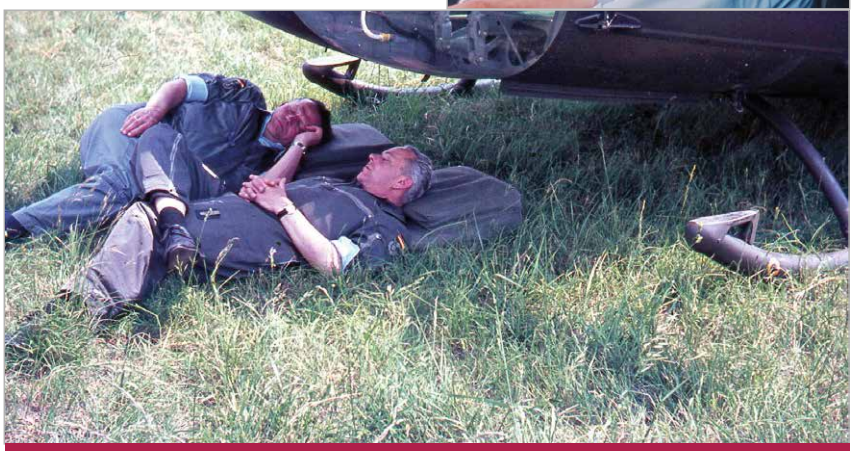
An der Heeresfliegerwaffenschule blieb ich bis Herbst 1973 als Staffeldienstoffizier, Hörsaalleiter, Staffelkapitän 4/100 und Inspektionschef. Ich will aus dieser Zeit nur das erwähnen, was mir in besonderer Erinnerung geblieben ist und für meinen weiteren Lebensweg wichtig wurde.

Fliegerisch und für die Tätigkeit als Ausbilder war sicher der Examiner-Lehrgang in Fort Rucker Ende 1965 eine ganz besondere Erfahrung, wie ich das in keinem anderen Lehrgang je wieder so erlebt habe. Zusammen mit dem Kameraden Hauptfeldwebel Nebel aus Laupheim habe ich eine Ausbildung auf einem Niveau erlebt, das in Bückeburg lange nicht darstellbar war.

Die längste Zeit in Bückeburg war Oberst Stümke mein Schulkommandeur. Ich hatte einen guten "Draht" zu ihm und erinnere mich gerne an einige Gegebenheiten:

- nach meiner Ausbildung zum Bell-UH-1D-Fluglehrer habe ich Oberst Stümke auf die UH-1D umgeschult. Während eines Ausbildungsfluges in der Nähe des Leierberges sagte er plötzlich: "Kamerad Ott (er sagte immer Kamerad Ott) landen Sie mal." Wir landeten am Rande des Leierberges, stiegen aus und ich folgte dem Oberst in ein Kartoffelfeld. Zielstrebig ging Oberst Stümke auf einige Kartoffelpflanzen zu und zeigte mir dann Kartoffelkäfer. "Habe ich doch aus der Luft schon gesehen, diese Schädlinge. Kommen Sie, wir können weiterfliegen".
- Hauptmann "F". zeigte Oberst Stümke eine "hydraulic-off"-Landung mit der UH-1D, so wie "F" das in Fort Rucker gelernt hatte. Die UH setzte mit erheblicher Vorwärtsfahrt auf der Landebahn auf, rutschte quietschend über den Asphalt und musste am Ende der Landebahn durchstarten, weil der Hubschrauber nicht zum Stehen kam. Das wirkte offenbar so gefährlich, dass Oberst Stümke das Verfahren sofort für die fliegerische Ausbildung verboten hat. Lehrgruppenkommandeur Oberstleutnant Zebrowski bat mich nach einigen Wochen inständig, Oberst Stümke zu bewegen, das Verbot zurückzunehmen. Zum Ende einer Ausbildungsperiode bat ich daher Oberst Stümke, den Flug mit einer „hydraulic-off"-Landung abschließen zu dürfen und er stimmte zu. An diesem Tag stimmte wettermäßig zum Glück alles und wir setzten neben der Landebahn auf dem Gras auf, rutschten einige Meter und standen. Die Reaktion von Oberst Stümke: „Kamerad Ott, das geht ja!! Aber "F". wollte mich umbringen! Sagen Sie Zebrowski, er kann das wieder üben".
- Oberst Stümke belehrte beim Morgenbriefing: "Ab heute gilt in der Bundeswehr die neue Form der Anrede. Es heißt nicht mehr "Meier", sondern "Herr Meier"oder "Herr Hauptmann" oder "Herr Hauptmann Meier". An den Major Pimps gewandt fragte er dann: "Haben Sie das verstanden, Pimps"?
- Oberst Stümke rief an: "Kamerad Ott, machen Sie eine UH-1D klar für einen Flug zu "P" nach Bonn." Im Flug erklärte er mir dann: "Wissen Sie, wenn ich bei "P" anrufe, lassen die mich abblitzen. Wenn ich aber unerwartet vor dem Schreibtisch stehe, muss man mir in die Augen sehen und dann sagt selten einer nein zu dem, was ich will".

Zusammen mit Oberst Stümke habe ich Auslandsflüge nach Dax, Rom, Saillagouse, Little Wallop und Beja gemacht. In besonderer Erinnerung ist der Flug nach Portugal im Juni 1970 geblieben, wo bewertet werden sollte, ob Teile des Ausbildungsauftrages der Heeresfliegerwaffenschule



Oberst Stümke bei der Arbeit (Bild u.: mit Oberst Tiedgen)

in Beja erfüllt werden könnten. Dazu flogen Oberst Stümke und ich sowie Oberstleutnant Dr. Tiedgen und Oberleutnant Schup jeweils mit einer UH-1D von Bückeburg nach Beja.

Wir waren insgesamt 9 Tage unterwegs, wurden in Bilbao fast verhaftet, haben mit Händen und Füßen erklärend schließlich den richtigen Kraftstoff für die UH's bekommen, haben neben Beja Lissabon und per Auto die Algarve und das Gebiet zwischen Beja und dem Atlantik erkundet. Oberst Stümke kannte Portugal aus Privatbesuchen, suchte die Restaurants aus, empfahl Essen und mir war in den ersten Tagen immer furchtbar schlecht. Aber auch dafür hatte Oberst Stümke immer ein gutes Hausrezept.

Insgesamt war dies eine Reise, bei der sich die Teilnehmer untereinander trotz sehr unterschiedlicher Dienstgrade ausgesprochen gut verstanden und kennen gelernt haben.

Im vierten Quartal 1970 geschah dann etwas, was mein ganzes weiteres Berufsleben beeinflusst hat. Ich wurde per "Handauflegen" an einem Donnerstag zum Simulator-Projektoffizier der Heeresflieger ernannt und musste bereits am folgenden Montag an einer Reise nach Washington teilnehmen, bei der unter Leitung von FüL Oberstleutnant Hofmeister bei der Fa. Link die Möglichkeiten eines UH-1D-Simulators für Heer und Luftwaffe erkundet werden sollten. Ein knappes Jahr später ging es mit gleichem Ziel nach Montreal zur Fa. CAE.

In der Folge habe ich ein Simulatorkonzept erarbeitet (vier UH-Cockpits auf Bewegungssystem mit zentraler Lehrerstation, kein Sichtsystem) und mit dem Projektoffizier Hauptmann Heede beim Hubschraubertransportgeschwader (HTG) 64 in Ahlhorn abgestimmt, dass dann auch Grundlage für eine Ausschreibung wurde. Den Zuschlag erhielt 1972 die Fa. CAE für je einen 4-Cockpit-UH-Simulator für Bückeburg und Ahlhorn. Zwei Jahre später folgte dann ein Auftrag ebenfalls an die CAE für einen 2-Cockpit-CH-53 Simulator für den Standort Mendig.

Abnahme CH-53-Simulator in Montreal

Mir war von Anfang an klar, dass ohne tatkräftige Unterstützung des Kunden keine Firma in der Lage war, die Nutzerforderungen umzusetzen. Dies führte dazu, dass ich ca. alle 6 - 8 Wochen in Montreal war, um im Detail die Forderungen zu erläutern und zu beschreiben. Ich wurde dabei für UH-1D tatkräftig von Major Stier, für CH-53 von den Hauptleuten Adams und Rönnau unterstützt. Die Fa. CAE realisierte dann jeweils bis zum nächsten Besuch unsere Forderungen.

Die UH-1D Simulatoren wurden 1974, der CH-53 Simulator 1976 in Betrieb genommen. Bei der Nutzung wurde immer das Prinzip der Förderung verfolgt und nicht das der Überprüfung. Beide Simulatortypen haben sich für die IFR-Ausbildung, -Inübunghaltung und -Weiterbildung voll bewährt, sind aber zwischenzeitlich durch hochmoderne neue Simulatoren mit Sichtsystem ersetzt und verschrottet worden. Der UH-Simulator in Bückeburg ist in 38 Jahren ca. 133.000 Stunden, der CH-53-Simulator in 31 Jahren ca. 142.000 Stunden genutzt worden.

Eine Erkenntnis habe ich bei den vielen Flügen mit der Flugbereitschaft der Luftwaffe nach Nordamerika gewonnen: Es genügte ein einfaches Fernschreiben von mir mit Angabe der Flugdetails und die militärischen und kommerziellen Flüge wurden ohne weitere Nachfrage oder Prüfung bereitgestellt. Ich hätte einen Flug um die Welt beantragen können und bin sicher, er wäre bereitgestellt worden. Man muss nur das System kennen!

Anfang 1972 wurde ich für vier Monate als Kommandoführer einer Gruppe von Fluglehrern der Heeresfliegerwaffenschule zur Fa. Sikorsky nach Bridgeport/Connecticut zur Umschulung und Fluglehrerausbildung auf CH53-G3 befohlen. Zu dieser Ausbildungsgruppe gehörten: Oberstleutnant Eikmeyer, Leutnant Becker, Leutnant Theel, Leutnant Klafki, Hauptfeldwebel Szogas, Hauptfeldwebel Lange, Leutnant Weber, Leutnant Trester, Leutnant Eggers, Leutnant Schippers und Hauptfeldwebel Spanjer.

Die sechs theoretischen Fachgebiete für die Umschulung wurden auf die angehenden Fluglehrer so aufgeteilt, dass jeweils zwei Lehrer ein Fachgebiet abdeckten.

Bei der Ende 1972 beginnenden Umschulung auf CH-53 in Bückeburg haben erstmals Fluglehrer dann auch den technisch theoretischen Teil der Ausbildung erfolgreich und überzeugend abgedeckt.

1973 war für mich dann zunächst ein nicht so positives Jahr: Bei einem Flug mit CH-53 nach Saillagouse berührte ich beim Rollen die dortige Halle mit den Rotorblättern und der Hubschrauber wurde erheblich beschädigt. Zum Glück blieb Personenschaden aus. Die Folge waren einige Monate als S3-Stabsoffizier, Ausbildung im Stab vom Schulkommandeur Oberst Schulz, was mir

aber für meine folgende Verwendung sehr zugute kam.

Im Oktober 1973 wurde ich als Kommandeur Fliegende Abteilung 350 (später 351) nach Mendig versetzt. Rückblickend kann ich heute feststellen, dass meine 5 ½ Jahre als Kommandeur Fliegende die schönste Zeit meiner militärischen Laufbahn gewesen ist.

Ich hatte einen guten, fordernden aber verständnisvollen, mir Freiheit lassenden Regimentskommandeur. Mit den zwei technischen Co-Kommandeuren während meiner Kommandeurzeit hatte ich ein gutes, freundschaftliches Verhältnis. Ich hatte zwei verlässliche Stellvertreter und tatkräftige, gute Staffelkapitäne (einer davon war der spätere General Bolz), erfahrene, zuverlässige Flugzeugführer und das Regiment hatte einen guten CH-53 Klarstand.

Ich erinnere mich an einige "Abteilungsübungen", bei denen wir mit mehr als 20 CH-53 mehrtägig im Einsatz waren. Heute wäre das wohl eine Wunschvorstellung.

Von Mai 1979 bis März 1984 war ich dann stellvertretender Regimentskommandeur in Mendig und danach bis zum 30.09.1986 Gruppenleiter Taktik und Logistik beim damaligen ATV-Stab der Heeresfliegerwaffenschule.

Am 30.09.1986 bin ich nach dem ersten Personalstrukturgesetz vorzeitig aus der Bundeswehr ausgeschieden. Mit etwas mehr als 5.000 Flugstunden habe ich die Heeresflieger verlassen, eine für einen Truppenoffizier doch beträchtliche fliegerische Erfahrung.

Meine Tätigkeit als Mitarbeiter der CAE-Elektronik GmbH 1986 – 2002

Schon vor meinem Ausscheiden aus der Bundeswehr hatte die Fa. CAE von meiner Absicht erfahren und mir ein Angebot zur Mitarbeit gemacht. Als ich die Unbedenklichkeitsbescheinigung von BMVgES hatte, habe ich zugesagt, bin am 30.09.86 aus der Bundeswehr ausgeschieden und habe am 01.10.86 bei der CAE angefangen.

Ich habe die Bundeswehr nicht etwa verlassen, weil ich mit der Armee gebrochen hätte, sondern weil es plötzlich mit dem ersten Personalstrukturgesetz unter recht guter finanzieller Absicherung (69% Pension, 48.000 DM steuerfreie Abfindung) möglich war, noch einmal etwas anderes zu tun. Und um das vorwegzunehmen: Ich habe diesen Entschluss nie bereut!

Bei der CAE wurde ich "Marketing-Manager" und war als solcher verantwortlich für die Ausbildungsmittel des deutschen Heeres und für alles, was Hubschrauber betraf, sowohl Teilstreitkraft als auch Länder übergreifend zuständig.

Meine Hauptaufgaben waren:

- Vertrieb von Übungs- und Trainingsgerät
- Herstellung von Kundenkontakten und Kundenbetreuung
- Beratung des Kunden bei der Planung und Durchführung simulatorgestützter fliegerischer Ausbildung
- Durchführung von Bedarfsanalysen
- Erarbeitung marketinggerechter Angebote und Konzepte für Ausbildungs- und Übungsgeräte
- Marketingunterstützung von CAE-Montreal

Die ersten Jahre nach meiner Pensionierung bin ich noch als Inübunghalter geflogen. Die CAE hat mich dafür pro Jahr für sechs Wochen freigestellt. Aber es wurden Jahr für Jahr weniger Flugstunden. Man wurde auch sehr erfinderisch: man ließ meine Berechtigungen verfallen und ich erneuerte sie dann wieder auf "proficiency"-Basis. Dafür waren keine Mindestflugstunden vorgeschrieben wie bei der Erneuerung des Scheines, und wenn das dann noch im Zeitraum sechs Monate vor dem Geburtstag geschah, galt der Schein bis zum übernächsten Geburtstag. Irgendwann fühlte ich mich nicht mehr sicher und habe die Fliegerei aufgegeben.

Natürlich bedeutete die Arbeit in der Industrie eine Umstellung und Eingewöhnung für mich und ich hatte trotz umfangreichen Literaturstudiums doch eine gewisse Skepsis, ob das wohl gut geht. Und ich kenne auch eine Reihe von Kameraden, die wie ich vorzeitig ausgeschieden und in die Industrie gegangen sind und nach verhältnismäßig kurzer Zeit wieder entlassen wurden.

Ich kann aber heute feststellen, dass Ausbildung und Einsatz als Truppenoffizier, Erfahrung als Führer, in der Stabsarbeit, im Umgang mit Menschen und Einsatzbereitschaft sehr gute Voraussetzungen für eine Industrietätigkeit sind. Zumindest habe ich das für meine Arbeit bei der CAE so erfahren.

Wenn das noch gepaart ist mit technischem Verständnis, der Bereitschaft zum Lernen und sich als "Teamplayer" zu sehen, dann sind das gute Grundlagen für eine erfolgreiche zweite Karriere.

Aufgrund meines militärischen Backgrounds habe ich auch bei der CAE zunächst etwas blauäugig versucht, Befehl und Gehorsam zur Basis meines Handelns zu machen. So habe ich z. B. bei Zuarbeiten Termine gesetzt und diese dann auch überwacht, eingefordert und angemahnt. Bis mir dann ein Kollege sehr eingeschnappt und deutlich sagte: "Herr Ott, wir sind keine Befehlsempfänger!" Ich habe daraufhin Schriftform und Wortwahl im Umgang mit den Kollegen geändert, sehr häufig das Wort "bitte" verwendet, habe oft mit Betroffenen gesprochen und bin

damit recht gut gefahren und zum Ziel gekommen. Ich habe gelernt, dass es auch anders geht.

Hier sei angemerkt: Als Seiteneinsteiger bleibt man lange, wenn nicht immer, ein Fremder! Das wird nicht offen gesagt, aber man spürt das, muss es wissen und sein Handeln und Verhalten darauf einstellen! Ich habe auch gemerkt, als ich es endlich geschafft hatte und akzeptiert wurde.

Im Übrigen ist der oben zitierte Kollege heute ein guter Freund von mir und wir treffen uns in regelmäßigen Abständen.

Welche Unterschiede zwischen Industrietätigkeit und militärischem Dienst habe ich festgestellt? Ich will im Folgenden nur an einigen Beispielen meine Erfahrung aus der Tätigkeit für die mittelständische Fa. CAE aufzeigen und kann und will das nicht auf andere Firmen so übertragen:

- Die Entscheidungswege waren kurz. Geschäftsführer und Vertreter saßen auf dem gleichen Flur mir gegenüber, alle Türen waren meistens offen. Schnelle Reaktionen, insbesondere bei Kundenanfragen waren möglich.
- Für meine Aufgaben wurden mir weitgehende Selbstständigkeit, Entscheidungsfreiheit und Verantwortung übertragen.
- Die Arbeitsmittel wurden großzügig bereitgestellt. Ich konnte z. B. von meinem Arbeitsplatz in die ganze Welt telefonieren ohne das ich das Gespräch anmelden und evtl. begründen musste. Heute mag das in den Streitkräften auch so sein, aber bis 1986 war das komplizierter.
- Dienstreisegenehmigungen, ob In- oder Ausland, konnten innerhalb von Minuten erteilt werden. Dabei blieb die Nutzung der Verkehrsmittel, ob Auto, Bahn, Mietwagen, Flugzeug und auch die Wahl der Unterkunft in der Entscheidung des Reisenden. Man ging grundsätzlich davon aus, dass der Reisende nur das für seinen Reisezweck erforderliche Mittel wählte.
- Administrative Dinge waren wesentlich vereinfacht. Reisegenehmigung und Abrechnung z. B. waren gegenüber meinen Bw-Kenntnisstand von 1986 sehr vereinfacht auf einem DIN A4-Blatt, im oberen Drittel die Genehmigung, im unteren Teil die Abrechnung.
- Ich hatte plötzlich "Kollegen" anstatt "Kameraden". Diese Begriffe sind nicht gleichzusetzen! Kameradschaft wie in den Streitkräften habe ich in der Industrie nicht erlebt.
- Als Soldat war man zur Pünktlichkeit erzogen. Ich habe sehr häufig feststellen müssen, dass zu angesetzten Besprechungen (auch beim Geschäftsführer) die Teilnehmer grundlos zu spät kamen. Und ich habe noch weniger verstanden, dass dies ohne Reaktion hingenommen wurde.
- Als Soldat gehörte Sport zum Dienst. Es war meine fast größte Umstellung, dass ich meine sportliche Betätigung erheblich einschränken und auf die Zeit nach Dienst oder auf das Wochenende verlegen musste.
- Sehr bewundert habe ich die Bereitschaft fast aller Kollegen zur Mehrarbeit. Hier war ganz selbstverständlich der "Auftrag" das Maß für die Arbeitszeit, und das ohne Murren.

An den Beispielen "GESI" und "NTF/HGA-Simulatoren" will ich meine Arbeit bei CAE etwas detaillierter erläutern:

GESI (Gefechtssimulationssystem)

Die Fa. Siemens in Bergisch-Gladbach hatte im Rahmen einer BWB-Studie Grundlagen für ein Gefechtssimulationssystem GESI bis zur Ebene des Zuges entwickelt. Ich erfuhr eines Tages (und schütze auch hier meinen Informanten), dass Siemens sich auf das Kerngeschäft zurückziehen und in diesem Zusammenhang die GESI-Rechte verkaufen wollte. Da ich die Siemens-Entwicklung kannte und für gut und ausbaufähig hielt und auch vom Bedarf des deutschen Heeres wusste, informierte ich meinen Geschäftsführer. Dieser beauftragte mich mit einer kurzfristigen "Produktprognose". Dazu mussten neben einer Bewertung von GESI das Marktpotential mit Umsatz und Kosten ermittelt, eine Wirtschaftlichkeitsanalyse sowie eine Budget- und Strategieempfehlung erstellt und im Ergebnis eine Empfehlung zum Kaufen der GESI-Rechte gegeben oder vom Ankauf abgeraten werden.

Ich habe bei solchen enorm wichtigen Prognosen immer auf der Basis des militärischen Führungsprozesses gehandelt und bin nach dem Schema "Beurteilung der Lage und Entschluss" vorgegangen. Wenn man "Feind" durch "Konkurrenz" ersetzt und statt des "Geländes" den "Markt" beurteilt, dann bringt einen das Schema Lagebeurteilung zu einem logischen Ergebnis und einen folgerichtigen Entschluss oder in diesem Fall einem folgerichtigen Handlungsvorschlag an meinen Geschäftsführer.

Meine Ergebnis damals lautete: geringe Risiken; kaufen!

Dieser Empfehlung wurde gefolgt.

Zunächst habe ich danach mit dem GESI Entwicklungsingeneur bei Siemens Verbindung aufgenommen und ihm ein Angebot der CAE unterbreitet. Nach seiner Zustimmung haben wir mit Siemens

über einen Kaufpreis verhandelt und sind auch recht zügig – rechtzeitig bevor unsere nationale Konkurrenz tätig werden konnte – zu einem Abschluss gekommen. CAE zahlte knapp 7 % der vereinbarten Kaufsumme "cash" und der Rest wurde nur fällig, wenn die CAE einen BWB-Auftrag erhielt, der aber absehbar war.

CAE erhielt einen ersten BWB-Auftrag über sechs Gefechtssimulationssysteme mit Namen SIRA (Simulationssystem zur Unterstützung von Rahmenübungen) für die Führungsebene Bataillon auf der Basis der GESI-Software mit einem Auftragswert im unteren zweistelligen Millionenbereich.

SIRA hat sich in der Nutzung voll bewährt, ist heute bis zur Brigadeebene erweitert und zwischenzeitlich unverzichtbarer Bestandteil der Führerausbildung des Deutschen Heeres geworden.

Bei der SIRA-Entwicklung und den vielen "meetings" mit Nutzern kam mir der "Taktik- und Logistk-Lehrerlehrgang" (TaLoLe), den ich neun Monate vor meinem Ausscheiden aus der Bundeswehr noch (eigentlich gegen meinen Willen) an der OSH in Hannover absolvierte, sehr zugute. Ich konnte mich als Industrievertreter mit den Taktikern "unterhalten", wurde akzeptiert und viele Dinge waren einfacher.

GESI ist für die CAE ein richtiger "Renner" geworden. Neben dem deutschen Heer ist GESI jeweils unter national anderer Bezeichnung für Österreich, Italien, Frankreich, Norwegen, Finnland, Irland und Litauen beschafft worden. Es gibt eine Reihe weiterer Interessenten. Für viele Systeme sind schon Neuerungen entwickelt und bestellt worden; Deutschland und Norwegen haben zusätzlich noch eine Klassenvariante für Taktikausbildung erhalten.

Für mich war es eine sehr schöne Erfahrung, mit Kameraden anderer Streitkräfte bei der Beschaffung eines Gefechtssimulationssystems mit jeweils national spezifischen Schwerpunkten zusammen zu arbeiten. Und ich habe immer wieder festgestellt, dass unter Soldaten, ob aktiv oder ehemalig, sehr schnell ein Vertrauensverhältnis entstanden ist. Sowohl national als auch international sind aus dieser Kooperation Freundschaften entstanden, die noch heute anhalten.

Im Übrigen haben mich GESI-Präsentationen nach Italien, Portugal, Dänemark, Frankreich, Holland, Norwegen, Irland, Finnland, Österreich, Tschechien, in die Türkei und in die Schweiz, aber auch in weit entfernte Gebiete wie nach Australien, Neuseeland, Südafrika, Kanada und die USA gebracht.

2 x SIRA: Oben an der OSH in Dresden, unten als Hörsaalvariante

NTF/HGA – Simulatoren

Die Simulatoren für Nachttiefflug und Hubschraubergrundausbildung waren das größte Vorhaben, für das ich Marketingverantwortung hatte. Ohne Infrastruktur umfasste dieses Vorhaben ein Volumen im unteren dreistelligen Millionenbereich.

An dieser Stelle sei angemerkt, dass es ein noch gültiges uralt-VMBl aus dem Jahre 1961 gibt, dass Provionszahlungen an einen ehemaligen Soldaten untersagt!

Das Vorhaben umfasste insgesamt 12 FMS: 8 EC 135, 2 UH-1D und 2 CH-53-Full Mission Simulatoren.

Neben der EC 135 war ursprünglich auch der US-Hubschrauber 300C der Fa. Schweitzer als eine Variante HGA-Hubschrauber in der Auswahl. Mit der Fa. Schweitzer hatte ich damals frühzeitig Verbindung aufgenommen und bei einem Besuch in Horseheads eine Exklusivvereinbarung für die Simulatorentwicklung

durchdie CAE ausgehandelt. Während dieses Besuches konnte ich auch die 300C fliegen und autorotieren: Für mich ein toller HGA-Hubschrauber!

Und auch für die CAE wäre die Realisierung eines 300C-Simulators ganz sicherlich die angenehmere Variante gewesen. Eine Auswahlentscheidung fiel schließlich aber zugunsten der EC 135.

Basismodul eines NTF/HGA-FMS

Angebot und Auswahlverfahren für die NTF/HGA-Simulatoren war für eine Reihe von Kollegen der CAE und auch für mich eine sehr, sehr arbeitsreiche, anstrengende und nervenzehrende Zeit. Es gab über Monate keine Wochenenden und keinen Urlaub mehr und ständige Erreichbarkeit war gefordert. Nachdem eine Entscheidung schon fast zugunsten unseres Mitbewerbers RDE gefallen wäre, konnten wir das Steuer noch einmal herum reißen und CAE hat schließlich den Auftrag erhalten. Unter der CAE-Führung wurden mit RDE, THALES, EUROCOPTER und ESG die 12 NTF/HGA-Simulatoren nach modularem Konzept realisiert.

Für mich bedeutete dieser Auftrag u.a. sehr häufige Reisen zu Besprechungen an meiner alten militärischen Wirkungsstätte nach Bückeburg und dorthin bin ich immer gerne gefahren.

Einen beträchtlichen Teil meiner Zeit habe ich auf Reisen verbracht. Wie oben schon erwähnt, gehörten auch Kundenkontakte und Kundenbetreuung zu meinen Aufgaben. Ich habe immer versucht, Entscheidungsträger für einen Besuch bei CAE in Montreal und/oder bei der US-Tochter in Tampa und Orlando zu interessieren, weil in beiden Fällen neueste und zukunftsweisende Simulationstechnologie gezeigt und insbesondere in Florida mit Anwendungsmöglichkeiten im militärischen Bereich präsentiert werden konnten.

So bin ich mit den Generalen Csoboth, Garben, Granz, Bolz, Wolski, Nachtsheim und Winkelmann, mit den Obristen Zeilinger, Köster, Heidmann, Lucassen, Grathwol, aber auch mit sehr vielen Kameraden der Arbeitsebene der Heeresfliegerwaffenschule (Oberstleutnant Mallwitz, Oberstleutnant Eger, Oberstleutnant Wünsche, Stabshauptmann Stellrecht, die Hauptleute Bussmann, Steinigen, Holm-Bertelsen, Thieser), Vertretern des BWB, des BMVg und des LwUKdo in Nordamerika gewesen. Insgesamt komme ich auf über 150 USA/Kanada-Flüge.

Ich habe diese Reisen gerne geplant und durchgeführt und es hat mir Freude gemacht, die Besucher zu betreuen, wobei ich mich durch die vielen Besuche in Montreal dort auch schon als Stadtführer betätigen konnte. Der überwiegende Anteil dieser Reisen ist mir daher in sehr guter Erinnerung geblieben.

Hier aber ein negatives Beispiel: Eine Dreiergruppe aus dem BMVg hat Montreal besucht und wurde abends von CAE zum Essen eingeladen. Ich erinnere mich an den "Golden Anchor", ein schönes und von mir bevorzugtes altes Restaurant in der Hafengegend von Montreal. Aus Höflichkeit habe ich den Gästen angeboten, den Wein auszusuchen, was dann auch ein Oberrat (A14) übernahm. Er entschied sich für einen Rotwein, Preis 250 $ pro Flasche, und weil wir zu fünft waren, meinte er, dass zwei Flaschen wohl ausreichen müssten und bestellte.

Ich bin über 16 Jahre als Marketingmanager in fester Anstellung bei der CAE in Stolberg tätig gewesen und es war eine sehr arbeitsreiche, erfahrungsreiche, erfolgreiche und schöne Zeit, bei der ich immer den Kontakt zu meiner alten Truppengattung halten konnte. Ich habe die positiven und negativen Seiten einer Tätigkeit in der Industrie kennen gelernt und bin dankbar, dass ich diese Möglichkeit hatte.

Ich habe insbesondere in der eigenen Truppengattung sehr ambitionierte, intelligente und hervorragend ausgebildete junge Offiziere und Stabsoffiziere kennen gelernt, aber auch überhebliche und untätige Nichtskönner angetroffen.

Am 30.11.2002 hat die CAE mich aus der Festanstellung verabschiedet. Dabei wurde mir u.a. ein bislang nur einmal erstellter Sonderdruck von "CAE-INTERN", eine Mitarbeiter-Info-Zeitschrift, überreicht, auf den ich heute noch sehr stolz bin. Von Zeit zu Zeit schaue ich da immer mal wieder hinein und lese die "alten Stories".

Meine Zeit als selbstständiger Unternehmensberater 2002 – 2014

Mit 65 Jahren ist in der Regel auch in der Industrie Schluss. Ich entschloss mich aber Ende 2002 – auch in Abstimmung mit CAE – als Unternehmensberater selbstständig zu machen und habe in Mayen mein eigenes Gewerbe angemeldet und dies bis Ende September 2014 betrieben. Ein eigenes Gewerbe hat durchaus seine Vorteile, insbesondere steuerlicher Art, aber auch Nachteile und Fallstricke und man sollte sich gut beraten lassen. Ich habe während dieser 12-jährigen Selbstständigkeit zwei Betriebsprüfungen durch das Finanzamt erlebt, wobei jedes noch so unbedeutende Detail geprüft wurde. Mit Unterstützung meines

Steuerberaters habe ich das aber gut überstanden.

Mit CAE habe ich einen Beraterbetrag abgeschlossen, nach dem ich mich mit Schwerpunkt um das deutsche Heer und hier besonders um die Heeresflieger und die SIRA-Stützpunkte, darüber hinaus um den ADAC und die Bundespolizei kümmern sollte. Der Vertrag ließ mir weitgehend freie Hand. Reisen innerhalb von Deutschland und Österreich konnte ich nach eigener Entscheidung durchführen, für sonstige Auslandsreisen benötigte ich die Zustimmung der CAE.

Beim Travelmanagement der CAE habe ich nur meine Wünsche bzgl. Flüge, Mietwagen, Hotel usw. in der Regel per Telefon oder Mail angemeldet und alles wurde dann von dort arrangiert.

Ich habe auch in diesen Jahren sehr häufig mit Kunden Montreal, Orlando und Tampa besucht.

Selbstständigkeit bedeutet auch, dass man nicht nur für eine Firma tätig sein darf, weil das als "Schein-Selbstständigkeit" bewertet wird und unzulässig ist. Neben der CAE habe ich daher auch für andere Firmen gearbeitet, insbesondere für die kanadische Fa. GASTOPS, und nur darüber will ich in diesem Teil berichten.

Der Firmenname GASTOPS ist die Abkürzung für "Gas Turbines and Other Propulsion Systems". GASTOPS hatte u.a. ein System "FilterCheck" entwickelt. Dieses war ein mobiles und luftverlastbares System, etwa von der Größe eines Schreibtischunterschrankes mit integriertem Röntgengerät, mit dem in 30 min vor Ort eine Ölanalyse durchgeführt werden konnte. Dabei wurden magnetischer und nicht magnetischer Abrieb im Öl nach Art und Herkunft analysiert und Handlungsempfehlungen gegeben. Das System hat sich in den kanadischen Streitkräften bei SeaKing Verbänden voll bewährt.

Als ich von "FilterCheck" erfuhr, habe ich sofort an die Auslandseinsätze mit CH-53 und deren Probleme beim Auftreten von "chips" gedacht und die Verbindung zu der Führung der Heeresflieger, der Heeresfliegerbrigade 3 und zum Luftwaffenunterstützungskommando gesucht. "FilterCheck" wurde an der Heeresfliegerwaffenschule im Beisein der WIWeB?? und bei Heeresfliegerbrigade 3 mit sehr positivem Ergebnis präsentiert.

"FilterCheck"

Ölproben müssen vom ausländischen Einsatzort zur Analyse zur WIWeB nach Deutschland geschickt werden. Bis das Ergebnis vorliegt, vergehen 4 - 5 Tage in denen der Hubschrauber am Boden gehalten werden muss. Oder aber es erfolgte eine Freigabe durch den Prüfer. Gerade für einen solchen Fall wäre es für das Sicherheitsgefühl der Hubschrauberbesatzung aber wichtig, wenn eine Ölanalyse vor Ort gemacht und die Prüferentscheidung bestätigt (oder nicht bestätigt) würde. Es gibt aber darüber hinaus eine ganze Reihe von Gründen, die für die Nutzung eines solchen schnellen Analysesystems sowohl im Heimatstandort als auch bei Auslandseinsätzen sprechen.

Ein System "FilterCheck" kostete seinerzeit ca. 110.000 $ US inkl. Einweisung und Ersatzteilpaket. Nach ersten Überlegungen sollten fünf Systeme beschafft werden. Ich weiß warum, kann aber bis heute nicht verstehen, wieso es nie zu einer Beschaffung kam. Aus meiner (als Firmenlobbyist sicherlich etwas subjektiver) Sicht hätte sich der CH-53-Nutzer die "Finger nach FilterCheck lecken" müssen! Ich bin überzeugt davon, dass FilterCheck ganz sicher die Erfüllung von Einsatzaufträgen im Ausland erheblich unterstützt hätte.

Im Herbst 2014 habe ich mich dann mit 77 Jahren entschlossen, mein Gewerbe und damit auch meine Beratertätigkeit aufzugeben. Ich habe mich sehr gefreut, dass mir die CAE zum Abschied einen ½-stündigen Hubschrauberflug schenkte, den ich in der Eifel mit meinem Kameraden und Freund Hauptmann a.D. Hubert Jansen als Lehrer auf einer Hughes 269 durchgeführt habe. Dabei kamen Erinnerungen an meine HG-Ausbildung hoch. So schließt sich der Kreis.

Ich habe heute noch gute und freundschaftliche Verbindungen, sowohl zur CAE als auch zu GASTOPS, treffe viele alte Bekannte und Freunde auf der jährlichen Simulationsmesse I/ITSEC in Orlando, die ich seit 20 Jahren immer besuche. Und ich freue mich, dass ich zu dienstlichen Veranstaltungen sowohl nach Bückeburg als auch nach Dresden zur OSH immer noch eingeladen werde.

Ich habe 28 Jahre lang industrielle Interessen vertreten, aber ich bin immer Heeresflieger geblieben!

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Jobst Ott

Fliegen war sein Leben

Zum Tode von Heeresflieger-Urgestein Hauptmann a.D. Norbert Obertanner

Hauptmann a.D. Norbert "Peppi" Obertanner ist tot.

Ein begeisterter Flieger und ein liebenswerter Mensch hat uns verlassen. Am 5. Juni 2016 verstarb Norbert Obertanner nach langer, geduldig ertragener Krankheit im Alter von 93 Jahren. Er war ein Heeresflieger-Urgestein, seit 1957 bei der Truppe in Niedermendig und später in Bückeburg.

Er war einer der Spezialisten auf Vertol H-21 und nach deren Zusammenfassung in Niedermendig Fluglehrer auf Sikorsky H-34 und zum Schluss auf UH-1D.

Ausbildung

Geboren 1922 im oberschwäbischen Weingarten lernt er nach der Schule Flugzeugbauer bei der Firma Dornier in Friedrichshafen und blieb dort bis zu seiner Einberufung 1941.

Aufgewachsen im Geist jener Zeit half ihm seine sportliche Veranlagung zu überregionalen Erfolgen. In der Jugendarbeit brachte er es bis in die Führeretage.

Die Grundausbildung absolvierte Obertanner im besetzten Frankreich. Die fliegerische Ausbildung führte ihn über Straubing, Kroatien und Brandis nach Wiener Neustadt auf die Junkers Ju 88.

Der Krieg und danach

Eingesetzt im Westen flog er Einsätze an der Invasionsfront gegen die Landungsflotte und gegen Nachschublager der Alliierten. Letzteres vor allem nachts, da die Luftüberlegenheit der Alliierten Tagflüge nicht mehr gestattete. Von einer Kollision mit einem Tankwagen mit anschließendem Brand auf einem Flugplatz in Frankreich träumte er noch als Pensionär, bis er seine Erlebnisse niederschrieb.

Nach Verlegung in den Raum Achmer bekam Unteroffizier Obertanner am 24. Juni 1944 von einem verständnisvollen Vorgesetzten den Auftrag, eine Maschine des Geschwaders in die Werft nach Wiener Neustadt zu überführen. Die genehmigte Woche reichte aus, dort seine Frau Christel zu heiraten.

Ende 1944 landete er beim Sonderkommando "Mistel" in Prag. Auf einer mit 2,3 Tonnen Sprengstoff beladenen Ju 88 war eine Focke-Wulf Fw 190 montiert, aus deren Cockpit das Gespann gestartet und geflogen wurde. Am Ziel erfolgte nach Eingabe der Zieldaten die Trennung. Mit der Fw 190 sollte der Pilot zurück fliegen. Das Unternehmen war entwickelt worden, um im russischen Hinterland Stromversorgungszentren und Industrieanlagen auszuschalten. Im Chaos des Kriegsendes wurden die Gespanne dann gegen die russischen Kriegsbrücken an der Oder eingesetzt. Der letzte Flug im Krieg führte Obertanner in einer Fw 190 nach Schleswig Holstein, wo ihn das Kriegsende einholte. Ein Bauer nahm ihn als Pferdeknecht mit auf seinen Hof und ersparte ihm die Gefangenschaft. Im Laufe des Sommers schlug er sich durch das zerstörte Deutschland nach Hause durch. Dort erfuhr er, dass Frau und Sohn in Wiener Neustadt lebten. Also ging es

weiter nach Österreich. Dort fand er Arbeit in einem Stahlwerk und wurde sogar Meister, bis ihn 1957 ein Kriegskamerad informierte, dass die neue Lufthansa Personal sucht. Eine Bewerbung wurde negativ entschieden und Obertanner landete in der Bundeswehr bei den Heeresfliegern.

Die Bundeswehr

Nach der üblichen L-18-Ausbildung in Memmingen folgte die Schulung auf Vertol H-21 durch einen US-Captain im Rahmen der amerikanischen Unterstützung für die Bundeswehr und im Januar 1960 die Verlegung mit der neu aufgestellten Heeresfliegerwaffenschule nach Bückeburg.

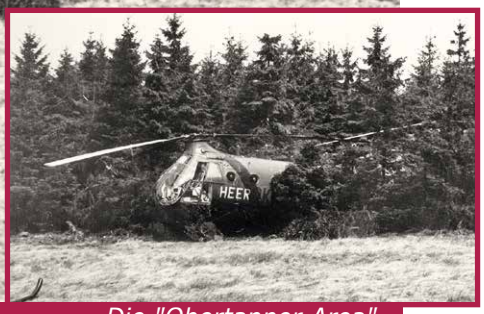
In dieser Zeit wurde ihm in Niedermendig der Deckname "Peppi" zugeteilt. Der Oberleutnant/Hauptmann Drebing hieß übrigens "Debby", der Hauptmannm Röper "Charly" und der Oberfeldwebel Halstrick "Strick". Mehr ist leider nicht überliefert.

In Bückeburg war Obertanner Fluglehrer, flog mit seinem Staffelkapitän der Heeresfliegersanitätsstaffel 855, Hauptmann Dr. Tiedgen, 1962 in Hamburg bei der Flutkatastrophe Personen von abgeschnittenen Nordseeinseln aufs Festland, Schweine zum Schlachthof, Verpflegung für die Retter auf die Deiche und immer wieder Material zum Dammbau und Wiederherstellen der Versorgung.

Bei den älteren Heeresfliegern ist Obertanner außerdem als "Gründer" der "Obertanner Area" auf dem Bückeberg in Erinnerung. Bei einem Schulungsflug zur FLB-Ausbildung im Mai 1960 konnte er den Zusammenbruch der Triebwerksdrehzahl nicht mehr verhindern und die "Banane" (Vertol H-21) landete in einer Fichtenschonung, die durch die beiden Rotoren so erweitert wurde, dass sie bis Anfang der 1990er Jahre als "Confined Area" genutzt werden konnte.

VERTOL Aircraft Corporation
MORTON, PENNSYLVANIA
SERVICE DEPARTMENT
PILOT INDOCTRINATION COURSE
THIS CERTIFIES THAT
Norbert A. Obertanner
IS QUALIFIED TO PERFORM THE DUTIES OF PILOT IN THE
Vertol H21 HELICOPTER
29.5.1959
DATE
INSTRUCTOR

Gruppenbild mit Technikern



Die "Obertanner Area"

Antreten für den belgischen König ("Peppi" 2.v.r.)

Auch als Fluglehrer scheute "Peppi" keine Arbeit. Er übernahm Theorieunterrichte, wenn sich der Techniker dazu außerstande sah (auch das gab es) und vertrat über Monate die Hörsaalleiter.

Nach Dienst

1975 ging Hauptmann Obertanner in Pension, aber nicht in den Ruhestand. Über Jahre war er im Zivilschutz tätig, veranstaltete Erste-Hilfe-Kurse an Schulen und für Führerscheinanwärter.

Beim Sport war er in der Altherren-Faustballmannschaft ein gefürchteter Einpeitscher und 26 Jahre Stützpunktleiter des Deutschen Sportabzeichens in Bückeburg. Dabei gingen tausende von Urkunden durch seine Hände. Mit 80 Jahren und 40 eigenen Abzeichen übergab er die Aufgabe dem Autor.

Die Stadt Bückeburg ehrte ihn mehrfach für sein Ehrenamt. In der Bückeburger Gemeinschaft der Heeresflieger war Obertanner Gründungsmitglied und treuer Besucher der Mittwochstreffs.

Wir von der nachfolgenden Generation werden "Peppi" vermissen, wir können ihn nichts mehr fragen. "Halt uns da oben eine Platz frei, Peppi, wir möchten dir weiter zuhören!"

So war er: Auch Generale mussten zuhören!

Der Autor:

Oberstleutnant a.D.
Wolfgang Pech

Auch sportlich ganz "Nach Vorn"

Heeresflieger gewinnen den "Military Fitness Cup 2016"

Dass neben der immer weiter vorangetriebenen Attraktivitätsoffensive der Bundeswehr auch weiterhin die körperliche Leistungsfähigkeit der Soldatinnen und Soldaten eine wichtige Rolle spielt, zeigte sich im Jahr 2016 durch den Aufruf der Verteidigungsministerin Dr. Ursula von der Leyen zur Teilnahme am diesjährigen ersten offiziellen Military Fitness Cup (MilFitCup), bei dem sie in Zusammenarbeit mit der Sportschule der Bundeswehr in Warendorf als Schirmherrin auftrat.

Durch zum Ersten...

Nach leidenschaftlichen Sportlern, die für das Internationale Hubschrauberausbildungszentrum (IntHubschrAusbZ) Bückeburg am MilFitCup 2016 teilnehmen, musste nicht lange gesucht werden. Schnell war ein fünfköpfiges Team, welches sich aus vier Soldaten (einer davon über 36 Jahre) und einer Soldatin zusammensetzen musste, gefunden. Dieses bestand neben Feldwebel Lisa Schönherr, LehrGrp A, aus den Kameraden Oberleutnant Michael Krepl, Oberleutnat Lars Stölzel, Hauptfeldwebel Torsten Seese und Oberleutnat Christian Gebensleben, welche aus der IV. Inspektion der Lehrgruppe B rekrutiert wurden.

Der sportliche Wettkampf setzte sich aus verschiedenen Disziplinen - verteilt über zwei Wettkampftage - zusammen. Neben einem so genannten "Functional Fitness"-Anteil kam es insbesondere auf diverse, einem im militärischen Alltag begegnende Fähigkeiten an, welche stationsweise in festgelegter Reihenfolge in möglichst kurzer Zeit absolviert werden mussten. Bewertet wurden hierbei zum einen die Einzelzeit der Teilnehmer sowie die Gesamtzeiten der angetretenen Teams aller Truppengattungen der Republik. Darüber hinaus folgte am zweiten Wettkampftag ein Team-Hindernis-Lauf.

... durch zum Zweiten...

Die Anreise

Am ersten Tag wurde nach erfolgter Einschleusung das Teilnehmerfeld begutachtet. Das zuvor antrainierte Selbstbewusstsein wich schnell der Ernüchterung, als sich immer mehr Teilnehmer auf dem Gelände einfanden, die ihrem körperlichen Erscheinungsbild zufolge bereits seit Monaten das Training für den MilFitCup auf ihrer Agenda stehen hatten. Besonders glänzte hierbei das Team des Ausbildungszentrums Infanterie (AusbZInf) aus Hammelburg. Nichtsdestotrotz war es das Ziel, so weit vorne wie möglich mitzumischen und das IntHubschrAusbZ würdig zu vertreten.

Wettkampftag I

Nach der offiziellen Eröffnung der Veranstaltung innerhalb des schuleigenen Stadions durch Generalleutnant Martin Schelleis, dem Inspekteur der Streitkräftebasis, starteten die ersten Teams mit dem Wettkampf der militärischen Grundfertigkeiten. Hierbei wurden unter anderem ein 800-m-Lauf, das Stemmen einer 15 kg schweren Munitionskiste über dem Kopf und ein Parcours im Staffelsystem abgeprüft. An dieser Stelle waren auch die letzten Hoffnungen des Heeresflieger-Teams dahin, denn dieser Wettkampf wurde deutlich von den Kameraden des AusbZInf dominiert. Nach einer kurzen Verschnaufpause wurde mit dem bereits erwähnten "Functional Fitness"- Wettkampf, welcher in Form eines Kraftzirkels aufgebaut war und von jedem Teammitglied zehnmal durchlaufen werden musste, fortgesetzt. Am Abend wurden dann die Startplätze für den am kommenden Tag stattfindenden Gruppenwettkampf bekanntgegeben. Schnell stellte sich heraus, dass hierbei nach aktuellem Ranking, von hinten nach vorne, gestartet werden sollte. Zur Überraschung für das Team des IntHubschrAusbZ stand dieses nach dem ersten Wettkampftag auf Platz zwei, direkt hinter dem AusbZInf.

... drüber...

Wettkampftag II

Als vorletztes Team startend wurde über den gesamten Vormittag versucht, die Anspannung gering zu halten und auf den Start hin gefiebert. Bei dem Team-Hindernis-Lauf mussten neben allgemeinmilitärischen Fertigkeiten wie beispielsweise Zerlegen/Zusammensetzen des Gewehr G36, Zeltbahnpaket, Schießen und Zielfeldbeobachtung auch kognitive Fähigkeiten in Form von Merkaufgaben sowie physische Belastbarkeit in Form von Hindernissen und Eilmärschen unter Beweis gestellt werden. Die Kreativität des Organisationsteams des MilFitCups kannte dabei kaum Grenzen: so wurden neben nahezu dem gesamten Gelände der Sportschule auch Teile der Stadt Warendorf sowie die außerhalb gelegene CISM-Bahn genutzt.

Nach dem erfolgreichen Absolvieren des letzten Wettkampfes wurde gespannt auf die Ankunft des Teams AusbZInf gewartet. Nach dessen Ankunft schien eine Platzierung auf dem Podest alles andere als sicher. So wurden die Sekunden bis zur Siegerehrung gezählt und mit Spekulationen gefüllt. Umso größer waren die Überraschung und die Freude darüber, den ersten offiziellen MilFitCup als Sieger nach Bückeburg tragen zu dürfen.

... zum Sieg!

Die Autoren:

Oberleutnant Michael Krepl ist Hörsaalleiter in der IV. Inspektion der Lehrgruppe B am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum

Oberleutnant Christian Gebensleben ist Trainingsteilnehmer des OL 3 HFlgTr 2016 in der IV. Inspektion der Lehrgruppe B am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum

Heeresfliegersoldatin im Fußball-Frauen-Kader

Ein Interview

Frau Densing, stellen Sie sich bitte vor.

"Ich heiße Naomi Densing, Jahrgang 1995, und wohne in der Nähe von Dortmund. Ich bin Soldatin auf Zeit, Hauptgefreiter und Stabsdienstsoldat im Geschäftszimmer der V. Inspektion des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums (IntHubschrAusbZ)."

Wie kamen Sie zum Fußball ?

"Durch meine Oma! Im Alter von drei Jahren, ging sie mit mir zusammen in unseren Garten, gab mir einen Ball und ich fing an zu kicken. Meine Eltern standen mir auch immer zur Seite. Noch heute kommen sie zu jedem meiner Spiele, um mich tatkräftig zu unterstützen. Danke.

Von der Mini-Kicker bis zur C-Jugend spielte ich bei den Jungs mit, war zudem Kapitän der Mannschaft. Durch mein langjähriges Zusammenspiel mit den Jungs, konnte ich jetzt sehr viel Erfahrung in die U-17 Mannschaft der Mädchen mit einbringen. Angefangen in der Bezirksliga habe ich einen Sprung über die Landesliga in die Westfalenliga, zum SV Berghofen, gemacht."

In Uniform...

Wie ging es bei der Bundeswehr weiter?

"Nach der Allgemeinen Grundausbildung bei den Panzergrenadieren in Hagenow (04/14) bin ich zum Zentrum gekommen, welches damals noch die Heeresfliegerwaffenschule war.

Da ich als Stabsdienstsoldatin eingeplant war, hatte ich nach kurzer Zeit Zugriff auf das Intranet, in dem ich dann auf einen Bericht über die Suche nach neuen Fußballerinnen für die Bw-Nationalmannschaft gestoßen bin. Ich schickte meinen Steckbrief der Trainerin (HptFw Kerstin Stegemann) und wurde zum nächsten Sichtungstraining nach Warendorf an die Sportschule eingeladen. Das Sichtungstraining sprach für sich und ich durfte mich nach weiteren Trainingseinheiten zum Kader der Bw-Frauennationalmannschaft zählen."

Wie trainieren Sie?

"Unter der Woche kicke ich hier mit einigen Jungs am Zentrum, gehe joggen und besuche den Kraftraum. Sobald es am Freitag nach Hause geht, trainiere ich abends mit meiner Stammmannschaft (DJK Eintracht Dorstfeld) und wir bereiten uns auf das Spiel am Sonntag vor. Vor den Einsätzen der Bw-Elf werden wir wochenweise nach Warendorf eingeladen."

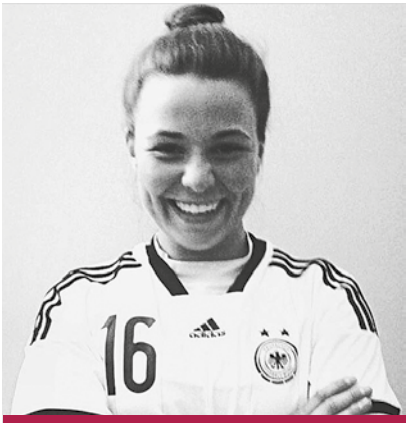
Wo waren Sie bisher dabei?

Im September/Oktober 2015 durfte ich mit der Mannschaft an den CISM (Conseil International du Sport Militaire) World Games, der militärischen Olympiade, in Südkorea teilnehmen. Im November 2015 durfte ich mit einigen aus der Mannschaft nach Halton, England zu einem Hallenturnier fliegen. Im Mai/Juni diesen Jahres waren wir mit dem Team in Rennes, Frankreich bei der Europameisterschaft."

Wie geht es weiter, dienstlich und sportlich?

"Ab Juli besuche ich in Hannover die Abendschule, um auf meiner Fachhochschulreife die Ausbildung zur Kauffrau für Büromanagement aufzubauen und später in Richtung Personal-Feldwebel zu gehen. Im November 2016 haben wir ein weiteres Testspiel in England. 2017 lockt ein NATO-Blitzturnier in Warendorf und ein eventuelles Trainingslager in Brasilien. 2018 findet in Florida, USA, die nächste Weltmeisterschaft statt und 2019 die nächsten World Games in China. Ich hoffe, dass ich noch weitere drei Jahre zum Kader gehöre und diese Events miterleben darf. Die Tatsache, Deutschland vertreten zu dürfen ist mit der "Trainings- und Reisestress" deutlich wert."

Frau Densing, danke für das Gespräch und weiterhin viel Erfolg auf militärischer uns sportlicher Ebene.



...im Nationaldress

Schwieriges Gedenken

Eine Ergänzung...

Mit dem Info-Letter vom 16. Februar 2016 informiert die Gemeinschaft der Heeresflieger (GdH) Bückeburg die anderen Gemeinschaften über die Gedenkfeier am 14. Januar am Knüllköpfchen/ Nordhessen. Die Überschrift "Mit einer Gedenkfeier nach 57 Jahren der Opfer des Absturzes gedacht" bedarf einer Ergänzung.

Seit der Errichtung des Denkmals im Mai 1959 wurde dieses von den Fritzlarer Heeresfliegern betreut und die Truppe (Staffel, Bataillon, Regiment) gedachten regelmäßig, erst in Jahres-, dann im Fünf-Jahres-Rhytmus der Toten. Zum 50. Jahrestag des Absturzes wurde 2009 – leider erfolglos – versucht, Angehörige der Opfer zu finden. Umso erfreulicher der Erfolg von Stabsfeldwebel d.R. Heinz Schmerer im Jahre 2015: Er konnte drei Angehörige finden, einladen und die Tochter von Oberleutnant Stiersdorfer und der Bruder vom Obergefreiten Aecker bei der Feier am 14. Januar 2016 begrüßen. Ebenfalls anwesend war als Zeitzeuge der Oberstabsfeldwebel d.R. Walter Nähle, der 1959 in Fritzlar stationiert war und die Toten kannte. Frau Bösl (Tochter von OLt Stiersdorfer) war dankbar für ein langes Gespräch mit ihm.

Die Gedenkfeiern waren bis 2009 jeweils mit der Pflege der Gedenkstätte und dem Antreten einer Ehrenformation verbunden. Formationsführer waren in den 1960er Jahren die Leutnante Emmerich, Summerer und Pech mit ihrem Staffelkapitän Major Hößelbarth.

Die zweite Überschrift des Info-Letters "Wer hinter die Puppenbühne geht, sieht die Drähte" (Wilhelm Busch) lädt bewusst oder zufällig gerade dazu ein, den Hintergrund des Unternehmens "Knülldenkmal" auszuleuchten.

Nachdem die Allendorfer Reservistengruppe 2013 auf das verwahrloste und zum Teil morsche Denkmal gestoßen war und sich zur Änderung des desolaten Zustands entschlossen hatte, wandte sie sich mit der Bitte um Unterstützung an das Kampfhuschrauberregiment 36 in Fritzlar. Die Antwort war: "Es liegt nicht in meiner Zuständigkeit." Dass sich die Reservisten nach dieser Antwort der Heeresflieger trotzdem ans Werk machten, zeugt von einer heute leider seltenen Grundeinstellung. Nach "Beschaffung" von Material im Wert von über

5.000 Euro und Beendigung der Arbeiten (u.a. der Anlegung eines Zuweges, Erneuern von Sitzgruppen, Kreuz und Einfassung, Säuberung des Gedenkstein und -tafel, Pflegearbeiten an Büschen) und dem Entschluss, am Jahrestag eine "Einweihungsfeier" zu veranstalten, wurde das Regiment um Teilnahme gebeten, da es sich um ein Heeresfliegerdenkmal handele – mit dem Ergebnis, dass zur Feier ein Abgeordneter des Regiments in Fliegerkombi erschien. Es soll der stellvertretende Regimentskommandeur gewesen sein. Den offiziellen Vertreter stellte die Division Schnelle Kräfte aus Stadtallendorf. Dieser war sich der Aufgabe bewusst, hatte sich über die Geschichte des Flugunfalls informiert und die Heeresflieger doch noch würdig vertreten.

Vor diesem Hintergrund macht sich der Autor als alter Heeresflieger Gedanken über die beiden anderen Gedenkstätten für Flugunfälle im Raum Fritzlar, dieses Mal mit Angehörigen des Regiments 36. Am 28. Mai 1985 verunglückten Hauptmann Otto Brauer und Stabsfeldwebel Wolfgang Bekuhrs bei Mengsberg (mit Sicherheit außerhalb des Zuständigkeitsbereiches) und am 25. März 1997 Hauptmann Frank Gundermann und Oberfähnrich Holger Gnerlin bei Gudensberg (dieses Mal in demselben). Bis jetzt kümmern sich Freunde und Kameraden um die Anlage, ohne um Unterstützung zu bitten. Leider werden auch Freiwillige nicht jünger!!!

Es bleibt zu hoffen, dass der Fall "Knülldenkmal" in Fritzlar bei den Verantwortlichen eine Bewusstseinsänderung herbeiführt. In Roth, Mendig, Bentlage und Neuhausen kümmern sich die Kameraden der örtlichen GdH, in Mittenwald und Berchtesgaden die Gebirgsjäger, am Ith die Reservisten aus Eschershausen und auf dem Standortübungsplatz Röcke die Lehrgruppe A des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums um die Gedenkstätten der toten Fliegerkameraden.

Zum Schluss auch aus Bückeburg, als der für die Tradition verantwortlichen Dienststelle, Anerkennung und Dank an die Stadtallendorfer Reservisten.

Der Autor:

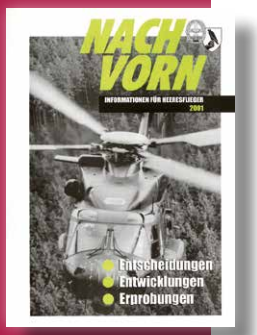
Oberstleutnant a.D.
Wolfgang Pech

1997

1998

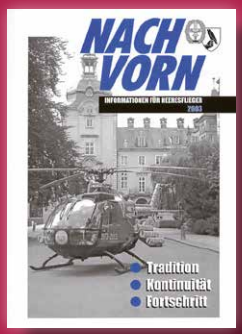
1999

2000



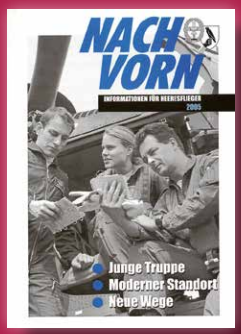
2001

2002



2003

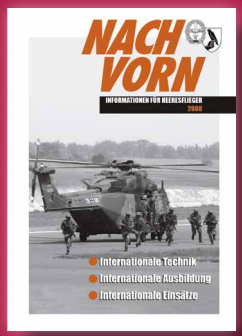
2004



2005

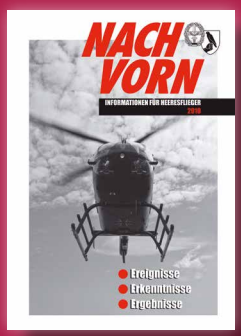
2006

2007

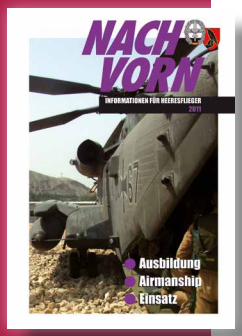


2008

2009

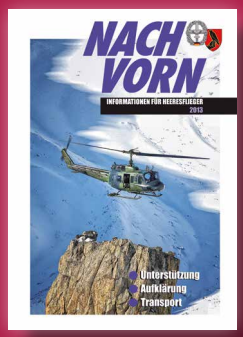


2010



2011

2012



2013

2014

2015

2016

NACH VORN

INFORMATIONEN FÜR HEERESFLIEGER
seit 1997

A_00_72_2016