

NACH VORN

Heeresfliegernews Juli 2026



BUNDESWEHR



INHALT

EDITORIAL	4
LESESWERTES	6
Nachgefragt beim Brigadegeneral Dr. Volker Bauersachs	6
Die Genehmigung des Instandhaltungsbetrieb Heer	12
Besuch beim HVStUSA	14
Zukunftstag 2026 im Transporthubschrauberregiment 10	16
Erfolgreicher 16K3-Gedenkmarsch am Standort Bückeburg	18
Begegnungstag mit dem Kinderhospiz Löwenherz	19
ÜBUNG UND EINSATZ	20
Retten unter alpinen Extrembedingungen – Gebirgsflugausbildung der SAR-Staffel	20
COLD RESPONSE 2026	22
Modernste Cockpit Trainer für die NH90 Ausbildung des technischen Personals	24
„IN A NUTSHELL“	25
Wenn der Helilifter streikt – Improvisation als Teil der Einsatzbereitschaft	25
50.000 Flugstunden mit dem Kampfhubschrauber TIGER	26
8.000 Flugstunden – für viele ein Traum	28
Das DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER sammelt 3.000 Euro	29
Kriegsgräberfürsorge	30
FLASH-NEWS	31
TERMINE	31



KAMERADINNEN UND KAMERADEN,

verehrte Leserinnen und Leser,

diejenigen, die geglaubt haben, das Tempo der letzten Monate sei nicht mehr zu steigern, werden mit Blick auf die nahende Zukunft enttäuscht.

Greifbar vor uns liegt eine der wichtigsten Aufgaben, welche ich mir zu Beginn meiner Übernahme der Dienstgeschäfte gesetzt habe: die NATO-Zertifizierung der Aviation Brigade NATO Force Model 2025 – 2027 (AvnBde NFM 25-27) im Rahmen der Übung „GRIFFIN LIGHTNING 2028“. Und 2028 ist gefühlt schon übermorgen! Deshalb behalten wir den Angriffsschwing von „GRIFFIN LIGHTNING 2025“ bei, verstetigen diesen und optimieren kontinuierlich unser Fähigkeitsprofil. Die gewonnen Erkenntnisse lassen wir in die fortlaufende Aufstellung der Aviation Brigade und die strukturelle Weiterentwicklung der Heeresfliegertruppe einfließen.

Im zweiten Jahr der Aufstellung AvnBde NFM 25-27 stelle ich fest, dass die Heeresfliegertruppe bereit ist, ihren Beitrag zur Verteidigung an der Ostflanke des NATO-Bündnisses zu leisten. Bereits in wenigen Wochen wird auf dem Weg dorthin ein wichtiger Meilenstein erreicht, indem wir mit der Übung „GRÜNER FALKE 2026“ die Manöverelemente der Heeresfliegertruppe durch eine UNIT Combat Readiness Evaluation (UNIT CREVAL) evaluieren und für die NATO zertifizieren. Den eindrucksvollen Schlusspunkt dieser Übung wird die Leistungsschau der Heeresfliegertruppe bilden, welche das Fähigkeitsprofil im FIGHT TONIGHT demonstriert und einen Ausblick auf die Zukunft des Manned-Unmanned-Teamings inklusive moderner Ausbildungsmittel im Rahmen der Luftbeweglichkeit des Heeres gibt.

Die Netzwerkfähigkeit und Digitalisierung von neuen Systemen macht

die Integration von Manned-Unmanned-Teaming (MUM-T) möglich. Hier müssen wir schneller als bisher vorgesehen, die Fähigkeit in unsere Truppengattung integrieren. Die Ansätze und Entwicklungen die auf der Internationalen Luft- und Raumfahrtausstellung 2026 (ILA) präsentiert wurden, stimmen mich hierfür zuversichtlich.

Die Einführung des leichten Kampfhubschraubers (LKH) ist ein weiterer wirksamer Höhepunkt für die Heeresfliegertruppe. Der Ausbildungsstart der Hubschrauberführergrundausbildung (HGA) mit dem LKH H145M setzt hierfür den Grundstein. Am 15. Juni 2026 startete die Ausbildung unter niederländischer Hörsaalleitung am Internationalen Hubschrauber-ausbildungszentrum in Bückeburg. Dort absolvieren drei dänische, drei niederländische und vier deutsche Lehrgangsteilnehmer ihre Ausbildung gemeinsam, um im Sommer 2027 die Ausbildung mit dem Erhalt ihres Militärluftfahrzeugführerscheins abzuschließen. Mit Blick auf das kommende Jahr werden wir unsere Ausbildungskapazitäten weiter steigern, um eine höhere Anzahl an Lehrgangsteilnehmern effektiv zu qualifizieren und somit den Aufwuchs auf dem neuen Waffensystem sicherzustellen.

Die Übungen des Kommando Hubschraubers im Jahr 2027 sind die Grundlage für die NATO-Zertifizierung des Gefechtsstandes im Jahr 2028 und aus diesem Grund von essenzieller Bedeutung. Wir bereiten uns vor, indem wir in Litauen unter der Übungsserie „GRIFFIN DEFENDER 2027“ des Multinational Corps Northeast teilnehmen. Dabei werden wir in der Command Post Exercise „GRIFFIN LIGHTNING 2027“ unseren Gefechtsstand erstmals in Gänze als Secondary Training Audience beüben. Zudem beteiligen wir uns

mit unseren Kampfhubschraubern an den Live-Exercises „LAND SHIELD 2027“ des deutschen Heeres und in der Übung „THUNDERSTORM 2027“ an der NATO-Zertifizierung der 1. Litauischen Division. Beide Übungsanteile fungieren als Vorbereitung von taktischen und logistischen Schnittstellen und Führungsprozessen. Die Übungen zielen allesamt darauf ab, die NATO-Ostflanke wirksam verteidigen zu können.

Die ambitionierte Übungstaktung wird uns fest im Griff behalten, um so die Heeresfliegertruppe zukunfts-fest aufzustellen und weiter „NACH VORN“ zu bringen.

Für einen tieferen Einblick in unsere laufenden Projekte und aktuellen Herausforderungen lade ich sie herzlich ein, das ausführliche Interview in dieser Ausgabe zu lesen.

Ich wünsche Ihnen eine aufschlussreiche Lektüre und danke Ihnen für Ihre stetige Motivation und Leistungsbe-reitschaft für unsere Truppengattung!

Ihr Brigadegeneral Dr. Bauersachs



Brigadegeneral Dr. Bauersachs

NACHGEFRAGT BEIM . . .

Kommandeur Kommando Hubschrauber, General Heeresfliegertruppe und General Flugbetrieb Heer, Brigadegeneral Dr. Volker Bauersachs

Herr General, welches aktuelle dienstliche Thema hat für Sie zurzeit besondere Priorität?

Die Heeresfliegertruppe steht so stark im Umbruch wie seit Jahrzehnten nicht mehr. Zurzeit ist es nicht nur ein einzelnes Thema, sondern es sind ganze Handlungsfelder die mich beschäftigen. Die Aufstellung der ablauforganisatorischen Aviation Brigade NATO Force Model 2025-2027 bei gleichzeitiger Einführung des neuen Hauptwaffensystems Leichter Kampfhubschrauber (LKH) sind in diesem Zusammenhang ebenso bestimmende Themen, wie die Beantwortung der zentralen Frage, wie die Heeresfliegertruppe zukünftig strukturell aufgestellt sein muss, um das Ziel der Kriegstauglichkeit nachhaltig zu erfüllen. Es geht also um mehrere Handlungslinien, die die gesamte Truppengattung und mich derzeit umtreiben.

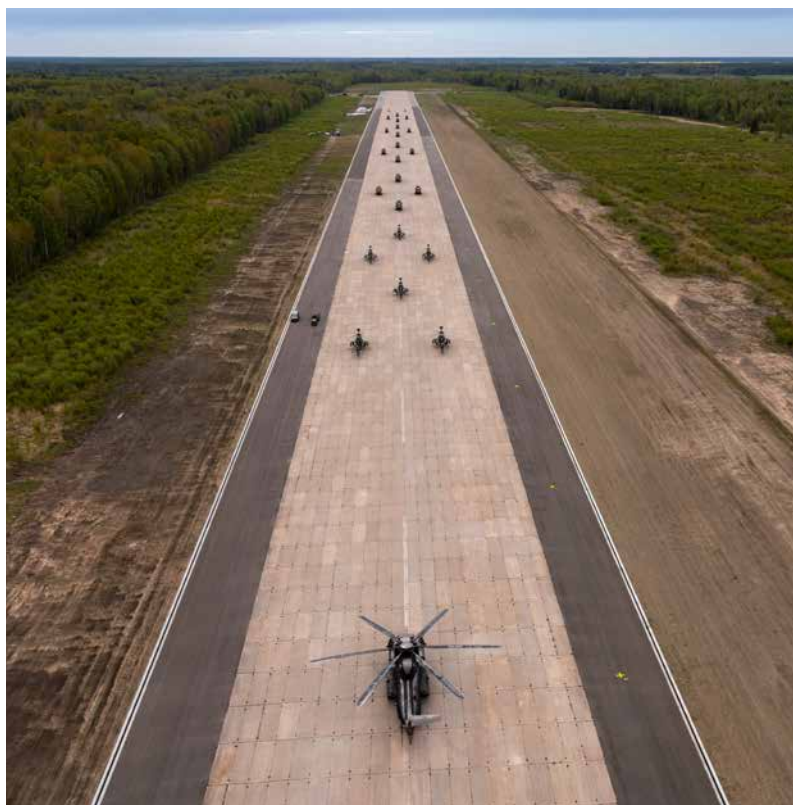
Für die Sicherstellung der Einsatzbereitschaft kommt es mir darauf an, für den „fight tonight“ die laufende ablauforganisatorische Aufstellung der Aviation Brigade Nato Force Model 2025-2027 in Leitverbandfunktion gemeinsam mit allen beteiligten Stellen innerhalb und außerhalb des Deutschen Heeres konsequent voranzutreiben, um eine initiale Operationsfähigkeit der eingemeldeten Hubschrauberkräfte schnellstmöglich formal zu erreichen. Dass wir bereit sind, einen sichtbaren und glaubhaften Beitrag zur Abschreckung an der NATO-Ostflanke zu leisten, hat die Truppe bereits im vergangenen Jahr bei der multinationalen Übung GRIFFIN LIGHTNING 2025 in Litauen eindrucksvoll bewiesen. Diesen Angriffsschwung gilt es

zu verstetigen, deshalb liegt der Schwerpunkt in diesem Jahr auf der vorgesehenen NATO-Zertifizierung der Manöverelemente der Aviation Brigade.

Für die strukturelle Weiterentwicklung kommt es mir darauf an, die bestehenden Einschränkungen der ablauforganisatorisch aufgestellten Aviation Brigade durch eine aufbauorganisatorische Umwandlung des Kommando Hubschrauber vom Fachkommando zur kriegstüchtigen Heeresfliegerbrigade zu überwinden, um den NATO-Korpstruppenauftrag zukünftig selbständig und kaltstartfähig mit allen dafür erforderlichen

Fähigkeiten leisten zu können. Entsprechende Untersuchungen laufen bereits im Heer, sehen vielversprechend aus und müssen konsequent umgesetzt werden.

Last but not least ist es mir mit Blick auf die Fähigkeit „Kampf in und aus der Luft“ besonders wichtig, die laufende Einführung des LKH erfolgreich fortzusetzen. Diesbezüglich begann in diesem Jahr die erste Hubschrauberführergrundausbildung mit dem LKH in der Rolle Ausbildung beim Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum in Bückeburg sowie der Zulauf der ersten Waffensysteme in der Rolle Kampf in die Truppe.



Die Aviation Brigade im Jahr 2025 auf einem Flugplatz in Litauen.

**Vom KdoHubschr zur HFlgBrig:
Welche zeitliche Planung liegt
diesem Transformations-Prozess
zugrunde und gibt es besondere
Herausforderungen?**

Um den NATO-Einmeldungen, zu welchen sich Deutschland verpflichtet hat, gerecht zu werden, müssen wir spätestens in 2028 die neue Struktur mit fünf kaltstartfähigen Einsatzbataillonen einnehmen. Derzeit liegt der Planungsentwurf für die neue Struktur der Heeresfliegertruppe im Kommando Heer zur Prüfung. Nach Billigung müssen noch in 2026 die Feinstrukturplanungen für Personal und Material vorangetrieben und spätestens 2027 abgeschlossen werden. Dies ist Voraussetzung für die Einnahme einer neuen Struktur der Heeresfliegertruppe in 2028. Das heißt, wir müssen im Jahr 2029 in die neuen Strukturen etabliert sein, um mit fünf kaltstartfähigen Einsatzbataillonen unseren Auftrag an der NATO-Ostflanke tatsächlich erfüllen zu können.

Mit jeder Umstrukturierung gehen Herausforderungen beim Personal, der Neuverteilung des Materials, der Infrastruktur und auch in den Führungsstrukturen einher. Unser Fokus wird hierbei insbesondere auf dem Personal liegen, welches mit erhöhter Taktung ausgebildet und ggf. umgeschult werden muss.

Weitere Herausforderungen ergeben sich daraus, dass wir mit unseren Hubschraubern in den Regelungsraum DEMAR (Red: Deutsche Military Airworthiness Requirements) wechseln, mit dem LKH ein neues Waffensystem einführen und auf der Zeitachse den Kampfhubschrauber Tiger auszuphasen und damit einhergehend zwei binationale Ausbildungseinrichtungen auflösen werden.

Wesentlich wird dabei sein, auch während des Prozesses der Umstrukturierung die Einsatzbereitschaft unverändert hochzuhalten.



Ein Techniker überprüft während Wartungsarbeiten den Heckrotor an einem Transporthubschrauber NH90.

**Wie ist der aktuelle Sachstand bei
Aufstellung der Aviation Brigade
NATO Force Model 2025 – 2027
(AvnBde NFM 25-27)?**

Die Aufstellung der Aviation Brigade schreitet planmäßig voran. Ein wichtiger Meilenstein war im vergangenen Jahr die Übung GRIFFIN LIGHTNING 2025 in Litauen, bei der wir mit insgesamt 32 Hubschraubern und fast eintausend Soldatinnen und Soldaten im Baltikum unsere Bündnisfähigkeit unter Beweis stellen konnten. Gemeinsam mit zahlreichen NATO-Partnern ist es uns gelungen, innerhalb von knapp zwei Wochen achtzig Trainingsmissionen zu absolvieren und über 1.200 Flugstunden zu generieren. Das war von allen Beteiligten eine starke Gemeinschaftsleistung und hat uns wichtige Erfahrungswerte und Impulse geliefert, die wir in die laufende Aufstellung der Aviation Brigade, aber auch in die strukturelle Weiterentwicklung der Heeresfliegertruppe einfließen

lassen. Ungeachtet dessen kommt es für den Stab und die Hubschrauberkräfte der Aviation Brigade jetzt darauf an, die so genannte „Combat Readiness Evaluation“ erfolgreich zu absolvieren. Dabei handelt es sich um den formalen NATO-Zertifizierungsprozess, für den bereits entsprechende Vorhaben als kommende Meilensteine ausgeplant sind. Parallel nimmt die Aviation Brigade regelmäßig an Übungsvorhaben des Multinationalen Korps Nord-Ost teil, um die gemeinsamen Planungs- und Stabsprozesse zu vertiefen bzw. weiterzuentwickeln und die Kohäsion zu stärken.

Welche Fähigkeiten stellt die Brigade der Verteidigungsplanung der NATO zur Verfügung und in welchem Zeitrahmen werden diese Fähigkeiten erreicht?

Die Aviation Brigade stellt mit ihren Hubschrauberkräften von Heer und Luftwaffe im Kern die Fähigkeiten

„Kampf, „taktischer Lufttransport“ und „entlastender qualifizierter Verwundetentransport“ zur Verfügung. Dabei handelt es sich um ein sehr geschätztes Fähigkeitspaket auf Korpsebene, weil sich unsere Hubschrauberkräfte durch ein hohes Maß an Agilität und Flexibilität auszeichnen, die dem Truppenführer eine schnelle Schwerpunktbildung und -verlagerung in der Operationsführung erlauben.

Der Leichte Kampfhubschrauber ist eine Erfolgsgeschichte. Wie sind der aktuelle Sachstand und die weiteren Planungen?

Was die bisherigen Zeitlinien vom Vertragsschluss bis zur Auslieferung des ersten Luftfahrzeuges angeht, kann das Projekt „Leichter Kampfhubschrauber mit Fug und Recht als Erfolg bezeichnet werden. Dennoch ist bis zum Erreichen der Einsatzreife und in der Folge Einsatzbereitschaft noch ein gutes Stück des Weges zu gehen. Die aktuell in der Auslieferung befindlichen Luftfahrzeuge werden seit Juni 2026 im Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum (IHTC) in BÜCKEBURG zur Sicherstellung der Hubschrauberführergrundausbildung/dem Basic Helicopter Flight Training (BHFT) genutzt. Diese Luftfahrzeuge sind für den Kampfauftrag aufrüstfähige Ausbildungsflugfahrzeuge. Dieses Zwischenziel haben wir im Projekt LKH zeitgerecht genommen, auch wenn noch der zugehörige Simulator für das Luftfahrzeug fehlt.

Im nächsten Schritt gilt es die Basisplattform H145D3M in der Rolle Kampf weiterzuentwickeln, inklusive der notwendigen Software- als auch Hardwarekomponenten, um zeitgerecht den angezeigten Kräftebeitrag der NATO erfüllen zu können. Hier sind speziell die Herstellerfirma sowie die umfangreiche Anzahl an Zulieferern in der Pflicht, die geplanten Zeitlinien des Fähigkeitsaufwuchses einzuhalten und den Leichten Kampfhubschrauber zu dem Technologieträger zu machen, den die Truppengattung benötigt.

Ziel ist unverändert mit zwölf voll operativ einsatzbereiten Luftfahrzeugen eine Erstbefähigung für den Kampf aus dem bodennahen Luftraum dem Deutschen Heer sowie der NATO im Jahr 2029 zur Verfügung zu stellen. Alle Expertiseträger aus meinem Verantwortungsbereich sowie aus dem Amt für Heeresentwicklung arbeiten mit Hochdruck an dieser Herausforderung, welche durch die aktuelle weltpolitische Lage ungleich komplexer geworden ist. Speziell die Zusammenarbeit mit einigen Unterauftragnehmern wird durch die weltweiten Konflikte erschwert.

Das Fernziel bleibt trotz aller Dynamik unverändert: im Jahr 2032 wird die Heeresfliegertruppe Leichte Kampfhubschrauber für drei Kampfhubschrauberbataillone zur Verfügung stellen und parallel die Ausbildung des fliegerischen Nachwuchses mit über 20 Luftfahrzeugen sicherstellen.

Wie steht es um die personelle und materielle Einsatzbereitschaft sowie die Resilienz in Ihrem Verantwortungsbereich?

Die ablauforganisatorische Aufstellung der Aviation Brigade bei gleichzeitiger Weiterentwicklung von einem Fachkommando zu einem operationell führungsfähigen Brigadeäquivalent stellt das Kommando Hubschrauber sowohl personell als auch materiell vor gewaltige Herausforderungen. Obgleich das Kommando Hubschrauber konsequent Fahrt aufnimmt, entsprechen die derzeitige Struktur und die personellen Ressourcen nicht den bereits bestehenden und zukünftigen Anforderungen. Mit Blick auf die Nachwuchssituation in den Kern-Werdegängen der Heeresfliegertruppe im Bereich von Hubschrauberführeroffizieren, des militärischen Flugverkehrskontrolldienst und der Luftfahrzeugtechnik besteht anhaltender Optimierungsbedarf. Notwendige und nachhaltige Maßnahmen im Bereich der Nachwuchsgewinnung, Optimierung der Auswahlprozesse und Wege der ge-

zielten Personalbindung sind angestoßen, die Auswirkungen für einen resilienten Personalkörper sind aber – aufgrund von Ausbildungsvorläufen – bisher noch nicht vollumfänglich spürbar.

Das Kommando Hubschrauber ist im Kern voll handlungsfähig, unterliegt jedoch aufgrund der Ablauforganisation der Aviation Brigade durchaus Einschränkungen, die durch eine konsequente Weiterentwicklung der Struktur konsequent ausgeräumt werden müssen. Konkret bedeutet dies, dass die Auftragsbefriedigung gewährleistet ist, jedoch eine stetige Priorisierung erfordert und zu einer ständig erhöhten Belastung des verfügbaren Personalkörpers führt. Umso wichtiger ist es, bestehende Defizite gemäß des Mottos „organize as you fight“ nachhaltig auszuräumen.

Die materielle Einsatzbereitschaft hat sich seit Einführung der Taskforce Drehflügler in 2014 signifikant verbessert. Sie entspricht jedoch noch nicht in Gänze unseren hohen Erwartungen. Die notwendigen Verbesserungen im Bereich der Instandhaltungsprogramme und der Verfügbarkeit von Ersatz- und Austauschteilen wirken aktuell noch nicht vollumfänglich, sind jedoch zeitnah zu erwarten. Für die Landes- und Bündnisverteidigung ist mit dem Ansatz „Lufttüchtigkeit im Einsatz“ ein Meilenstein für die verbesserte Verfügbarkeit der Hubschrauber der Aviation Brigade kurz vor der Realisierung. Dies wird einen deutlichen Schritt in die richtige Richtung bedeuten.

Auch im Bereich bodengebundener Geräte und Fahrzeuge, welche für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs unerlässlich sind, ist die Aviation Brigade noch nicht vollumfänglich in ihrem Ausstattungssoll angekommen. Gleichwohl ist und wird auch in diesem Bereich durch bundeswehrgemeinsame Anstrengungen die initiale Befähigung zum Einsatz sichergestellt. Darüber hinaus versprechen die für die Folge-



Im Rahmen der Übung GRIFFIN LIGHTNING überflog die gesamte Aviation Brigade Vilnius im Formationsflug.

jahre angekündigten umfänglichen Materialzuläufe an bodengebundener Ausrüstung eine deutliche Steigerung der Einsatzbereitschaft und Durchhaltefähigkeit.

Wie beurteilen Sie – bei der materiellen Einsatzlage – die Zusammenarbeit mit der Industrie?

Grundsätzlich ist die Aviation Brigade als Nutzer darauf angewiesen, dass zur richtigen Zeit, am richtigen Ort die richtigen Fähigkeiten auch durch die Industrie zur Verfügung gestellt werden.

Für die Legacy-Systeme hat sich mittlerweile ein Zustand stabilisiert, der die Auftragserfüllung noch ermöglicht. Hier bleibt die Betreuungsindustrie weiterhin gefordert, ihre vertraglich zugesicherten Leistungen vollständig, zeitgerecht und belastbar zu erbringen, um so die Verfügbarkeit der Drehflügler zu verbessern. Hier gilt es die gesamtstaatliche Resilienz auch in diesem Bereich zu erhöhen.

Der Leichte Kampfhubschrauber wird vollumfänglich durch den Herstellerbetrieb bzw. mittelfristig durch militärisches Personal und weitere Unterauftragnehmer sichergestellt.

Die ersten Eindrücke am Standort Bückeburg sind, was die reine Bereitstellung von Flugstunden angeht, sehr vielversprechend.

Auch die ersten planbaren Arbeiten in der Base-Maintenance sind zeitgerecht und mit kurzen Standzeiten erfolgt. Hier sprechen wir jedoch NUR über die Bereitstellung eines Ausbildungsflugzeuges für die fliegerischen Trainings.

Der Gradmesser wird der Anfangsflugbetrieb am Standort Fritzlar beim Kampfhubschrauberregiment 36 „Kurahessen“. Hier erwarten wir die Bereitstellung des LKH in der Rolle „Kampf“ mit allen Fähigkeiten. Dies beinhaltet im Schwerpunkt die Visionik, die Bewaffnung als auch alle Kommunikationsanbindungen sowie die Selbstschutzanlage des Luftfahrzeuges. Der ambitionierte Zeitplan, um dies zu realisieren, muss durch unsere Partner aus der Industrie eingehalten werden, um die materielle Einsatzlage, speziell am Waffensystem LKH, dort hinzubringen, wo sie für die Auftragserfüllung LV/BV, sowie die vorgeschaltete Einsatzprüfung als auch Aus- und Weiterbildung der Luftfahrzeugführer, hin muss.

Haben sich – durch die Erfahrungen aktueller Kriege – Kampfweise und Taktik der Heeresfliegertruppe wesentlich verändert?

Die Alleinstellungsmerkmale der Heeresflieger haben sich auch unter den Erfahrungen aktueller Konflikte grundsätzlich bewährt. Unverändert ermöglicht die Heeresfliegertruppe schnell und geländeunabhängig den Schwerpunkt der Operationsführung zu verlagern und einen entscheidenden Beitrag zur Entscheidung zu leisten. Aus meiner Sicht sind die Heeresflieger deshalb die beste Reserve, die sich der Kommandierende General eines Korps vorstellen kann.

Selbstverständlich unterscheiden sich die Einsatzverfahren von denen, die wir in den vergangenen Jahren insbesondere im Bereich des Krisenmanagements gesehen haben, unsere Besatzungen haben jedoch den Kampf gegen einen ebenbürtigen Gegner nie aus den Augen verloren. Verständlicherweise verschiebt sich das Hauptaugenmerk hier deutlich von Lufttransport hin zum Kampf gegen gepanzerte bewegliche Ziele.

Auch in aktuellen Konflikten hat der Einsatz von bemannten Kampfhubschraubern unverändert Bestand. Neu ist allerdings die wachsende Rolle von Hubschraubern im Bereich Air Interdiction, also dem Abfangen von weitreichenden langsam fliegenden Systemen, insbesondere von long range attack UAS. Diese Entwicklung verfolgen wir bereits seit längerem und konnten die Wirksamkeit unserer Plattformen bereits in Experimenten nachweisen.

Wie ist der Sachstand und welche Planungen gibt es zur Steigerung der Fähigkeit zum gemeinsamen Einsatz von bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen – dem Manned-Unmanned-Teaming (MUM-T) – in militärischen Missionen?

Mit dem Technologieträger H145M wird die deutsche Heeresfliegertruppe, als eine von wenigen in der NATO, eine Plattform bekommen, die, mit einer großen Bandbreite an Führungssystemen ausgestattet, in der Lage sein wird, unbemannte Systeme in Echtzeit, auftrags- und befehlsbasiert zu führen. Dabei können unbemannte Systeme wie auch Loitering Munition Systems (LMS) übernommen, übergeben und eine Vielzahl von Systemen gleichzeitig geführt werden. Ziel ist es, boden- und luftgestartete Effektoren unter einheitlicher Führung im Zuge der Operationsführung zusammenzufassen, Schwerpunkte zu bilden und die gegnerischen Fähigkeiten zu überlasten, um in der Tiefe des gegnerischen Raumes Ziele frühzeitig zu bekämpfen, weit bevor sie sich in einer Duellsituation mit den Bodenkraften befinden. Unbemannte Systeme und LMS sind hierbei nicht als bloße Wirkmittel zu verstehen, sondern sie bilden mit ihren Sensoren, Fähigkeiten zur Bildung von Netzwerken und teilweise gar Auswertung von Daten, aber auch Fähigkeiten des Kampfes im Elektromagnetischen Spektrum gemeinsam mit der Instanz Mensch ein schlagkräftiges Ökosystem.

Innerhalb der NATO sind wir uns einig: in Zukunft gilt es die vielfältigen Vorteile bemannter und unbemannter Systeme miteinander zu verknüpfen und so taktische Überlegenheit auf dem Gefechtsfeld zu erlangen. Die Überlebensfähigkeit bemannter Systeme wird dazu durch Abstandsfähigkeit erhöht – der Mensch als notwendige geistig schöpferische Entscheidungsinstanz bleibt auch in Zukunft auf dem Gefechtsfeld unverzichtbar. Der Erstkontakt mit dem Gegner sollte grundsätzlich unbemannt erfolgen.

Gibt es technologische Trends, die aus Ihrer Sicht zukünftig die Gefechtsführung der Heeresfliegerkräfte wesentlich verändern werden?

Zwei wesentliche Technologietrends werden die Heeresfliegertruppe maßgeblich beeinflussen:

1. Künstliche Intelligenz, Sensor- und Datenfusion: Schon heute sind in unseren Plattformen eine große Anzahl unterschiedlicher Sensoren verbaut, deren Fähigkeiten weit über die bisherige Nutzung hinausgehen. Gleichzeitig werden durch unterschiedlichste Akteure Unmengen an Daten auf dem Gefechtsfeld generiert. Eine Auswertung findet derzeit in der Regel in Insellösungen statt, ein Datenaustausch erfolgt größtenteils über sogenannte Drehstuhlschnittstellen, also Menschen, die Daten händisch von einem System ins andere übertragen. Bereits heute ist es möglich diese Daten zu sammeln und zu verknüpfen. Zukünftig könnte Künstliche Intelligenz in der Lage sein, Daten vor Ort aufzubereiten und als Datenprodukte innerhalb des Netzwerks bereitzustellen, mit anderen Netzwerken zu teilen und adressatengerechte Lagebilder – also nur das zeigen, was der Nutzer benötigt – basierend auf einem „common operational picture“ bereitzustellen. So kann Zielzuweisung in nahezu Echtzeit erfolgen und außerhalb der eigenen Sichtlinien (beyond

line of sight) bekämpft werden. Informationsüberlegenheit ist einer der Schlüsselfaktoren für schnelle Entscheidungen und damit eine überlegene Wirkungsfähigkeit und sichert das Bestehen auf dem Gefechtsfeld.

2. Wie bereits bei der Frage MUM-T beschrieben, wird das Zusammenwirken von unbemannten und bemannten Plattformen die Einsatzmöglichkeiten und Durchsetzungsfähigkeit auf dem Gefechtsfeld deutlich erweitern. Immer wieder werde ich gefragt, ob bemannte Systeme nicht gänzlich obsolet sind, eine Beschaffung neuer Plattformen überhaupt sinnvoll ist. Derzeit und auch nicht in unmittelbarer Zukunft sehe ich marktverfügbare Lösungen, die bemannte Plattformen als im Sinne der übergeordneten Führung agierende Manöverelemente ersetzen könnten, weil Kriegführung ganz im Sinne von Clausewitz von Ungewissheiten und psychologischen Faktoren geprägt ist, die geistig schöpferische Tätigkeiten erfordert und Künstliche Intelligenz herbei noch an ihre Grenzen stößt.

Nichts desto trotz gilt es die Frage zu stellen, ob zukünftige bemannte Plattformen unserem heutigen Bild entsprechen werden. Dies ist sicherlich zu bezweifeln,

- denn zukünftige Plattformen werden ihre Überlegenheit aufgrund ihrer umfassenden Digitalisierung und Netzwerkfähigkeiten entfalten, wobei luft- und bodengestartete Effektoren übernommen und übergeben werden können und somit ein Agieren im „systems of systems“ Ansatz ermöglicht wird,
- denn „find, fix and track“ von Zielen wird nicht mehr durch die Plattform selbst durchzuführen sein, sondern durch Datenfusion generiert und
- da Geschwindigkeit, Reichweite und Abstandsfähigkeit zwingend für die Überlebensfähigkeit bemannter Systeme sind.



NATO heißt multinational – im Rahmen der Übung GRIFIN LIGHTNING wurde umfangreich auch mit Partnernationen geübt.

Die Heeresfliegertruppe beabsichtigt daher Mitte der 2030er-Jahre eine mehrrollenfähige bemannte Plattform einzuführen, die als zentrale Führungsplattform auftragsbasiert unbemannte Systeme und LMS in einem MUM-T-Wirkverbund einsetzen kann und gleichzeitig auch als Transportplattform genutzt werden kann. Entsprechende Forschungsprojekte werden derzeit sowohl in Zusammenarbeit mit der NATO aber auch der EU durchgeführt.

Was fehlt den Heeresfliegerkräften im Wesentlichen noch zur „Kriegstüchtigkeit“ bis 2029?

Die Heeresfliegertruppe ist mit der Struktur Heer 2011 auf den Einsatz in Afghanistan optimiert. Seit 2025 wird der NATO ablauforganisatorisch, also unter Zusammenwürfeln von Fähigkeitsbausteinen nicht nur des Heeres, sondern auch der Luftwaffe und weiterer Organisationsbereiche, eine Aviation Brigade zur Verfügung gestellt.

Jetzt müssen wir mal Gas geben, damit wir wieder professionell aufgestellt sind und Strukturen haben, in denen wir auch wirklich kämpfen können und durchhaltefähig sind. Die seit 2022 andauernden Bedro-

hungen in Europa sorgen dafür, dass wir professionell aufgestellt sind und Strukturen haben, in denen wir auch wirklich kämpfen können und durchhaltefähig sind.

Um zukünftig kriegstüchtig, durchsetzungsstark, durchhaltefähig und verlässlich den NATO-Verpflichtungen nachkommen zu können, ist es zwingend notwendig, bis 2029 eine Heeresfliegerbrigade als Strukturelement aufzustellen. Dies schließt insbesondere und nachdrücklich die Fähigkeiten zur Führungs- und Einsatzunterstützung ein. Ziel muss es sein, der NATO Heeresfliegerkräfte bereitzustellen, die „fully sustainable, fully capable and fully operational“ sind und die qualitativen und quantitativen Forderungen der NATO vollumfänglich abbilden. Dies schließt insbesondere aber nicht ausschließlich die Stabsunterstützungskompanie, Fernmeldekompanie und ein Heeresfliegersorgungsbataillon ein.

Hierfür ist es zwingend notwendig, dass alle erforderlichen Organisationselemente vollumfänglich durchdacht und in einer Struktur berücksichtigt werden. Ob Anteile dieser Strukturen aktiv, teilsaktiv oder

nicht aktiv sind, welche der Fähigkeitsbausteine in Frieden, Krise und Krieg vorhanden sein müssen, kann hier ebenfalls mit einfließen.

Fazit: Wir leisten bereits jetzt unseren Beitrag zur Sicherung der Ostflanke. Umfassend gelingt dies aber kaltstart-, durchhalte- und siegfähig nur wenn wir alle notwendigen Strukturen und Ressourcen für unseren Auftrag zur Verfügung haben. Eine vollständige Ausgestaltung aller Aspekte „Lufttüchtigkeit im Einsatz“ gilt es schnellstmöglich zu realisieren. Dies umfasst ausreichende Bevorratung aller benötigten materiellen Ressourcen, qualifiziertes Personal und feststehende Verfahren für Krise und Krieg.

Herr General, danke für die guten Informationen, Ihre Zeit und gutes Gelingen.

Text:

Michael Horst, Burghard Lindhorst

Bilder:

Drechsler, Bundeswehr

Wilke, Bundeswehr

Dahlmann, Bundeswehr

Schulze, Bundeswehr

DIE GENEHMIGUNG DES INSTANDHALTUNGSBETRIEBS HEER



Übergabe der Genehmigungsurkunde nach DEMAR 145 – WaSys KH Tiger – an den IHB H

Am 06. März 2026 wurde der Instandhaltungsbetrieb Heer (IHB H) für den Managementanteil in Köln und das Waffensystem KH Tiger für die StO Le Cannet des Maures (LCdM) und Fritzlar nach DEMAR 145 erstgenehmigt. Dem Voraus ging ein fast einjähriger Genehmigungsprozess der schlussendlich zur erfolgreichen Beurkundung führte. Dieser Prozess startete am 2. April 2025 mit dem Antrag auf Genehmigung an das Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw). Bereits nach kurzer Zeit gab es die ersten Abstimmungsgespräche mit den Auditoren des LufABw zum Ablauf und der Art der Dokumentenvorlage und eine gemeinsame Festlegung der Kommunikationsstrategie sowie der Meilensteine im Genehmigungs-

ablauf. Man vereinbarte bis zum 1. Juli 2025 alle Dokumente im Entwurf vorzulegen und diese bis zum 1. Oktober 2025 „grundsätzlich genehmigungsfähig“ abzustimmen. Im November und Dezember 2025 folgten dann nach internen Audits auch die Genehmigungsaudits des LufABw, verbunden mit den „Form 4“-Gesprächen für ernanntes Personal.

Der durch die TE Compliance Monitore Management (CMM) des IHB H erstellte Auditplan mit den internen Audits an den Standorten LCdM und Fritzlar, welche den jeweiligen Genehmigungsaudits durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr 4 II c (LufABw 4 II c) vorgeschalteten waren, bildeten in Verbindung mit einem

durch den Managementbereich in Köln erarbeiteten auf die Standorte zugeschnittenen Auditpakets ein tragfähiges Fundament. Die Vorbereitung durch die Verbände, kombiniert mit einer hohen Motivation und Bereitschaft, das Standardverfahren konsequent umzusetzen, war ein weiterer stabiler Pfeiler auf dem Weg zur Genehmigung. Offenes Visier, sowohl bei den Multiplikatorenschulungen als auch bei den „WarGamings“ am StO Köln Wahn, ehrliche Kritik von beiden Seiten und das Umsetzen der Schulungen in den Verbänden durch die Multiplikatoren, zeigten deutliche Wirkung, sorgten für weitere Akzeptanz und erhöhten die Bereitschaft, sich auf das „neue“ Standardverfahren einzulassen.

Bei der Abarbeitung der Beanstandungen, sowohl der internen Audits als auch der Genehmigungsaudits, war auf allen Seiten eine deutliche Lernkurve, gewinnbringende Kreativität und ein bemerkenswertes Engagement bis weit über die Kernzeit hinaus zu verzeichnen. Für die Standorte bedeutete die Abarbeitung der Beanstandungen eine weitere Belastung neben den Verpflichtungen als fliegender Einsatzverband. IHB H interne, waffensystemübergreifende Weiterbildungen im Anschluss an die beiden Genehmigungsaudits durch LufABw 4 II c führten zu weiterem Verständnis und vergrößerten den Blickwinkel auf die Arbeitsweise LufABw und die bspw. zu erstellenden, „LufABw-konformen“, umfangreichen Ursachenanalysen. Erwähnenswert war der Auftritt der Vertreter LufABw ggü. IHB H Mgmt und IHB H StO. Verständnissvoll, professionell, transparent in ihren Aussagen und stets mit einem offenen Ohr für die Belange der Truppe, bildeten die Vertreter LufABw 4 II c eine Vertrauensbasis auf Augenhöhe mit dem Personal des IHB H.

Das Umklappen der Hubschrauber des Heeres in das Standardverfahren DEMAR

Mit Vorliegen der Genehmigungen des IHB H und der CAMOBw für das Lfz KH Tiger ging es im Weiteren darum, die tatsächliche Umstellung der Einzel-Lfz und deren Dokumentation sowohl analog als auch digital vorzubereiten und durchzuführen.

Zeitlich gestaffelt wurden dazu die Einweisung der SASPF DEMAR-Funktionalitäten in Verantwortung des IHB H, die Einweisung in den Aufbau des neuen Bord- und Wartungsbuches in Verantwortung der CAMOBw und die Einweisung in die Minimum

Equipment List (MEL) in Verantwortung der betrOrg durchgeführt.

Die Einweisung in die SASPF DEMAR-Funktionalitäten wurde für eine klar definierte Zielgruppe konzipiert und durchgeführt. Zu den Teilnehmenden zählten insbesondere Freigabeberechtigte, Unterstützungspersonal und Betriebssteuerer der IHB Standorte. Ergänzend wurden auch Betriebsführer der CAMO-Elemente in die Einweisungen einbezogen, um ein einheitliches Verständnis der Prozesse und Funktionen sicherzustellen.

Zu Beginn der Einweisung SASPF stand die Vermittlung von Grundlagen zu den neuen Transaktionen, bzw. Prozesse und Verfahren im Standardverfahren DEMAR. Ein besonderer Schwerpunkt lag hierbei auf der Erstellung von Freigabedokumenten, um die Freigabeberechtigten gezielt auf ihre operativen Aufgaben vorzubereiten. Dabei stand die praktische Anwendung im Testmandanten im Fokus der Ausbildung. Hierzu wurden die Teilnehmenden schrittweise an die relevanten Prozesse herangeführt und konnten diese eigenständig ausführen. Ergänzend bereitgestellte Handouts dienten hierbei als unterstützende Leitfäden für die Umsetzung im täglichen Dienstbetrieb. Diese Handouts stehen allen Angehörigen des IHB H im Share Point Portal des IHB H unter dem Reiter „Dokumente“ bereit.

Ein Dank an die Truppe

Ein großes Lob gilt es dem Personal des IHB H und der CAMOBw an den Standorten zu machen. Parallel zur herausfordernden Auftragslage wurden hier mit großer Professionalität und dem nötigen Respekt, gegenüber diesem Verfah-

renswechsel, die Audits zum Erfolg geführt und das Luftfahrzeugmuster KH Tiger zum großen Teil bereits überführt sowie erste Erfahrungen im neuen Regelungsraum gesammelt. Tolle Leistung. Danke! – gemeinsam „Nach Vorn“

Text:

IHB Heer

Bilder:

Bundeswehr

BESUCH BEIM HVSTUSA



Am 19. Februar 2026 besuchte eine hochrangige Abordnung den Heeresverbindungsstab USA 5 in Fort Rucker, Alabama/USA: der Beauftragte der Bundesregierung für die Koordination der transatlantischen Zusammenarbeit (KOTRA) und Mitglied des Bundestages (MdB), Herr Metin HAKVERDI, in Begleitung von Frau M. MOLTSMANN, Generalkonsulin aus Atlanta, Georgia/USA, und Legationsrat Dr. KANZOW, ließen sich vom Leiter des HVStab über die Arbeit am Standort informieren.

Die militärische Zusammenarbeit der Bundeswehr mit der U.S. Army am Standort des U.S. Army Aviation Center of Excellence (AVCOE), besonders die Ausbildungskooperation beim Hubschraubermuster CH-47, war im Blickfeld des Gastes aus Berlin.

Hinweis:

Deutschland hat 60 Systeme des großen Transporthubschraubers „Chinook“ gekauft, das erste Luftfahrzeug

wird Ende 2027 ausgeliefert. Dazu sind seit 2024 insgesamt sieben deutsche Fluglehrer in Fort Rucker ausgebildet worden, die für drei Jahre in der U.S. amerikanischen Ausbildungseinrichtung eingesetzt werden.

Dabei war es eine willkommene Gelegenheit, als sich der Beauftragte und Abgeordnete im Cockpit des Transporthubschraubers von einem deutschen Fluglehrer einweisen lassen konnte. Und nach der Theorie konnte der Besucher in einem Simulator mit Sichtsystem selbst die „controls“ in die Hand nehmen und den Hubschrauber virtuell durch Süd-Alabama steuern.

Nach einer weiteren Einweisung im Hauptquartier des AVCOE durch den Chef des Stabes stand ein „Office-Call“ beim stellvertretenden General des U.S. Army Aviation auf dem komprimierten Programm.



Text:
OTL Wüstefeld, HVStUSA

Bilder:
Bundeswehr



SIE WOLLEN EINEN ARTIKEL SCHREIBEN?

Gerne nehmen wir Ihre Artikel für die NachVorn an.

Voraussetzung:

- Kurzer aber prägnanter Text als Word Datei ohne weitere Formatierungen,
- Aktuelle und „NachVorn“ gerichtete Themen,
- Bilder als JPEG unter Benennung des Fotografen (Bildrecht) – nicht in einem Office-Dokument

Die Entscheidung zur Veröffentlichung trifft die Redaktion.

Artikel und Bilder senden Sie bitte an:
KdoHubschrPresse@bundeswehr.org

Redaktionsschluss beachten!!!

01/27
NÄCHSTE
AUSGABE

30.11.
REDAKTIONS-
SCHLUSS

ZUKUNFTSTAG 2026

im Transporthubschrauberregiment 10 „Lüneburger Heide“ in Faßberg



NH90 (im Hintergrund) beim Anlanden auf der Flight, zwei Einsatzwagen der Flugplatzfeuerwehr (im Vordergrund).

FAßBERG. Am 23.04.2026 war es wieder so weit, die Faßberger Heeresflieger öffneten ihre Tore für 36 interessierte junge Männer und Frauen. Der Zukunftstag (Girls'Day und Boys'Day) ist ein vom Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend gefördertes Projekt welches jungen Menschen geschlechtsuntypische Berufsfelder näherbringen soll.

Auch dieses Jahr war das Interesse der jungen Mädchen und Jungen, den NH90 und die Tätigkeitsfelder eines Heeresfliegerverbandes kennenzulernen groß. Die Teilnehmerliste füllte sich schnell und auch die ersten Anrufe mit Rückfragen von Teilnehmern ließen nicht lange auf sich warten. Während die Teilnehmerinnen und Teilnehmer also gespannt auf den 23.04. warteten, begangen im Regiment die Vorbereitungen anzulaufen.

Doch bereits von Beginn an gab es einige Probleme, die geplante Renovierung des Simulators, die gleichzeitig laufenden Vorbereitungen für

verschiedene Übungsvorhaben und der weiterhin laufende Grundbetrieb, forderten Personal und Flugstunden. Dennoch gelang es dem Regiment sechs verschiedene Stationen vorzubereiten, um so den Teilnehmerinnen und Teilnehmern einen ausführlichen Überblick über die verschiedenen Bereiche eines Hubschrauberregiments zu bieten.

Der Tag begann für die Teilnehmenden um 08.00 Uhr auf dem Parkplatz vor dem Flugplatz, hier wurden sie in 6 gleichgroße Gruppen aufgeteilt mit denen sie den ganzen Tag durchlaufen haben. Für die ersten beiden Gruppen begann der Tag mit dem für die meisten Teilnehmerinnen und Teilnehmer unangefochtenem Highlight, einem etwa 40-minütigem Mitflug im Trans-



Blick auf den Heidepark Soltau aus der Seitentür des NH90.

porthubschrauber NH90. Nach einer kurzen Sicherheitseinweisung über das Verhalten im und um den Hubschrauber ging es für die beiden Gruppen los. Auf dem Flug konnten die Teilnehmenden nicht nur ihre ersten Flugerfahrungen in einem Hubschrauber machen, sie lernten auch die Lüneburger Heide aus einem anderen Blickwinkel kennen. Der aus der Vogelperspektive ziemlich klein erscheinende Heidepark, die sich scheinbar endlos streckende Lüneburger Heide und eine Zwischenlandung sind nur einige der Impressionen, welche die Teilnehmenden auf ihrem Flug mitnehmen konnten. Gleichzeitig durchliefen die anderen vier Gruppen zwei weitere Stationen.



Bei der Station R&S (Rettung und Sicherheit) lernten die Teilnehmenden die Rettungs- und Schutzausrüstung der Piloten kennen. Von der persönlich auf die Piloten angepassten Weste und Helm, über die Nachtsehmöglichkeiten, wurde den Teilnehmenden hier die Chance gegeben zu sehen, wie viel Zeit, Arbeit und Aufwand in der Vorbereitung der Ausstattung der Piloten steckt und auf was sie alles vorbereitet sein müssen.

Beim „Static Display“ wurde den Teilnehmenden von erfahrenen Technikern, Piloten und Bortechnikern die Funktionsweise des Hubschraubers erklärt. Gleichzeitig bot sich hier die Möglichkeit, dem Personal welches tatsächlich jeden Tag mit dem Material arbeitet Fragen dazu zu stellen.

Nachdem alle Gruppen diese drei Stationen durchlaufen hatten, folgte ein gemeinsames Mittagessen neben der Flight. Bei bestem Sonnenschein und mit vielen neuen Eindrücken kam es beim Mittagessen nicht nur zu Gesprächen mit den Betreuern über ihren Dienstag, gleichzeitig konnten die Teilnehmenden auch dem NH90

Display-Team bei ihren Übungen über der Flight zu schauen.

Der Nachmittag war geprägt von den für den Ablauf auf einen Flugplatz notwendigen Unterstützungsbereich durch die Stationen: „Flugsicherheit“, „Bundeswehrfeuerwehr“ und „Sanitätsunterstützung im Einsatz“. Hier wurde den Teilnehmenden vermittelt was auf einem Flugplatz im Hintergrund passiert, damit die Hubschrauber sicher starten und landen können, an welche Regeln sie sich halten müssen und welche Dienstmöglichkeiten es in diesem Bereich gibt. Besonders im Bereich der Sanität waren viele Teilnehmende überrascht über die Fähigkeiten des Personals und Materials.

„Heideflieger – Hurra“

Zum Abschluss des Tages wurde den Teilnehmenden noch die Möglichkeit gegeben in einem Abschlussgespräch auf die Betreuer, sowie die Karriereberatung zuzugehen und Fragen zur Ausbildung, zum Werdegang und zur Bundeswehr im Allgemeinen im persönlichen Gespräch zu stellen. Für die Teilnehmenden kam

das Ende des Tages um 16:30 dennoch plötzlich. Viele Fragen mussten leider unbeantwortet bleiben, doch die wohl häufigste Frage drückte sich im Wunsch nach mehr aus. Viele der Teilnehmenden erkundigten sich über den Tag, sowie im Nachgang danach, ob es eine Möglichkeit gibt, ein Praktikum im Regiment zu machen, um einen Einblick zu erhalten der über die lange erwarteten und dann sehr kurzen acht Stunden hinausgeht.

Mit dem Abschluss des Tages bewahrheiteten sich erneut die Worte des Kommandeurs Transporthubschrauberregiment 10 „Lüneburger Heide“ Herr Oberst Piecha: „Jeder Tag in Faßberg ist ein guter Tag!“

Vielen Dank an alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer und an das beteiligte Personal!

Text:

OL Herring, THR 10

Bilder:

OL Herring, THR 10

Seemann, Bundeswehr

ERFOLGREICHER 16K3-GEDENKMARSCH

am Standort Bückeburg

Bückeburg – In würdigem Rahmen und mit großer Beteiligung fand am Standort Bückeburg der diesjährige 16K3-Gedenkmarsch statt. Die Veranstaltung stand ganz im Zeichen des Erinnerns, der Kameradschaft und des gemeinsamen Gedenkens an die gefallenen Kameraden Hauptfeldwebel Nils Bruns, Stabsgefreiter Robert Hartert und Hauptgefreiter Martin Augustyniak.

Am 2. April 2010 – einem Karfreitag – fielen drei deutsche Soldaten im Kampf gegen Taliban-Kräfte in Afghanistan. Die Gefechte in der Ortschaft Isa Khel im Norden des Landes, unweit von Kundus, gingen als sogenanntes Karfreitagsgefecht in die Geschichte ein. Neben den drei Gefallenen wurden acht weitere Soldaten teils schwer verwundet. Insgesamt verloren 59 Bundeswehrangehörige im Afghanistan-Einsatz ihr Leben.

Die Hauptorganisation des Marsches lag in den Händen des Standort-ältesten, Oberst Bodo Schütte, der gemeinsam mit dem engagierten Team des Betreuungsbüros für einen reibungslosen Ablauf sorgte. Durch sorgfältige Planung und enge Koordination konnte eine würdevolle und zugleich gut strukturierte Veranstaltung sichergestellt werden.

Start- und Zielpunkt des Gedenkmarsches war das Gefallenenehrenmal im Schlosspark Bückeburg. Bereits zu Beginn wurde die besondere Bedeutung der Veranstaltung deutlich: In stillem Gedenken und mit großem Respekt machten sich die Teilnehmenden auf den Weg. Die Strecke wurde gemeinschaftlich von Soldatinnen und Soldaten sowie weiteren Teilnehmenden bewältigt und bot Raum für persönliche Reflexion und kameradschaftlichen Austausch.

Nach dem Marsch versammelten sich alle Teilnehmenden in der Jägerkaserne. Dort gestaltete die Militärseelsorge eine Andacht, die einen besonderen Charakter der Veranstaltung unterstrich. In besinnlichen Worten wurde an die Gefallenen erinnert und ihr Opfer gewürdigt. Die Andacht bot einen wichtigen Moment des Innehaltens und der gemeinsamen Besinnung.

Im Anschluss lud das Team des Betreuungsbüros zu einem gemeinsamen Grillen ein. In lockerer Atmosphäre klang die Veranstaltung aus und bot Gelegenheit für Gespräche, Begegnungen und die Stärkung des Zusammenhalts – über Dienstgrad- und Organisationsgrenzen hinweg.

Der 16K3-Gedenkmarsch am Standort Bückeburg wurde von allen Beteiligten als würdige und gelungene Veranstaltung wahrgenommen. Er unterstreicht die Bedeutung der Erinnerungskultur innerhalb der Bundeswehr und zeigt zugleich den starken Zusammenhalt der Soldatinnen und Soldaten am Standort.

Fazit:

Mit einer gelungenen Verbindung aus würdigem Gedenken, organisatorischer Professionalität und kameradschaftlichem Miteinander setzte der 16K3-Gedenkmarsch ein starkes Zeichen für Zusammenhalt, Respekt und Erinnerung.

Text:

OL Unger, IHTC

Bilder:

Bundeswehr



K3 Abordnung auf dem Marsch

BEGEGNUNGSTAG MIT DEM KINDERHOSPIZ LÖWENHERZ:

Ein Tag voller Herz, Hoffnung und unvergesslicher Momente

Am 1. April 2026 durfte der Standort Bückeburg ganz besonderen Besuch empfangen: 26 Gäste des Kinderhospiz Löwenherz folgten einer Einladung, die aus einer internen Spendenaktion auf Wunsch eines Soldaten entstanden war. Was als Idee begann, wurde zu einem Tag voller Wärme, Nähe und echter Begegnungen – mit einem klaren Ziel: kranken Kindern und ihren Familien unbeschwerte Stunden zu schenken und ihnen ein Lächeln ins Gesicht zu zaubern.

Bereits im Vorfeld hatte der Standortälteste Bückeburg, Oberst i. G. Schütte, gemeinsam mit seinem Unterstützungspersonal das Kinderhospiz in Syke besucht. Schnell war klar: Man wollte mehr tun. Man wollte einen Ort schaffen, an dem Sorgen für einen Moment in den Hintergrund treten dürfen. Einen Tag, an dem einfach das Hier und Jetzt zählt.

Der Begegnungstag begann mit einem gemeinsamen Mittagessen – ein ruhiger Einstieg, der Raum für erste Gespräche bot. Danach ging es zur Sache und zwar im Flugbetriebsbereich, einem separat abgesicherten Bereich des Heeresflugplatzes Bückeburg. Bei der Bundeswehr-Feuerwehr durften die Gäste das Löschfahrzeug Z6 hautnah erleben. Besonders die Mitmach-Aktion sorgte für Begeisterung – mit voller Kraft richteten Kinder wie Erwachsene den Wasserstrahl auf aufgestellte Pylonen. Jeder Treffer wurde gefeiert, jedes Lachen war ansteckend. Für einen Moment zählte nur der Spaß.

Nicht weniger beeindruckend waren die bereitgestellten Hubschrauber. Einmal selbst im Cockpit sitzen, die Technik entdecken, Fragen stellen – für viele ging damit ein kleiner Traum in Erfüllung. Staunen, Neugier und pure Freude lagen in der Luft.

Zwischen den Programmpunkten blieb Zeit für Gespräche bei Snacks und Getränken. Es waren diese leisen, persönlichen Momente, die den Tag besonders machten: ehrlicher Austausch, gegenseitiges Zuhören und das Gefühl, gesehen zu werden. Der Standortälteste stellte den Standort und seine Aufgaben vor – offen, nahbar und informativ. Die Gäste nutzten diese Gelegenheit intensiv, wodurch ein wertvoller Dialog entstand.

Was diesen Tag jedoch wirklich geprägt hat, waren die Emotionen: das Lachen der Kinder, die dankbaren Blicke der Angehörigen, die kleinen Augenblicke voller Unbeschwertheit. Für einige Stunden trat der Alltag in den Hintergrund – und machte Platz für Freude, Gemeinschaft und Hoffnung.

Ein besonderer Dank gilt allen Unterstützern von Feuerwehr,

Internationalem Hubschrauber-ausbildungszentrum und Unteroffizierheimgesellschaft. Ihr Engagement, ihre Zeit und ihr Herzblut haben diesen Tag erst möglich gemacht.

Am Ende blieb mehr als nur eine gelungene Veranstaltung: Es waren strahlende Augen, glückliche Gesichter und Erinnerungen, die bleiben. Erinnerungen an einen Tag, der gezeigt hat, wie wertvoll gemeinsame Zeit ist – und wie viel sie bewirken kann.

Wer selbst einen Beitrag leisten möchte, kann das Kinderhospiz Löwenherz unterstützen. Jede Hilfe zählt – und schenkt Hoffnung.

Text:

RHS Gruhn, KdoHubschr

Bilder:

RHS Gruhn, KdoHubschr





RETTEN UNTER ALPINEN EXTREMBEDINGUNGEN

– Gebirgsflugausbildung der SAR-Staffel

Zweimal im Jahr verlegt die SAR-Staffel zur Gebirgsflugausbildung in die Alpenregion – ein unverzichtbarer Bestandteil, um die fliegerischen Fähigkeiten der Besatzungen unter Hochgebirgsbedingungen auszu-

bilden und zu erhalten. Am 20. April stand erneut ein solcher Ausbildungsabschnitt auf dem Programm. Frühmorgens verlegte die SAR-Staffel mit ihren Rettungshubschraubern vom Typ H 145 LUH SAR nach Kaufbeu-

ren, um von dort aus in die Alpenregion aufzubrechen.

Zunächst stand jedoch noch ein besonderes Jubiläum an: Hauptmann Thomas J. absolvierte seine 2.000. Flugstunde. Der ehemalige CH-53 und UH1-D-Pilot ist seit 2016 im SAR-Dienst tätig und fliegt seit 2020 auf der H145 LUH SAR. In Kaufbeuren angekommen erwarteten ihn die Kameraden seiner Staffel bereits in Formation angetreten. Oberstleutnant Florian Geisler – Chef der SAR-Staffel – gratulierte Hauptmann J. vor der Front und überreichte ihm die Urkunde zu seinem Jubiläum. Dankbar und stolz nahm er die Glückwünsche seiner Kameraden entgegen.

Für ausgiebiges Feiern blieb jedoch keine Zeit, denn schon bald ging es mit zwei Rettungshubschraubern los Richtung Oberallgäu. Umgehend begannen die Crews sämtliche Verfahren, die unter Normalbedingungen Standard sind, im hochalpinen Gelände anzuwenden. Von Starts und Landungen bis hin zu Windenverfahren sowie Fliegen mit Außenlast blieb nichts aus.



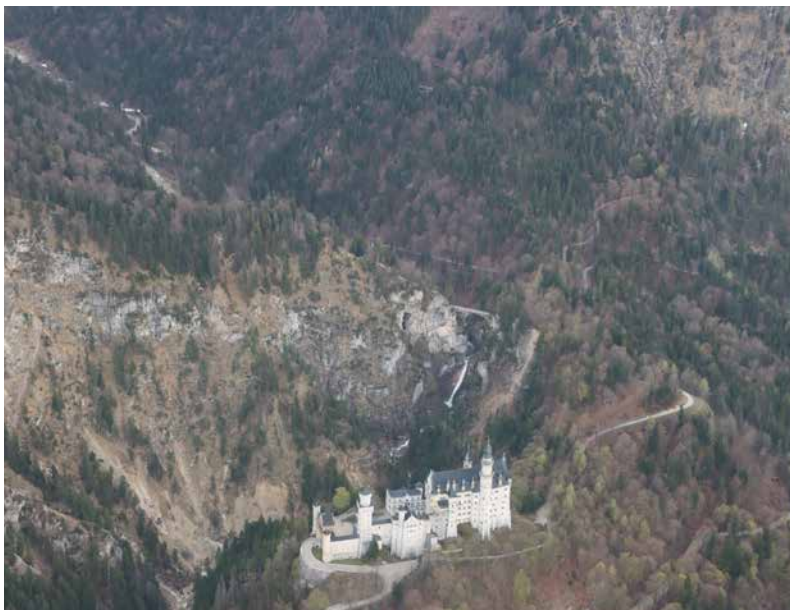


Bereits die Navigation ist im zerschnittenen Gelände deutlich anspruchsvoller als unter normalen Bedingungen, da die vielen Gipfel und Talverläufe schwer voneinander zu unterscheiden sind. Ebenso stellen die Wetterbedingungen eine besondere Herausforderung im Gebirge dar: schnell drehender Wind, Fallböen, Leewirkungen und die Ge-

fahr von Eisbildung zählen dazu. Auch verschneite Untergründe können tückisch sein auf den ohnehin meist kleinen Landeplätzen auf Hängen, Satteln und Spornen. Den jeweils drei Crew-Mitgliedern wurden wieder ein Höchstmaß an Konzentration und Geschick abverlangt. So ist die SAR-Staffel weiterhin bestens vorbereitet für Rettungseinsätze im gesamten

Einsatzraum des Such und Rettungsdienstes Land – einschließlich der Alpenregion.

Nach etwa drei Stunden ging es zum Auftanken noch einmal zurück nach Kaufbeuren. Die abschließenden Übungsflüge fanden unter klaren Sichtbedingungen in der Abendsonne statt, was den Besatzungen ein eindrucksvolles Panorama der bayerischen Alpen von Schloss Neuschwanstein über die Zugspitze bis hin zum Staffelsee bot. Spätabends ging es schließlich zurück an den Heimatstandort Niederstetten. Am nächsten Tag sollte es für Teile der SAR-Staffel jedoch schon wieder Richtung Alpen gehen – zur Luftfahrtmesse AERO in Friedrichshafen am Bodensee.



Text:
Hptm Hahne, THR30

Bilder:
THR30



COLD RESPONSE 2026

Vier Wochen Norwegen – die Erkenntnis, dass der Hohe Norden fliegerisch eine ganz eigene Welt ist. Im Rahmen der NATO-Übung „COLD RESPONSE 2026“ nahmen wir mit dem Transporthubschrauberregiment 30 mit einem NH90-Schwarm an der Übung in Nordnorwegen teil. Stationiert in Panavezes lag der Schwer-

punkt insbesondere auf dem Transport von Personal und Material unter anspruchsvollsten Bedingungen.

Bereits nach den ersten Flügen wurde klar: Die beeindruckende Landschaft ist nicht nur schön anzusehen, sondern stellt Besatzungen und Material täglich vor neue Herausforderungen.

Tiefe Fjorde, steil ansteigende Hänge und schnell wechselnde Wetterlagen machen das Fliegen dort grundlegend anders als in Deutschland. Während man hierzulande oft vergleichsweise vertrautes Gelände vorfindet, fordert Norwegen eine deutlich intensivere Vorbereitung – insbesondere im Schwarm.

Gerade das Fliegen mit zwei bis vier Hubschraubern verlangte eine präzise Planung und saubere Abstimmung. Planung und Schwarmbriefings wurden damit zu einem wesentlichen Bestandteil des täglichen Ablaufs. Viel Zeit floss in Vorbereitung und Koordination. Zeit, die sich am Ende bezahlt machte. Denn nur wenn alle Zahnräder ineinandergreifen, funktioniert ein Schwarm auch unter solchen Bedingungen zuverlässig.

Besonders deutlich wurde dabei auch, wie wichtig die Gebirgsflugausbildung für die Besatzungen ist. Die Kombination aus Fjorden auf Meeresspiegelhöhe und unmittelbar daneben aufragendem Gelände verändert Flugplanung,





Orientierung und Fluggefühl erheblich. Dass ausschließlich ausgebildete Gebirgsbesatzungen eingesetzt wurden, erwies sich deshalb nicht nur als sinnvoll, sondern nahezu unerlässlich.

Neben dem eigentlichen Flugbetrieb stand auch die Ausbildung im Fokus. Im Verlauf der Übung konnten zwei Kommandanten ausgebildet und ein junger Schwarmführer an die Führung eines Schwarms herangeführt werden. Gerade unter realistischen Bedingungen zeigt sich, wie wichtig Erfahrung, Ruhe und gute Kommunikation im Cockpit und innerhalb der Formation sind.

Die Übung „COLD RESPONSE 2026“ war damit weit mehr als nur eine internationale Übung im Schnee. Sie bot die Möglichkeit, gemeinsam mit NATO-Partnern Verfahren abzustimmen, Fähigkeiten weiterzuentwickeln und sich in einem Gelände zurechtzufinden, das im Ernstfall von entscheidender Bedeutung sein könnte. Gleichzeitig zeigte die Übung eindrucksvoll, dass moderne Bündnisverteidigung nicht erst im Einsatz

beginnt, sondern bereits lange vorher. Bei Ausbildung, Zusammenarbeit und gemeinsamer Vorbereitung. Und trotz aller Anstrengung bleibt vor allem eines in Erinnerung: Norwegen ist fliegerisch fordernd, logistisch herausfordernd und wettertechnisch manchmal schlicht unberechenbar.

Landschaftlich allerdings ist es kaum zu übertreffen.

Text:

Hptm Happe, TH30

Bilder:

Bundeswehr



MODERNSTE COCKPIT TRAINER

für die NH90 Ausbildung des technischen Personals

Seit 2012 sind die Cockpit Trainer des NH90 in Fassberg ein unverzichtbares Trainingsmittel für die technische Ausbildung am IHTC. Nun wurde die Trainingsanlage umfassend modernisiert und auf den aktuellen Konfigurationsstand MR1 gebracht – ein wichtiger Schritt, um die Ausbildung auf höchstem Niveau sicherzustellen.

Das letzte große Upgrade erfolgte 2016 durch die Firma Rheinmetall und spiegelte damals die NH90 TTH Version in der IOC+ Konfiguration wider. Mit dem aktuellen Upgrade sind die Cockpit Trainer nun wieder auf dem neuesten Stand der Technik und unterstützen die Ausbildung mit modernster IT-Architektur und realitätsnaher Simulation.

Ein besonderes Highlight ist die Umrüstung eines Cockpittrainers auf die Sea Lion Marineversion NGEN inkl. Missionkonsole. Beides ist eine wichtige Erweiterung des Ausbildungsportfolios, um bei zukünftigen, nach DEMAR zertifizierten Musterlehrgängen (CAT B1 und CAT B2) Handlungssicherheit nicht nur am TTH, sondern auch am NTH zu erlangen.

Die drei NH90 Cockpit Trainer am IHTC in der VI. In in Faßberg profitieren von einer Vielzahl technischer Neuerungen: modernste Server und Rechnerarchitektur nach den aktuellsten IT-Sicherheitsregularien der Bundeswehr, neueste Rheinmetall Asterion Produktlinienentwicklungen, sowie eine Freeplay-Simulation für die NH90 TTH und NTH Varianten.

Ein neu integriertes Multimedia-Modul ermöglicht es jetzt, den Trainingseteilnehmenden die Auswirkungen ihrer Bedienungen im Cockpit unmittelbar an einem 3D-Modell des NH90 auf einem großen Touchscreen zu verfolgen. So wird die Verbindung zwischen Theorie und Praxis anschaulicher und greifbarer.

Die Abnahme der Cockpit Trainer umfasste beeindruckende 10.449 Testschritte, in denen 111 Wartungsprozeduren für den TTH und 150 für den NTH verifiziert wurden. Die Simulation verhält sich dabei nahezu wie das Originalfluggerät. Was ab sofort beim Trainingsteilnehmenden zum Systemverständnis positiv beiträgt, ist die Implementierung von „Malfunctions“ (Fehlfunktionen). Die-

se können gezielt vom Ausbildungspersonal ausgewählt werden, um die zukünftigen Techniker zur proaktiven Problemlösung und Mitwirkung zu ermutigen.

Der Simulator schult also nicht nur die Durchführung von Wartungsprozeduren oder Funktionstests, sondern vermittelt vor allem ein tiefes Systemverständnis, welches für die Fehlersuche und das technische Know-how unerlässlich ist.

Die Ausbildung nach DEMAR 147 wird durch die technisch überarbeiteten Cockpit Trainer in hohem Maße unterstützt und ermöglicht eine Ausbildung auf höchstem Niveau. Nach kurzer Zeit vergessen die Trainees, dass sie sich in einem Simulator und nicht im realen NH90 Cockpit befinden – ein Zeichen für die hohe Qualität der Nachbildung.

Das Projekt, das in nur zwei Jahren und drei Monaten umgesetzt wurde, fand im laufenden Betrieb statt. Die professionelle Zusammenarbeit zwischen der Firma Rheinmetall, dem Personal der VI. In IHTC, sowie dem BAAINBw war dabei ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Hier hieß in der Tat gemeinsam „NACH VORN“.

Mit diesen modernisierten Cockpit Trainern bleiben die Heeresflieger bestens gerüstet, um ihr zukünftiges Wartungs- und Instandsetzungspersonal optimal auf den Einsatz des NH90 vorzubereiten – ein wichtiger Beitrag zur Einsatzbereitschaft und Sicherheit der Bundeswehr.

Text:

L. Schmidt, VI. In IHTC

Bilder:

König, TAusbZLw



WENN DER HELILIFTER STREIKT:

Improvisation als Teil der Einsatzbereitschaft

In der täglichen Arbeit der 7./TrspHubschrRgt 30 ist der Helilifter der Firma Wackerbauer ein unverzichtbares Hilfsmittel. Er ermöglicht das präzise und sichere Bewegen des Hubschraubers am Boden – effizient, kontrolliert und mit minimalem Personaleinsatz. Das SAR-Kommando Niederstetten ist zusätzlich mit einer mobilen Hubschrauberlandeplattform der Firma Amm ausgestattet. Doch was passiert, wenn diese zentralen Geräte aufgrund einer Störung plötzlich nicht mehr zur Verfügung stehen?

Genau dieser Frage widmete sich die 7. Staffel kürzlich im Rahmen einer praxisnahen Ausbildung. Ziel war es, für den Fall eines technischen Ausfalls vorbereitet zu sein und alternative Verfahren sicher zu beherrschen. Denn wenn das Gerät versagt, zählt vor allem die Fähigkeit, flexibel und lösungsorientiert zu handeln.

Geübt wurde unter anderem der behelfsmäßige Betrieb des Helilifters mithilfe eines handelsüblichen Akkuschraubers. Was zunächst un-

gewöhnlich klingt, erwies sich als praktikable Notlösung, um die Funktion des Geräts zumindest eingeschränkt wiederherzustellen. Dabei wurden sowohl die technischen Voraussetzungen als auch die sicherheitsrelevanten Aspekte intensiv geschult.

Ein weiterer Schwerpunkt war das Herunterschleppen des Hubschraubers von einem defekten Helilifter. Was simpel wirkt, ist unter realen Bedingungen anspruchsvoll – vor allem aufgrund der beengten Platzverhältnisse unter dem Luftfahrzeug. Umso wichtiger sind eingespielte Abläufe und klare Kommunikation.

In solchen Situationen kann es auch erforderlich sein, den Hubschrauber mit reiner Muskelkraft zu bewegen. Mit vereinten Kräften und unter genauer Anleitung gelang es, das Luftfahrzeug sicher zu rangieren. Diese Übung zeigte, dass auch in einer hochtechnisierten Umgebung körperlicher Einsatz und gute Teamarbeit unverzichtbar bleiben.

Abschließend wurde auch das behelfsmäßige Schleppen der mobilen Hubschrauberlandeplattform trainiert.

Die Ausbildung hat einmal mehr gezeigt: Technik kann ausfallen – Einsatzbereitschaft darf es nicht. Durch gezieltes Training und den Blick für pragmatische Lösungen bleibt der Such- und Rettungsdienst auch in Ausnahmesituationen jederzeit handlungsfähig.

Text:

M Schicker, THR30

Bilder:

Bundeswehr



Wenn der Helilifter streikt, muss das Luftfahrzeug irgendwie runter.



Im Störfall kann die mobile Hubschrauberlandeplattform mitsamt Luftfahrzeug geschleppt werden.



50.000 FLUGSTUNDEN MIT DEM TIGER ERREICHT

Am frühen Nachmittag des 10.03.2026 wurde nach vorliegenden Daten am DtA DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER die 50.000te Flugstunde mit dem Waffensystem KHS TIGER im südfranzösischen Le Cannet des Maures erreicht.

Seit Wochen war es in der gesamten TIGER-Familie bekannt, dass sich die fünfzigtausendste Flugstunde nähert. Das „Aprilwetter“ in Deutschland genauso wie die „Saharawinde“ in Frankreich, waren zum „Kampf der Jahreszeiten“ keine gute Voraussetzung und die wöchentlich herannahenden Tiefausläufer mit Tief „Leonie“, verzögerten das Jubiläum von Woche zu Woche.

Plötzlich, am Morgen des 10.03.2026, fehlten vor Flugdienstbeginn nur noch etwa 7 Stunden Flugdienst bis zum Erreichen der magischen Flugstundenleistung von 50.000. Zusammen mit dem Kampfhubschrauberregiment 36 sollten an diesem Tag gute 20 Flugstunden erbracht werden, somit war klar, dass im Laufe des Tages die 50.000te Flugstunde „fallen“ würde. Als der Fluglehrer Hauptmann H. und sein Flugschüler Leutnant H. am

frühen Nachmittag landeten, war die 50.000te Flugstunde in der deutschen TIGER-Flotte erreicht.

Ein spontanes Antreten des gesamten Ausbildungszentrums TIGER mit einem Spalier für die Besatzung des Jubiläumsfluges und einer Begrüßung durch den Kommandeur des AusbZ TIGER, Herrn Oberstleutnant Wit-zisk, ließen sich auch die Mitarbeiter

von AIRBUS sowie ein Großteil der französischen Kameraden des Ausbildungsregimentes der französischen Heeresfliegerwaffenschule, nicht entgehen und nutzen die Gelegenheit zur Gratulation, anlässlich dieses festlichen Augenblicks.

In seiner Ansprache zum Jubiläum stellte der Kommandeur die außerordentliche Leistung aller Beteiligten





ten heraus und betonte, dass der Grundstein dafür hier an diesem Ausbildungszentrum im Jahre 2005 mit der Übernahme der ersten fünf Kampfhubschrauber in die Bundeswehr gelegt wurde. Schließlich wurden in den ersten fünf Jahren flottenweit nur ca. 3.600 Flugstunden auf den KHS TIGER geflogen. Davon wurden ca. 3.400 Stunden hier vor Ort in Südfrankreich absol-

viert. Schnell wurden hier Erfahrungen mit nahezu allen Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten und fliegerischen Verfahren gesammelt. Insbesondere profitierte die Schule vom Austausch der erworbenen Kompetenzen aller vier TIGER-Nationen untereinander, die schnell lernten, alle Fähigkeiten dieses komplexen Waffensystems effektiv einzusetzen.

Der bisherige Höhepunkt dieser deutsch / französischen Erfolgsgeschichte war das binationale TIGER-Schießen mit einer deutsch / französischen TIGER-Rotte im Mai 2022 auf dem Truppenübungsplatz in Canjuers.

Zum Schluss lobte der Kommandeur die Leistung aller Angehörigen des AusbZ mit den Worten:

“Ich bin stolz auf Sie! Sie haben mit rund 1/10 des Personals und des Materials der Tiger-Flotte insgesamt etwa 1/3 der Gesamtflugstunden von 50.000 Stunden erreicht. Ihre Leistung verdient wirklich Lob und Anerkennung.“

Und wenn sich die TIGER Flugstunden weiterhin so exponentiell entwickeln wie bisher, dann dürfen wir uns schon jetzt auf die nächsten 50.000 freuen!

Text:

*Hptm Ecker,
DtA DEU/FRA HFlgAusbZ*

Bilder:

DEU/FRA HFlgAusbZ



8.000 FLUGSTUNDEN

– für viele ein Traum

Am 15. Januar 2026 erfüllte sich Hauptmann (Hptm) Heiko diesen. Nach der Landung meldete er sich bei seinem „Chef“ und Kommandeur (Kdr) Internationales Hubschrauberausbildungszentrum, Oberst Nikolai, mit der Vollendung von 8.000 unfallfreien Flugstunden. Der Weg zur Meldung wurde begleitet von leichtem Regen aus den Rohren zweier zufällig aufgefahrener Löschfahrzeuge der Flugplatzfeuerwehr Bückeburg. Hptm Heiko hat in seinen 29 Dienstjahren nach Abschluss der Hubschrauberpilotenführergrundausbildung mehr als 2 Jahre im Cockpit verbracht und das auf 11 verschiedenen Mustern, so der Kdr. Mehr als die Hälfte der Stunden, 4.550 Stunden und 23min, flog der Flugstundenjubililar auf der BO105, zuletzt in Celle. Die Ausmusterung dieses Hubschraubers bedauert er sehr. Aber damit war das Fliegerleben für ihn nicht zu Ende, sondern wurde in Bückeburg fortgesetzt. Hier sammelte er fleißig weiter auf EC135 T1, 1516:27

Stunden, und T3, 531:20h. Von den 922 Stunden auf der Bell 206 waren wahrscheinlich unzähligen Autorotationen bei denen er vielen angehenden Hubschrauberpiloten die Angst vor diesem Notverfahren genommen hat. 2024 konnte er noch den Abschiedsflug nach Italien genießen. Neben OH-58, Bell 407, H125, Alouette II hob Oberst Nikolai, als ehemaliger Kommandeur Fliegende Abteilung 101 im Transporthubschrauberregiment 10, die eine Stunde, die Hptm Heiko auf der UH1D fliegen durfte, besonders hervor. Der Leichte Kampfhubschrauber (LKH) H145 D3M wurde 2025 in die Bundeswehr eingeführt und Hptm Heiko war wieder vorn mit dabei. Mittlerweile in der Standardisierungsgruppe des Ausbildungszentrums eingesetzt, zählte Hptm Heiko zu den ersten ausgebildeten Fluglehrern auf diesem Muster. Mittlerweile stehen hier schon fast 165h auf seinem Konto. Im Leben eines passionierten Fliegers gibt es aber nicht nur schöne Momen-

te, so denkt er traurig an die verlorenen Kameraden in dieser Zeit zurück. Aber, es überwiegen die schönen Erinnerungen und er blickt schon Richtung 9000. Es reicht aber nicht nur dieses Ziel zu haben, so Hptm Heiko in seiner kurzen Ansprache vor den angetretenen Kameraden, sondern auch viele begleitende Umstände, wie Gesundheit und natürlich auch Vorgesetzte die es ihm ermöglichen so weiterzufliegen. Er hofft all dies wird in Erfüllung gehen und freut sich auf das nächste Antreten zu seinen 9000 Flugstunden. Der Kdr Internationales Hubschrauberausbildungszentrum und alle Kameraden wünschten ihm „Hals und Beinbruch“ und das Quäntchen Fortune, welches man hierfür braucht.

Text:

Hptm Fuhrmann, IHTC

Bilder:

Bozic, IHTC

private Aufnahmen





DAS DEU/FRA HFLGAUSBZ TIGER SAMMELT MIT SEINEN SOLDATEN UND FAMILIENANGEHÖRIGEN 3.000 EURO

Das Deutsch / Französische Heeresfliegerausbildungszentrum TIGER in Le Cannet des Maures, Südfrankreich, hat auch im Jahre 2025 bei mehreren binationalen Veranstaltungen die herausragende Summe von 3.000 Euro gesammelt. Diese geht wie im letzten Jahr zu gleichen Teilen an das „Soldatenhilfswerk der Bundeswehr e.V.“ und dessen Pendant der französischen Heeresfliegertruppe „Entraide d'ALAT“.

Der Kommandeur, Oberstlt Witzisk und sein Stellvertreter LCL Due übergaben den Scheck an die beiden Repräsentanten CNE Clavel und StFw Mestrov.

Während der gemeinschaftlichen Veranstaltungen wie bspw. dem örtlichen Oktoberfest oder dem Martinsumzug, bei denen sowohl deutsche wie auch

französische Familien teilnehmen, wird nicht nur ein Beitrag zur Integration und Aufrechterhaltung von Traditionen geleistet, sondern auch versucht die Teilnehmer zum Spenden zu animieren und dies mit großem Erfolg.

Der Kommandeur betonte im Anschluss: „Wir werden nicht nachlassen, auch in den nächsten Jahren bei gemeinschaftlichen Veranstaltungen zu sammeln und unsere Spenden an Familien in Not weiterzugeben. Allen Angehörigen unseres binationalen Ausbildungszentrums ist es wichtig, unsere schönen Erlebnisse mit denen zu teilen die in letzter Zeit nicht so viele glückliche Augenblicke und Momente mit Ihren Familien erleben durften.“

Stolz auf das Engagement seiner Soldaten, lobte Oberstlt Witzisk die

verantwortlichen Organisatoren, die mit dem Team Auslandsbetreuung und dem Deutsch/Französischen Freundschaftsverein „AMICALE“ für großartige und einzigartige Familienveranstaltungen sorgen, ohne die eine solche Spendensumme nicht möglich gewesen wäre.

Text:

Hptm Ecker,
DtA DEU/FRA HFlgAusbZ

Bilder:

DEU/FRA HFlgAusbZ

KRIEGSGRÄBERFÜRSORGE

Im Rahmen ihrer Partnerschaft ist es mittlerweile zu einer guten Tradition geworden, dass sich die Mitglieder des Bürgerbataillons gemeinsam mit den Soldatinnen und Soldaten des Standortes für den „Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge“ engagieren. Der Volksbund ist eine humanitäre Organisation, die sich im Auftrag der Bundesregierung der Aufgabe widmet, im Ausland Kriegstote zu suchen, zu bestatten, ihre Gräber zu pflegen und mit Ihrer Arbeit

die Erinnerungskultur zu fördern. Finanziert wird diese Arbeit vorwiegend aus Mitgliedsbeiträgen und Spenden. Das Bürgerbataillon und die Bundeswehr am hiesigen Standort engagieren sich insbesondere bei der jährlichen Straßensammlung sowie bei der gemeinsamen Häusersammlung in Bückeburg für dieses wichtige Thema. Dieses erfolgreiche Gemeinschaftsprojekt wurde im Jahr 2012 gestartet und hat in den vergangenen Jahren bereits über 40.000,- € an Spendenvolumen mobilisiert.

Im Rahmen der letztjährigen Sammlung entstand die Idee, sich mit einer gemischten Gruppe aus Soldaten und Angehörigen des Bürgerbataillons selbst aktiv in der Pflege von Kriegsgräberstätten im Ausland zu engagieren. Und so hat sich Ende Mai eine achtköpfige Gruppe im Auftrag des Volksbunds auf den Weg gemacht, um gemeinsam vor Ort in Frankreich Kriegsgräber zu pflegen.

Untergebracht in einer Kaserne in Metz wurden insgesamt 22 Kriegsgräberstätten bzw. Denkmäler in der Region gepflegt und hergerichtet. Im Raum Metz fanden im Deutsch-

Französischen Krieg 1870/71 mehrere bedeutende und verlustreiche Schlachten bei Gravelotte/St. Privat und Vionville/Mars-la-Tour statt. An diese Schlachten erinnern noch heute eine kaum übersehbare Anzahl von deutschen und französischen Kriegsgräbern und Kriegerdenkmälern. In den letzten Jahren sind erhebliche Anstrengungen unternommen worden, die ehemaligen Schlachtfelder über beschilderte Rundwege den interessierten Besuchern zu erschließen und so die Schrecken des Krieges sichtbar zu machen und der Opfer zu gedenken. Der Gruppe war es wichtig, hier einen Beitrag zur Erinnerung an die Opfer dieses Krieges, aber auch ein Zeichen der Verständigung und Versöhnung zu setzen. Ein besonderes Anliegen war es, das Denkmal zu Ehren der Gefallenen des seinerzeit in Bückeburg stationierten Westfälischen Jägerbataillons Nr. 7 herzurichten und zu pflegen. Stellvertretend für die Bundeswehr bzw. das Bürgerbataillon wurde im Rahmen einer feierlichen Zeremonie eine Blumenschale vom stv. Kommandeur Kdo Hubschrauber, Oberst i.G. Bodo Schütte und von Stadtmajor Martin Brandt, der für die Dauer des Einsatzes eine Reservedienstleistung abgeleistet hat, niedergelegt.

Dieses Projekt war nicht nur eine interessante und bereichernde Erfahrung für alle Teilnehmer, sondern auch ein starkes Zeichen der Verbundenheit und gelebten Partnerschaft zwischen den Angehörigen der Bundeswehr am Standort Bückeburg und dem Bürgerbataillon und seinen Mitgliedern.

Text:
OG d.R. Brandt

Bilder:
Bundeswehr



FLASH-NEWS

START DER HGA LKH

Die Hubschrauberführergrundausbildung (HGA) am Leichten Kampfhubschrauber (LKH) H145M startete am 15.06.2026 im internationalen Hubschrauberausbildungszentrum in Bückeburg. In den kommenden Monaten gilt es die Soldatinnen und Soldaten am Gerät zu schulen, um optimale Handlungsvoraussetzungen zu schaffen.

HESSENTAGE

Vom 12. – 21.06.2026 wurde in Fulda mit den Hessentagen Deutschlands größtes Landesfest gefeiert. Das Kampfhubschrauberregiment 36 zeigte sich dort als Aussteller und nutzte die Tage mit der Mischung aus Kultur, Politik und Mitmach-Aktionen für den Austausch vor Ort.

TSK-INFO-TAGE

Für das Verständnis der Studierenden der Universitäten der Bundeswehr zur eigenen Truppengattung wurden im April die TSK-InfoTage in Bückeburg durchgeführt.

TAG IM ZEICHEN UNSERER WERTE

Zur Persönlichkeitsbildung und Wertorientierung der Soldatinnen und Soldaten fand am 21.05.2026 der Tag im Zeichen unserer Werte statt. Die Teilnehmenden des Standorts Bückeburg setzten sich aktiv mit den Themen sexualle Selbstbestimmung, Drogenmissbrauch, Extremismus, (hybride) Bedrohung durch Russland sowie Mediensensibilität bzgl. Fake News auseinander.

ILA

Die internationale Luft- und Raumfahrtmesse in Berlin ist eine der bedeutendsten Messen weltweit für Fachpublikum der Luftfahrt. Die Hubschrauber des Heeres wurden auf dem beeindruckenden Gelände präsentiert und stellten ihr Können während verschiedener Vorführungen unter Beweis. Zudem wurden die Gesprächsrunden mit Experte vor Ort zur Weiterentwicklung der Heeresflieger genutzt.

TERMINE 2. HALBJAHR 2026

JULI

Vom **16. – 19.07.2026** findet das Royal International Air Tattoo (RIAT) auf dem Flugplatz RAF Fairford in der Nähe von London statt. Dies dient zum internationalen Austausch für Militärs und der Luftfahrtindustrie.

AUGUST/SEPTEMBER

Vom **31.08 – 30.09.2026** findet die Zertifizierungsübung für „GRÜNER FALKE“ der Regimenter des Kommando Hubschrauber im Bereich des Heeresflugplatzes Celle mit abschließender Leistungsschau der Heeresflieger statt.

NOVEMBER

Am **11. und 12.11.2026** findet die Fach- und Informationsveranstaltung der Heeresflieger statt. Die geladenen Gäste werden über den Weg, den die Heeresflieger in den kommenden Monaten einschlagen werden, informiert. Bereits am Vortag, am **10.11.2026**, wird die Fachtagung des Amtes für Heeresentwicklung durchgeführt.

NOVEMBER/DEZEMBER

Vom **26.11. – 06.12.2026** wird in Bückeburg der Weihnachtszauber beginnen. Die festliche Stimmung rund um das Schloss lädt zum Verweilen und genießen des märchenhaften Wunderlands ein.

IMPRESSUM

Herausgeber:
General der Heeresfliegertruppe
Brigadegeneral Dr. Volker
Bauersachs (V.i.S.d.P.)

Kontakt:
Kommando Hubschrauber
Redaktion NACH VORN
Ulmenallee 13a
31675 Bückeburg
Tel.: 057 22-94-1085

E-Mail:
[KdoHubschrPresse@
bundeswehr.org](mailto:KdoHubschrPresse@bundeswehr.org)

Gesamtherstellung:
Fachmedienzentrum IHTC
Drucklegung: 29. KW

Auflage 02/2026

Diese Publikation ist Teil der Informationsarbeit der Bundeswehr. Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.



BUNDESWEHR