



Der Vorsitzende hat das Wort

*Liebe Heeresflieger
und Freunde der Heeresflieger!*

30 Jahre „Gemeinschaft der Heeresflieger“ (GdH) im Jahr 2019. Gemeinschaft?

Gegründet wurde die GdH am 7. Juni 1989 im Rahmen einer Arbeitstagung der Kommando- und Regimentskommandeure der Heeresfliegertruppe in Celle unter Führung des damaligen Generals der Heeresfliegertruppe Brigadegeneral István Csoboth. Ihre wesentliche Zweckbestimmung war von Anfang an die „Pflege der Verbindung zwischen den aktiven und den aus dem aktiven Dienst ausgeschiedenen Angehörigen der Heeresfliegertruppe ...“, um so den jungen Kameraden zu zeigen, daß sie in einer Gemeinschaft stehen, die über die aktive Dienstzeit hinausreicht und den aus dem aktiven Dienst Ausgeschiedenen (und deren Hinterbliebenen) auch weiterhin eine militärische Heimat zu bieten“ (BrigGen a.D. Kurt J. Veesser, Gedanken zur Gründung).

Nach soziologischen Maßstäben ist dies eine perfekte soziale Bejahung des Willens, sich als Teil eines Kollektivs zu sehen, als eine Gemeinschaft des Geistes, der Freundschaft, deren Mitglieder durch ein starkes „Wir-Gefühl“ eng miteinander verbunden sind.

Dies bleibt die Messlatte, die an die Realität anzulegen ist.

Vor diesem Hintergrund erneut die Frage: „Gemeinschaft der Heeresflieger“?

Ich verhehle ehrlicherweise nicht, dass ich sowohl zu aktiver Zeit als General der Heeresfliegertruppe als auch in meiner Anfangszeit als Ihr Vorsitzender des Dachverbands der GdH dies zwar als hehres Ziel, aber mit Blick auf besagte Realität mit Skepsis betrachtet habe. Zu enttäuschend waren bis dahin meine subjektiven Eindrücke. Aus einer einst gut 10.000 Mann starken Truppengattung finden sich gegenwärtig nur knapp 1.500 Mitglieder aller Altersgruppen – mit Schwerpunkt bei den Lebenserfahreneren – in der GdH, die dieser Idee folgen. So gut wie kein Nachwuchs, gerade auch - mit einer Ausnahme – an den Standorten mit aktiver Heeresfliegertruppe, ist aus dem Kreis besagter jüngerer Jahrgänge zu verzeichnen, auf die der Zweck der GdH besonders mit abzielt. Dagegen zeigt sich sogar vielfach ein unleugbares Desinteresse bei mittleren wie auch alterfahrenen noch aktiven Jahrgängen – und sogar bei Spitzendienstgraden der Staboffiziere. Das ist ernüchternd, aber häufig genug schon ergebnislos diskutiert worden.

In der Umsetzung meines Versprechens, als Vorsitzender des DV der GdH einmal alle Örtlichen GdH besuchen zu wollen, konnte ich bislang persönliche Eindrücke in vier Gemeinschaften vor Ort gewinnen (zwei weitere folgen noch im nächsten Monat). Meine bis dahin bestehende Erfahrung hinsichtlich der Entwicklung der Altersstruktur ins deutlich fortgeschrittene Lebensalter wurde bestätigt. Was sich aber nicht im gleichen Maße bestätigte, mich vielmehr schon fast verwunderte – und gleich vorab: erfreute -, waren der Geist und die Motivation, die diesen örtlichen Gemeinschaften innewohnt. Durchweg war der Stolz festzustellen, ein Heeresflieger zu sein; ein Stolz, der aus langjähriger, ja lebenslanger Berufserfahrung und Leistung im Team erwuchs; ein Stolz, der – ohne dies wortreich zum Ausdruck zu bringen – sichtbar ein starkes Wir-Gefühl offenbart. Und Stolz auf den Standort und den Verband, die Einheit, egal ob aktiv oder schon Teil der Geschichtsschreibung.

Ich habe Menschen, Heeresfliegerkameraden und Freunde angetroffen, die sich einander verbunden fühlen, für die das Zusammensein Zusammengehörigkeit nicht bloß symbolisiert, sondern tatsächlich auch ist und ein wesentliches Datum nicht nur ihres Terminkalenders, sondern auch ihres Lebens, ihres Alltags darstellt.

Natürlich ist das für diese Kameraden zuallererst die Lage im Kreis der bekannten Gesichter und Menschen vor Ort. Und natürlich ist Bückeburg mit dem General und der Lage der Heeresfliegertruppe weit weg, ebenso wie die Entwicklungsarbeit der Heeresflieger im Amt für Heeresentwicklung in Köln und vielleicht nicht ganz so weit die Einbindung der Heeresflieger im Einsatz. Aber wer glaubt, dass all dies nur so nebenbei – wenn überhaupt – wahrgenommen würde, der irrt. Ganz natürlich ist das Augenmerk in den örtlichen Gemeinschaften auf den dort bekannten und erlebten Bereich gerichtet, den Standort mit den Kameraden aus der mehr oder weniger gemeinsamen Dienstzeit, und das regelmäßige Wiedersehen. Aber es wird auch kein Zweifel daran gelassen, wie stark doch auch die Bindungskraft als Heeresflieger ist, ans „Mutterhaus“ in Bückeburg, an die noch verbliebenen Regimente, und wie sehr man an der Entwicklung der Truppengattung, wenn auch nicht bis ins Detail, interessiert ist. Hierzu liefern im Übrigen der General der Heeresfliegertruppe und sein Team mit der Neukonzipierung der NACH VORN eine nach meiner Ansicht hervorragende Informationsarbeit.

Daher zurück zur Frage „Gemeinschaft der Heeresflieger?“. Meine Antwort: Ein klares JA!



DER VORSITZENDE HAT DAS WORT

Diese Gemeinschaft der Heeresflieger vollzieht sich und lebt vor allem auf der örtlichen Ebene, aber immer auch mit dem Blick auf die Truppengattung in ihrer Gesamtheit. Diese Gemeinschaft erfüllt Geist und Buchstabe der Idee und Absicht ihrer Gründungsväter, auch wenn wir gewissenhaft an ihrem weiteren Bestand arbeiten müssen.

Auf solch eine Gemeinschaft können wir alle zusammen stolz sein. Sie ist das Forum der Erinnerung, der Gegenwart und des Blicks nach vorn unserer aktiven wie der aus dem Dienst ausgeschiedenen Heeresflieger.

Und deswegen können wir erhobenen Hauptes am kommenden 2. September im Rahmen eines Festabends an entsprechend würdiger Stätte, dem Hubschraubermuseum in Bückeburg, den 30. Geburtstag der Gemeinschaft der Heeresflieger zu Recht feierlich begehen.

Zusammen mit dem Vorstand des Dachverbands der GdH, den Vorsitzenden der ÖGdH und geladenen Ehrengästen würde ich mich freuen, viele Mitglieder, gerne mit Begleitung, begrüßen zu dürfen.

Ungeachtet dessen danke ich schon an dieser Stelle allen

Heeresfliegern und Freunden der Heeresflieger, die in der Gemeinschaft allein schon durch ihre Mitgliedschaft mitwirken, erst recht denen, die hier auch Verantwortung tragen bzw. getragen haben. Wir zusammen, wir gemeinsam sind diese Gemeinschaft! Sorgen Sie bitte nach bestem Vermögen dafür, dass diese Gemeinschaft und ihre Idee auch weiterhin mit Leben angefüllt in die Zukunft getragen werden!

Ihnen allen meine herzlichen kameradschaftlichen Grüße

Ihr



Uwe Klein
Brigadegeneral a.D.



30. Jahre Gemeinschaft der Heeresflieger und Bundestreffen 2019

Text: Oberstlt a.D. Klaus D. Sonnhof

Wir erinnern...am 02. September 2019 findet das Bundestreffen unserer Gemeinschaft der Heeresflieger (GdH) statt! Wir wollen an diesem Tag aber auch das 30jährige Bestehen unserer GdH im Hubschraubermuseum in Bückeburg gebührend feiern.

Am Montag, den 02. September, ist Anreisetag nach Bückeburg sowie Achum (als Veranstaltungsort des vorgeschalteten Informationsanteils des Gesamtprogramms). Für die mitgereisten Damen, die zu diesem Ereignis ganz herzlich eingeladen sind, wird während des Zeitraums des Informationsprogramms auf dem Flugplatz ein interessantes Damenprogramm in und um das Bückeburger Schloss unter sachkundiger Führung angeboten.

Am Abend treffen alle Teilnehmer mit ihren Damen zur festlichen Abendveranstaltung bei Geselligkeit, Essen und Trinken sowie interessanten und erinnernden Gesprächen im Hubschraubermuseum zusammen.

Einzelheiten sowie Anmeldeunterlagen und Hotelinformationen werden Sie über Ihre Örtliche Gemeinschaften zwischenzeitlich wohl alle erhalten haben. Wir dürfen daran erinnern, dass Ihre Anmeldung spätestens am **12. August 2019** vorliegen sollte. Es empfiehlt sich allerdings, bereits frühzeitig den Termin vorzuplanen und ggf. Unterkunft zu reservieren.

Wir freuen uns schon auf ein Wiedersehen in Bückeburg!

G D H - I N F O - I M P R E S S U M

Herausgeber: Dachverband der Gemeinschaft der Heeresflieger / GdH - Dachverband

Homepage: <http://www.gdh-dachverband.de> # E-Mail: sonnhof@gdh-bueckeberg.de

Redaktion: • Oberstlt a.D. Klaus Sonnhof (V.i.S.d.P) / Tel. 05722 - 3844 / E-Mail: sonnhof@gdh-bueckeberg.de
• Oberstlt a. D. Peter Schlehofer / Tel. 05724 - 3214 / E-Mail: Peter.Schlehofer@gmx.de
• Hptm a. D. Lothar Wellhäußer / Tel. 0571 - 9424043 / E-Mail: lowell.gdh@gmail.com

Grafik und Layout: • Hptm Frank Fuhrmann / Tel. 01520 - 1775188 / E-Mail: frank.fuhrmann@online.de

Redaktionsschluss für die Ausgabe 4/2019 ist der 24.09.2019

Für die GdH-INFO sind stets auch KURZ-Informationen (möglichst mit aussagekräftigem Bild in druckfähigen 300dpi-Format) willkommen!
Kürzung und Bearbeitung von Beiträgen und Leserbriefen bleiben vorbehalten.

Vervielfältigungen oder elektronische Übertragungen nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Liebe Leserinnen und Leser!

Am 08. Juni 1989 war die Geburtsstunde unserer Gemeinschaft der Heeresflieger.

Im Rahmen der Arbeitstagung der Kommando- und Regimentskommandeure der Heeresfliegertruppe wurde vom 06. bis 08.06.1989 auf dem Heeresflugplatz Celle unter Teilnahme von 10 ‚Ehemaligen – 2 Brigadegenerale und 8 Obersten außer Dienst - die Gründungsversammlung der aktiven und ehemaligen Angehörigen der Heeresfliegertruppe abgehalten.

Schon 1988 wurde engagiert diskutiert, wie denn die angedachte Gemeinschaft aussehen sollte. Die ersten Anregungen zur Gründung einer Gemeinschaft der Heeresfliegertruppe gab der 1. Inspizient unserer Heeresfliegertruppe, Oberst a.D. Horst Pape. Ich glaube, der Anstoß für das weitere Vorgehen haben Brigadegeneral a.D. Kurt Veese, Oberst a.D. Berger (Gastgeber) und Oberst a.D. Günther Gerlach bei einem Treffen am 17. und 18. September 1988 in Murnau gegeben.

Das Ergebnis dieses Gesprächs wurde in einer Notiz unter dem Namen ‚Murnauer Gespräche‘ festgehalten. Es bestand in diesem Gesprächskreis „Einigkeit darüber, dass es zweckmäßig und notwendig erscheint, eine Vereinigung zur Pflege der Tradition der Heeresfliegertruppe zu gründen. Denkbare Bezeichnungen: Traditionsgemeinschaft HFlg, Freundeskreis der HFlg o.ä.“

Es wurde der Zweck dieser Vereinigung definiert und das weitere Vorgehen ins Visier genommen.

Schon Anfang 1989 griff Brigadegeneral István Csoboth die Vorschläge auf und beauftragte damals im Heeresamt Oberstleutnant Karl-Heinz Helbig, eine Satzung auszuarbeiten. Diese wurde von den anwesenden 39 Gründungsmitgliedern am 08. Juni 1989 abgesegnet. Im Nachgang wurde BrigGen a.D. Kurt

Veese zum 1. Vorsitzenden des Dachverbands gewählt.

Auch wenn ich den Werdegang bis zur Gründung hier in wenigen Zeilen aufzuzeigen versucht habe, kann man aus den historischen Unterlagen unschwer ersehen, dass es ein Prozess war mit vielen ‚Wenn und Aber‘, vielen Diskussionen im Hinblick auf das Wie und die Struktur der Gemeinschaft.

Nach dieser Reminiszenz an die Zeit der Gründung unserer Gemeinschaft der Heeresflieger nun noch einmal etwas in eigener Sache.

Textbeiträge und Bilder sollten möglichst bis zum Redaktionsschluss bei uns eingehen. Den Redaktionsschluss finden Sie jeweils im Impressum.

Bilder sind ein wesentlicher Bestandteil bei der Gestaltung der GdH-INFO! Ein gutes Bild bannt den Augenblick! Aber... aus Fotos werden Daten! Die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) vom 25. Mai 2018 regelt den Umgang mit personenbezogenen Daten. Jedwede Fotoaufnahme von Personen ist ein Akt der personenbezogenen Datenerhebung und fällt somit unter den Anwendungsbereich der DSGVO mit allen ihren Konsequenzen. Eine Konsequenz ist, dass der Fotograf immer vor der Aufnahme alle Personen vor seiner Kamera um Erlaubnis bitten muss!

Alles kein Grund, nicht optimistisch NACH VORN zu schauen. Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, wünsche ich noch eine schöne Sommerzeit und hoffe, Ihnen wieder eine interessante GdH-INFO präsentieren zu können

Herzlichst



Klaus D. Sonnhof, Oberstlt a.D.



Gedenkveranstaltung in Bückeburg

Text: Oberstlt a.D. Klaus D. Sonnhof

Rund 600 Angehörige und Gäste des Internationalen Hubschrauberbildungszentrums in Bückeburg-Achum nahmen am 11. Juli 2019 mit einer Trauerfeier Abschied von der Pilotin, die in der vergangenen Woche bei einem Flugunfall mit einem Schulungshubschrauber vom Typ EC-135 ums Leben gekommen war. Die Gedenkveranstaltung auf dem Flugplatz in Achum war auf Wunsch der Familie nicht öffentlich. In der Trauerrede würdigte Brigadegeneral Ulrich Ott, Kommandeur des Internationalen Hubschrauberbildungszentrums und General der Heeresfliegertruppe, das herausragende fliegerische Talent der verunglückten Soldatin und erinnerte an die Begeisterung und Freude, mit der sie die anspruchsvolle Aufgabe als Pilotin wahrgenommen hatte. Mit dem Lied „Der Gute Kamerad“ nahmen die angetretenen Soldaten, die anwesenden Eltern und Angehörigen, sowie Vertreter des Landkreises und der Politik

von der Soldatin Abschied.

Die Pilotin war am 1. Juli bei einem Weiterbildungsflug in der Nähe von Hameln mit dem Schulungshubschrauber aus nach wie vor ungeklärten Gründen abgestürzt. Der zweite Pilot des Unfallhubschraubers hatte leicht verletzt überlebt. Die genaue Unglücksursache wird derzeit noch durch den General Flugsicherheit ermittelt.

Bereits in der Vorwoche wurde im Rahmen des Internationalen Hubschrauberforums in Achum mit 400 internationalen Gästen der jungen Pilotin zu Beginn der Veranstaltung in einer Gedenkminute gedacht.

Lesen Sie hierzu auch das Kondolenzschreiben unseres 1. Vorsitzenden des Dachverbands, Brigadegeneral a.D. Uwe Klein auf Seite 15.

„Wiederauferstehung einer alten Macht?“

Text: Oberstlt a.D. Klaus Sonnhof / Bilder: StFw a.D. Uli Wilke / Oberst i.G. Stefan Gundlach

China: „Wiederauferstehung einer alten Macht?“ - So der Arbeitstitel, unter den Oberst Gundlach seinen Vortrag stellte. Dabei referierte er über seine Erfahrungen mit China und den Chinesen im Allgemeinen und eine militärpolitische Perspektive aus seiner Sicht als ehemaliger Heeresattaché in Peking!



Militärische Vita / Letzte Verwendungen

Chef des Stabes HFlgBrig 3 in Mendig
Headquarter ARRC in Mönchengladbach
Abt Globale Rüstungskontrolle im Zentrum für Verifikationsaufgaben der Bw in Geilenkirchen
Sept 2015 bis Aug 2018 Heeresattaché in Peking
Seit Sept 2018 Director of Staff (DOS) im Eurokorps in Straßburg
(Einsätze bei KFOR und ISAF.)

Mitte Mai hielt unser Mitglied, Oberst i.G. Stefan Gundlach, im Offizierheim der Jägerkaserne vor Mitgliedern der GdH-Bückeburg einen Vortrag über seine Zeit als Heeresattaché und stellvertretender Militärattaché an der deutschen Botschaft in Peking. Er hatte hierfür die lange Reise aus Straßburg, wo Oberst i.G. Gundlach seit September 2018 als Director of Staff im Eurokorps eingesetzt ist, auf sich genommen.

Von September 2015 bis August 2018 leistete Gundlach als Heeresattaché und stellvertretender Militärattaché Dienst in Peking, der Landeshauptstadt der Volksrepublik China. Vorab nahm er an einer einjährigen Sprachausbildung in Mandarin am Bundessprachenamt in Hürth teil, um sich auf diese besondere Verwendung sprachlich und auch kulturell vorzubereiten.

„In China konnte ich viele überraschende Eindrücke gewinnen“, stellte Oberst Gundlach gleich zu Beginn seines Vortrags fest, „Chinesen sind liebenswerte Menschen, aber doch ganz anders als wir“.

Im ersten Teil seiner Ausführungen ging er auf das Leben der Menschen, besonders in Peking, ein.

Wer zum ersten Mal nach Peking kommt, ist überrascht – so Gundlach - über die zwei Gesichter der Stadt: ultramoderne Bauten neben alter Infrastruktur, westliche Luxusfahrzeuge in

großer Zahl neben Fahrraddrikschas.



Der Chinese kenne kaum Sozialneid und erkenne den Erfolg anderer an, wobei der Wohlstand durch den rasanten Wirtschaftsaufschwung der vergangenen Jahrzehnte für fast alle Menschen gestiegen sei, hob Gundlach hervor. Dies sei eine ganz wesentliche Säule der Machtsicherung für die Kommunistische Partei, die heute alle Bereiche der Gesellschaft durchdringe. In diesem Zusammenhang müsse man auch die sog. „Seidenstraßeninitiative“ des Präsidenten sehen, der damit gleichzeitig Rohstoffe nach China bringen und neue Absatzmärkte für chinesische Produkte erschließen will.

Dabei werde durchaus auf die Stimmungen in der Bevölkerung Rücksicht genommen und das Gefühl vermittelt, immer zum Wohle des Volkes zu handeln. Voraussetzung sei allerdings stets, dass die Macht der Partei nicht gefährdet werde. So sei z.B. die Forderung der Bevölkerung nach sauberer Luft von zunehmender Bedeutung und die Bekämpfung des Wintersmogs in Peking sei ein signifikantes Beispiel dafür: quasi von heute auf morgen wurden zahlreiche Kohlekraftwerke ohne Vorwarnung und ausreichende Vorbereitung auf Ausweichressourcen abgeschaltet, um die Luftverschmutzung im Winter 2017/2018 kurzfristig zu reduzieren. „In China werden Dinge sofort umgesetzt“, so Gundlach. Das gehe manchmal schief, mache häufig aber auch einen Teil des Erfolgs des Landes aus, weil Innovationen rascher in die Praxis Eingang fänden.

So wurde auch der neue Pekinger Giga-Flughafen Beijing Daxing Airport (geplant 45 Mio Fluggäste pro Jahr) in nur knapp 5 Jahren gebaut - ohne langwierige Verhandlungen und Einsprüche. Solche Leistungen machten die Chinesen durchaus stolz und gäben ihnen das Gefühl, in der Welt jemand zu sein.



Bis 2020 will die Partei die „extreme Armut“ im Land beseitigen, bis 2025 will China weltweit die Vormachtstellung unter anderem in den Bereichen der E-Mobilität und der Robotertechnik erlangen. Solche Willensbekundungen seien durchaus als Anweisung für die chinesische Wirtschaft und Industrie



zu verstehen. Sie seien bindende Zielvorgaben für alle Bereiche, so Oberst Gundlach.

Ausländische Firmen würden in China grundsätzlich überwacht und in ihrer Kommunikation kontrolliert. Überhaupt sei Überwachung in China allgegenwärtig und werde rasant automatisiert. Virtual Private Networks (deutsch: „virtuelle private Netzwerke“; kurz VPN), meist die einzige Möglichkeit, im Internet an der Zensur oder Überwachung vorbeizukommen, seien in China seit 2018 nicht mehr gestattet – ein großes Problem auch für Ausländer und westliche Firmen in China.

Im zweiten Teil befasste sich Oberst Gundlach mit der chinesischen Militärstrategie sowie den chinesischen Streitkräften, der sog. Volksbefreiungsarmee. *„Die Streitkräfte des Landes, mit zwei Millionen Angehörigen immer noch die größte Armee der Welt, sind nicht die Armee des Volkes, sondern die Armee der Partei. Sie sind eine wichtige Säule des Machterhalts der Partei“*, führte er aus. Alle Teilstreitkräfte, vor allem aber Luftwaffe und Marine, würden zügig modernisiert. Sie seien auf dem besten Wege zu einer hoch technisierten Streitmacht, die bis 2049 (100. Geburtstag der Volksrepublik China) „Weltklasseformat“ erlangen und den US-Streitkräften ebenbürtig sein sollen.

„Weltklasseformat“ bedeute für China zunehmend Seemacht, betont Gundlach, wobei flankierend aber mit Hochdruck auch Weltraumsysteme und Cyberkräfte weiterentwickelt würden. Präsident Xi betone immer wieder, die Armee müsse alles daran setzen, *„Kriege im Informationszeitalter führen und gewinnen zu können“*. Der reale Verteidigungshaushalt werde von westlichen Beobachtern um bis zu 50 Prozent höher eingeschätzt als offiziell angegeben, so Gundlach. Dennoch sei er aber überzeugt, dass China niemanden angreifen, aber doch nicht zögern würde, seine Macht als Drohpotenzial zu nutzen. Dies habe es bereits mehrfach unter Beweis gestellt.



Erste Chinesische Flottenparade im südchinesischen Meer im Jahr 2018.

Konfliktstoff gebe es genug: die chinesische Expansion in das Südchinesische Meer, wo kleine Inseln zu militärischen Stützpunkten ausgebaut werden, reichhaltige Erdgas- und Erdölvorkommen, die China für sich beansprucht, Grenzstreitigkeiten mit Indien, Auseinandersetzungen mit Japan. *„Nur die USA wagen es noch, ihre Seestreitkräfte durch von China beanspruchte Gewässer fahren zu lassen.“*

Die modernsten Streitkräfte seien übrigens gegenüber Taiwan stationiert, das man in Peking als Teil Chinas betrachte und irgendwann wieder heimholen wolle, so Gundlach.



CSIS/AMTI DigitalGlobe



CSIS/AMTI DigitalGlobe

Sein Fazit: Das Land sieht sich selbst wieder im wahrsten Sinne des Wortes als „Reich der Mitte“, das als aufsteigende Großmacht wahrgenommen werden und auf der Weltbühne wieder den Platz einnehmen möchte, der ihm zustehe. Dabei wird das nach chinesischer Auffassung westlich geprägte internationale Wertesystem zunehmend in Frage gestellt, zum Teil sogar abgelehnt, um neue Systeme zu etablieren, die chinesische Interessen mehr berücksichtigten.



Spargelessen der GdH Bückeburg am 05. Juni

Text: Hptm a.D. Lothar Wellhäußer / Foto: StFw a.D. Ulrich Wilke

Seit vielen Jahren lädt der Vorstand der GdH Bückeburg die Mitglieder zum Spargelessen in das Offizierheim Jägerkaserne ein. In diesem Jahr fand das Ereignis am 05. Juni statt. Etwas über 40 Mitglieder – etwas weniger als in den vergangenen Jahren – folgten dem Aufruf zu einer der wenigen Gelegenheiten, in dem sehr schönem Ambiente des Offizierheims ein vortrefflich



zusammengestelltes Buffet rund um den Spargel genießen zu können und bei passenden Getränken frühere Kameraden und Mitstreiter zu treffen und sich auszutauschen. Leitung und Personal der OHG haben mal wieder alles gegeben, um ihren Gästen einen gelungenen Abend zu bereiten. Eigentlich etwas

schade, dass nicht mehr Mitglieder die Gelegenheiten wahrnehmen, einmal ein bisschen aus dem Alltag und der Arbeits-, bzw. Ruhestandsroutine auszubrechen und einfach einen schönen Abend zu erleben. Es gibt eigentlich nicht so viele Anlässe, sich mit alten Kameraden auszutauschen, zu sehen, wie es ihnen heute geht, jüngere Kameraden zu treffen, die erzählen können, wie es bei den Heeresfliegern heute so läuft und – nicht zu vergessen – so ganz nebenbei sich selbst einmal wieder etwas Gutes zu tun. Aber wir haben ja noch einige Gelegenheiten in diesem Jahr, dies auszuprobieren.



SERGEI SIKORSKY IN BÜCKEBURG



Zum 31. Internationalen Hubschrauberforum am 03. und 04. Juli konnte das Hubschraubermuseum Bückeburg erneut zwei ganz besondere Gäste begrüßen. Zum zweiten Mal in Folge waren Elena und Sergei Sikorsky nach Bückeburg gereist, um diesem Forum beizuwohnen und zahlreiche ihrer Kontakte zu vertiefen. Der 94-jährige erzählte von alten Erlebnissen, wie zum Beispiel die Treffen mit der Luftfahrt-pionierin Hanna Reitsch, als wäre es gestern gewesen.

(Text und Bild Oberstlt a.D. Tom Mallwitz)

Gemeinschaft der Heeresflieger Celle-Faßberg zu Gast in Fritzlar

Text: Oberst a.D. Hans-Peter Grathwol/Foto: Hptm a.D. Gert Schulz

Die diesjährige Tagesfahrt führte uns, 39 Mitglieder der Gemeinschaft der Heeresflieger e.V. Celle-Faßberg und der Gesellschaft für Sicherheitspolitik e.V. - Sektion Celle - mit ihren Angehörigen und Freunden, an den Standort Fritzlar.

Die Einweisung in den Auftrag, die Struktur, die aktuelle Lage und die Herausforderungen des Kampfhubschrauberregiments 36 „Kurhessen“ erfolgte sehr kompetent und umfassend durch den stellvertretenden Regimentskommandeur, Oberstleutnant Heiko Maaß, und durch den Leiter Luftfahrzeugtechnik, Oberstleutnant Tobias Schwarz.

Vor allem die Fülle und die Gleichzeitigkeit von Aufgaben wie die Ein-



Teilnehmer vor dem Kampfhubschrauber TIGER

sätze in Afghanistan und Mali, die einsatzgleichen Verpflichtungen für die NATO und die EU Battle Group, die Unterstützung von Übungen der Division Schnelle Kräfte, des Heeres und der Streitkräfte, die Mitwirkung bei der Einsatzprüfung für die Bewaffnung des Kampfhubschraubers TIGER, die Abstellung von Personal zu Besprechungen und Konferenzen und die Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit wie der Hessentag, der Tag der Bundeswehr und die ILA Berlin sind für das Regiment Herausforderungen, die sich nicht immer alle erfüllen lassen. Hier wurde uns sehr schnell klar, dass nur ein vorhandenes Kampfhubschrauberregiment schnell an seine Grenzen stößt, weil nicht genügend personelle und technische Reserven verfügbar sind.

Der VN-Auftrag MINUSMA in Mali sah sechs verschiedene Einsatz-Szenarien vor, es kam jedoch überwiegend der Begleitschutz von Bodentruppen zum Tragen. Wiederholt wurde bestätigt, dass der Einsatz von Kampfhubschraubern die Bodentruppen vor Feindaktivitäten schützt. So kam es während der gesamten Einsatzzeit zu keinem Gefecht mit dem TIGER. Der TIGER wurde bevorzugt angefordert, weil er, im Gegensatz zu anderen Hubschraubern, mit bis zu 3 ½ Stunden Einsatzzeit die Bodentruppen in einem Ansatz deutlich länger unterstützen konnte. Bei einem durchgehenden Klarstand von 75 Prozent waren von den vier Kampfhubschraubern vor Ort immer zwei und eine Reserve verfügbar. Mit 180 Einsatzflügen und 75 Trainingsflügen wurden insgesamt 1400 Flugstunden im Einsatz genutzt. Die Reaktionszeit von 30 Minuten konnte immer eingehalten werden. Die größten Herausforderungen für die Soldaten und die Hubschrauber waren die geophysikalischen Bedingungen (insbesondere Hitze und Staub) in Mali. Dafür ist der TIGER im Grundsatz nicht ausgelegt. Trotz der hohen Tempera-

turen von bis zu 50°C konnte er sein Einsatzspektrum mit voller Zuladung nahezu immer erfüllen. Im Unterschied zu den Standards des NATO-Einsatzes in Afghanistan stellte der VN-Einsatz in Mali mit anderen Verfahren die Truppe teilweise vor nicht immer ganz einfach zu lösende Probleme. Insgesamt war der

Einsatz ein voller Erfolg und die Leistungen des Regiments wurden allseits anerkannt. Allerdings war dafür ein hoher Preis zu bezahlen, denn der Einsatz schränkte den Handlungsspielraum des Regiments zuhause für die Ausbildung und Ausbildungsunterstützung stark ein.

Abschließend kann festgestellt werden, dass das Regiment zurzeit die

durch den Einsatz in Mali bedingten Defizite abbaut, die Verfügbarkeit der TIGER stetig besser wird und dass es sich sowohl beim fliegenden wie beim technischen Personal immer noch im personellen Aufwuchs befindet. Für die Zukunft muss sich das Regiment auf die Landes- und Bündnisverteidigung mit anderen/ neuen Einsatzverfahren konzentrieren, die letztendlich in der Beteiligung in der Very High Readiness Joint Task Force (VJTF) der NATO in 2023 mündet.



Oberst a.D. Hans-Heinrich Heidmann, 1. Vors. GdH Celle-Faßberg e.V., bedankt sich bei den Offizieren des Kampfhubschrauberregiments 36 „Kurhessen“ für Vorbereitung und Durchführung des Besuchsprogramms mit spannenden Kriminalromanen aus der Lüneburger Heide.

Nach dem Mittagessen im Kasino wurden wir durch unseren Begleitoffizier, Hauptmann Dennis Dressler, in einer Wartungshalle unmittelbar an einem TIGER in Details des Waffensystems und seiner Bewaffnung sehr engagiert eingewiesen.



Manfred Ochs, Stadtführgilde Fritzlar, mit der Celler Besuchergruppe an der Stadtmauer Fritzlar

Es wurde u.a. deutlich, dass die Hubschrauberführer mit ihrem TIGER sehr zufrieden und auf ihr Waffensystem stolz sind. Zum Ende der Einweisung konnten wir an der 5000-sten Flugstundenfeier von Stabshauptmann Christian Drexler teilnehmen, der auch lange Angehöriger des Panzerabwehrhubschrauberregiments 16 in Celle war. Wir verließen das Regiment mit der Überzeugung, hervorragend wahrgenommen und betreut worden zu sein.

Bei der sich anschließenden einstündigen Führung durch die Fritzlarer Altstadt und der Besichtigung des Doms konnten wir interessante Einblicke in das Leben und die Baukunst im Mittelalter und der beginnenden Neuzeit gewinnen.

Bei warmem Wetter ließen wir in einem Café am Marktplatz den Tag entspannt ausklingen.

Ein Tag in Fritzlar, der sich in jeder Hinsicht gelohnt hat.

Interessante Einblicke in die Bundespolizei-Fliegergruppe

Text: Rolf Müller/Foto: Hptm a.D. Gert Schulz



Einen beeindruckenden und spannenden Vortrag hielt unser Mitglied Polizeihauptkommissar Andreas Kümer von der Bundespolizei-Fliegergruppe aus Sankt Augustin vor den Mitgliedern der Gemeinschaft der Heeresflieger Celle-Faßberg e.V. im Rahmen der diesjährigen Vortragsreihe zu dem Thema: „Die Bundespolizei-Fliegergruppe - Ein

Spezialverband des BMI mit besonderen Aufgaben im In- und Ausland“.

Andreas Kümer war von 1985 bis 1995 Panzerabwehrhubschrauberführer BO 105P in der 2./Fliegende Abteilung 161 in Celle-Wietzenbruch. Nach seinem Ausscheiden als SaZ 14 wechselte er 1998 zum Bundesgrenzschutz und begann dort seine Kommissarusbildung. Seit 2002 ist er Angehöriger der Bundespolizei-Fliegergruppe in St. Augustin (in Fliegerkreisen besser bekannt als Bonn-Hangelar). Zu seinen Aufgabenbereichen gehören die Planungen des Luftrettungsdienstes, des Bevölkerungsschutzes und der Katastrophenhilfe sowie die konzeptionelle Vorbereitung von Katastrophenschutzübungen und -einsätzen des Bundespolizei-Flugdienstes außerhalb Deutschlands. Zu Beginn gab PHK Kümer einen Überblick über die polizeiliche Organisation allgemein und den darin eingebundenen Flugdienst mit seinem besonderen Einsatzspektrum. Neben den fünf Bundespolizei-Fliegerstaffeln werden an weiteren sieben Stützpunkten permanent Polizeihubschrauber vorgehalten, um eine Bereitschaft „Rund-um-die-Uhr“ für polizeiliche Einsätze zu gewährleisten. Darüber hinaus ist die Bundespolizei-Fliegergruppe auch für den Flugbetrieb an 12 Luftrettungszentren verantwortlich (z.B. Christoph 4 in Hannover).

Das für den Flugbetrieb erforderliche Personal wird an der Luftfahrerschule der Bundespolizei ausgebildet. Piloten und Flugtechniker durchlaufen an der Schule in St. Augustin gemeinsam

mit ihren Kollegen aus den Länderpolizeien eine 18-monatige Ausbildung. Als Schulungshubschrauber in der fliegerischen Grundausbildung stehen dafür acht einmotorige Hubschrauber H120 zur Verfügung, bevor die weitergehende Schulung auf dem zweimotorigen H135 erfolgt.

Die Bundespolizei-Fliegergruppe ist Serviceleister für die Dienst-

stellen der Bundespolizei und für die zahlreichen Bundes- und Länderbehörden. Zu den Alltagsaufgaben gehören neben der Überwachung der Land- und Seegrenzen und der Anlagen der Deutschen Bahn, die Bereitstellung von Transporthubschraubern für kurzfristige polizeiliche Lagen. Eine große Herausforderung stellt das regelmäßige Training und die Entwicklung von Ein-



satzverfahren zusammen mit der Spezialeinheit GSG 9 der Bundespolizei (GSG 9 BPOL) dar. Die GSG 9 BPOL ist seit ihrer Aufstellung in unmittelbarer Nähe der Fliegerstaffel in St. Augustin beheimatet. Darüber hinaus führt die Bundespolizei-Fliegergruppe mit ihren Staffeln auch Einsätze im Rahmen der technischen Not- und Katastrophenhilfe durch und betreibt an 12 Luftrettungszentren den Flugbetrieb.

Zur Erfüllung dieser Aufgaben stehen dem Flugdienst insgesamt 88 Hubschrauber zur Verfügung. Neben den 8 Schulungshubschraubern H120 verfügt die Bundespolizei über 24 Aufklärungs-/Beobachtungshubschrauber H135, 19 leichte Transporthubschrauber H155, 19 mittlere Transporthubschrauber AS332 Super Puma sowie über 18

Zivilschutzhubschrauber H135.

Zusätzlich zum Flugdienst und zur Luftfahrerschule hält die Bundespolizei einen Instandhaltungsbetrieb vor, der nach den strengen Regeln des europäischen Rechts zertifiziert ist. Als Dienstleister im Hintergrund sorgen die Hubschraubermechaniker und Fluggerätemechaniker für die optimale Sicherstellung des gesamten Flugbetriebes des Bundespolizei-Flugdienstes und des Luftrettungsdienstes. Im Mittelpunkt stehen dabei die Bereitstellung von lufttüchtigen Hubschraubern und Luftfahrgeräten, deren hohe Verfügbarkeit rund um die Uhr sowie die flexible Reaktion auf jedes Einsatzszenario.

Andreas Kümer schloss seinen Vortrag mit einem eindrucksvollen Bericht über den Ablauf einer geplanten Befreiungsaktion von elf Touristen durch die GSG 9 BPOL im Herbst 2008. Deutsche und italienische Urlauber wurden in der oberägyptischen Wüste entführt und ins Grenzgebiet zwischen Ägypten, Sudan und Libyen verschleppt. In Abstimmung mit der ägyptischen Regierung sollte die GSG 9 BPOL zum Einsatz kommen. Dazu musste ein Kontingent der Bundespolizei-Fliegergruppe

mit drei mittleren Transporthubschraubern in die ägyptische Sahara nahe der Grenze zum Sudan verlegt werden, um die GSG 9 BPOL zu unterstützen. Unter Mithilfe der Bundeswehr, der Lufthansa und zwei Antonov 124 wurden das Material und die Einsatzkräfte in das südägyptische Shark-el-Uweimat verbracht. Letztendlich kam die GSG 9 BPOL nicht mehr zum Einsatz, da die Entführer ihre Geiseln zuvor freigelassen hatten. Nach Einsatzende wurde dann aus Kostengründen beschlossen, den Flug in die Heimat „mit eigenen Rotoren“ durchzuführen. Mit einer Blockzeit von über 26 Stunden bei vier Tagen Gesamtdauer, diversen Versorgungsstopps in Ägypten, Zypern, Griechenland und Italien sowie über 4800 Kilometern ging diese Rückverlegung als längster Flug in die Geschichte des Bundespolizei-Flugdienstes ein.

In der sich anschließenden Diskussion bestätigte sich das große Interesse der Teilnehmer an den Ausführungen des Referenten. Dabei wurden einige, für Heeresflieger wissenswerte Einzelheiten erörtert.

FASSBERG

Tag der Bundeswehr in Faßberg setzt Zeichen für Hilfe in Notlagen!

Text: Oberstlt a.D. Bernd Müller-Keil / Bilder: König (TAusbZLw) u. Oberstlt a.D. Bernd Müller-Keil

Ganz im Zeichen der Luftbrückentradition, die von Faßberg aus bereits vor 70 Jahren Hilfe für notleidende Menschen aussandte, hat das Team des Soldatenhilfswerks der Bundeswehr e.V. zum Tag der Bundeswehr 2019 am Fliegerhorst Faßberg die unglaubliche Summe von 16.137,75 Euro an Spenden sammeln können.

Dieses Geld wird nun durch das Soldatenhilfswerk zu 100% für Soldatenfamilien, die durch Krankheit, Tod in der Familie oder Unglücksfälle unverschuldet in Not geraten sind, als Kameradschaftshilfe zur Verfügung gestellt.

Schon im vergangenen Herbst begannen die Planungen und ersten Vorbereitungen für eine Tombola mit insgesamt 10.000 Losen und einen großen Fliegerflohmarkt. Zuletzt kam noch ein mobiler UH-1D Simulator hinzu, an dem „Überlandflüge“ in einem originalen Huey Cockpit für den guten Zweck angeboten wurden.



Der überwiegende Teil der Sachen, die beim „Fliegerflohmarkt“ über den ‚Ladentisch‘ gingen, wurden im Vorfeld aus dem Privatbesitz von den Angehörigen der GdH Celle-Faßberg zur Verfügung gestellt. Dazu kamen Sachspenden des Hubschraubermuseums Bückeburg und

überzählige Fliegerutensilien aus dem Fundus von Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech aus Bückeburg, sowie Wappen, Patches und Aufkleber von vielen noch aktiven Heeresfliegern. Manch stille Träne im Auge des Besitzers habe ich bei der Übergabe der Erinnerungstücke aus einem langen Berufsleben in der Fliegerei erkennen können! Dafür gab es bei den meisten der Ehefrauen doch eher Freudentränen, da

so mancher Staubfänger ihres Mannes „nun endlich“ das Haus verlassen hatte.

Völlig überraschend waren dabei nicht die „spektakulären“ Stücke, wie z. B. Fliegerkombis oder Heckrotor-



blätter der stete Verkaufsschlager – nein, die am Ende weit über einhundert Bierkrüge gingen bis auf das letzte Exemplar über den Tisch!!! Vermutlich, weil die zahlreichen, zumeist amerikanischen Crews der ‚Rosenbomber‘ ständig „low on beer fuel“ zu sein schienen.

Der Andrang an Käufern bzw. Spendern war schlichtweg überwältigend groß!!! Dies führte

dann aber auch dazu, dass das beim Aufbau im Gewitterstarkregen leider verpasste Frühstück für das Soldatenhilfswerk-Team erst gegen 13.45 Uhr und dann umschichtig mit Fischbrötchen statt fand, nachdem die besorgte, beste Ehefrau der Welt die Frage stellte: „Sagt mal, habt Ihr eigentlich heute schon etwas gegessen?“

Fantastisches Wetter trug sicherlich auch dazu bei, dass es insgesamt ein absolut traumhafter Erfolg für unser Soldatenhilfswerk wurde. Und die Erfolgsgeschichte geht weiter – noch während der Veranstaltung bekam ich die Ein-

ladung mit dem Soldatenhilfswerk der Bundeswehr e.V. – ‚Fliegerflohmarkt‘ am Flugplatzfest und Tag der Reservisten in Berlin-Gatow am 07. und 08. September teilzunehmen. Wer also jetzt immer noch Dinge aus der Fliegerei abzugeben hat, nun wäre die Gelegenheit dazu! „Just call me!“ (01724507364 oder bmk.uh1d@t-online.de)

Allen Spendern aus unserer GdH noch einmal an dieser Stelle ein tief berührtes „Vergelt’s Gott!“ Was wir alle hier zusammen erreicht haben, ist vielleicht nur schwer in Dankesworte zu fassen, wird aber sicher von denen, die tief in der Not stecken, ganz einfach zu fühlen sein – als Hilfe aus gelebter, aus Eurer Kameradschaft.



HISTORISCHES

„Noch einmal Glück gehabt!“

Text und Bilder: Oberstlt a.D. „Tom“ Mallwitz



Nach dem Ersten Irak-Krieg wurde die United Nations Special Commission (UNSCOM) verabschiedet. Im Rahmen dieses UN-Einsatzes stellten die deutschen Heeresflieger von 1991 bis 1996 ein 30-köpfiges Team - die UNSCOM-HELI-UNIT - zum Betrieb von 3 CH-53G aus Bagdad (Irak) heraus. Auftrag war es, UN-Spezialistenteams im gesamten Irak zu unange-

meldeten Industrieinspektionen zu transportieren und auch deren medizinische Versorgung sicherzustellen.

Im 45. Kontingent führte am 17. Juni 1995 ein Einsatz in die südliche Flugverbotszone an die kuwaitische Grenze. Unser Hubschrauber wurde auf dem Weg zum Einsatzort in einer Flughöhe von 1500 ft in der Nähe von Basra von zwei Geschossen vom Kaliber 7,62mm getroffen. Nach einer Sicherheitslandung mit eingehender Überprüfung des Hubschraubers wurde der Flug wie geplant weiter durchgeführt. In heeresfliegertypischer Professionalität wurde dieser Zwischenfall von der Crew (Uwe Eberle, Hermann Krumdieck, Uwe Leidner, Thomas Mallwitz)

abgearbeitet und zu einem glücklichen Ende gebracht. Glück gehört zur Tätigkeit des Heeresfliegers!



Heeresflieger 2019 - Quo vadis?

Text: Oberstlt a.D. Hans Bauer

Der General der Heeresfliegertruppe hatte in seinem Vorwort der Ausgabe 2/19 des „NACH VORN“ gefordert, kurze prägnante und zukunftsbezogene Beiträge einzusenden. Wenn man dann einige Seiten weiter in dem Heft liest, wie im Kampfhubschrauberregiment 36 ein „Umdenken“ erfolgt und wieder im Tiefflug sowie der Einsatz in enger Zusammenarbeit mit der Kampftruppe, also das Gefecht der verbundenen Waffen, erlernt und geübt wird, dann erinnert mich das an Albert Einsteins Worte: *“Learn from yesterday, live for today, hope for tomorrow”*. Man könnte meinen, die Vergangenheit wird Zukunft. Natürlich hat sich das Bedrohungs- und Gefechtsfeldszenario seit meinem Ausscheiden stark verändert. Die Grundlagen der Panzerabwehr aus der Luft wohl nicht? Das Ziel von Verteidigungspolitik und damit der Auftrag der Bundeswehr ist nach dem Grundgesetz der Schutz des eigenen Territoriums, der Bevölkerung und das Funktionieren des Staates; im Rahmen der NATO zusätzlich die Verantwortung für die Sicherheit anderer Staaten.

Im Weißbuch 2016 ist daher wieder die Landes- und Bündnisverteidigung zur Hauptaufgabe der Bundeswehr erklärt worden. In der nachgeordneten Konzeption der Bundeswehr heißt es: „Das Single Set of Forces kann die gleichrangigen Aufgaben nicht alle gleichzeitig erfüllen. Entsprechend flexibel und adaptiv wird ein umfassendes Fähigkeitsprofil der Bundeswehr entwickelt und ausgewogen strukturiert.“ So formuliert und wandelt man einen negativen Sachverhalt in ein Positivum. Auf gut Deutsch ausgedrückt: das Fähigkeitsprofil – Ausrüstung und Manpower - reicht nicht aus, um die Ziele der Verteidigungspolitik, wie im Weißbuch festgelegt, zu erreichen. Dies ist mehr als eine Herausforderung, es ist – bis zum Erreichen der Zielvorstellung 2032 - eine Sicherheitslücke.

Kann die Heeresfliegertruppe trotz fehlender Ausstattung die Anforderungen des Weißbuches erfüllen?

Aus meiner Sicht müssten dazu als Minimum die nachfolgenden Kriterien erfüllt werden:

Im Bereich Kampfhubschrauber ist ein Einsatz im Gefechtsstreifen eines Korps, mit drei Divisionen vorn, auf gesamter Breite – bei Tag und bei Nacht - für mindestens 72 Stunden erfolgreich zu führen. Das erfordert – um die Nachtkampffähigkeit nutzen zu können – mindestens 1,5 Besatzungen pro Waffensystem sowie die entsprechende Ausstattung an Munition.

Ist die Heeresfliegertruppe mit der derzeitigen Ausstattung an Material und Personal dazu in der Lage?

Bei den Transporthubschraubern halte ich folgende Fähigkeit für erforderlich, um die Anforderung des Weißbuches zu erfüllen: Transport eines verstärkten Fallschirmjägerbataillons bei Tag und bei Nacht in einer Welle über eine Distanz von wenigstens 300 Kilometer.

Ist die Heeresfliegertruppe mit der derzeitigen Ausstattung an Material und Personal dazu in der Lage?

An Herausforderungen hat es der Heeresfliegertruppe auch in der Vergangenheit nie gemangelt. Ich erinnere mich noch gut an

die Einführung der CH 53 - damals der komplexeste Hubschrauber der westlichen Welt. Entsprechend hat die Luftwaffe den Heeresfliegern ein Debakel im Ausmaß der „Starfighter Affäre“ vorhergesagt. Durch eine gute Planung der Ausbildung, vorbereitet durch die damaligen Korpsheeresfliegerführer, erfolgte die Einführung der CH 53 in der Truppe fast reibungslos.

Eine zweite große Leistung war Ende 1970 die zeitgleiche Aufstellung von drei neuen PAH-Regimentern. Innerhalb von knapp drei Jahren gelang es vom Stande „Null“ auf den Stand „Einsatzbereit“ zu kommen und bei der Kampftruppe eine Reputation als „gleichwertig“ zu erreichen. Diese zwei Beispiele zeigen die großartige Leistung aller Beteiligten.

Es sind aber auch Beispiele guter Führungsleistung. Sicher haben wir auch häufiger „genörgelt“, aber insgesamt gesehen war es nach meinem Empfinden eine menschlichere Führung als heute. Beim Lesen der „GdH-INFO“ und „Nach Vorn“ hat man den Eindruck, dass Führung heute sehr technokratisch gesehen wird, ohne Empathie, ohne Vorbildfunktion. Es wird analysiert und mit Kennzahlen, die abgearbeitet werden müssen, geführt. Wir haben dagegen in den allermeisten Fällen von unseren Vorgesetzten den Willen zur Verantwortung, zur Gerechtigkeit, zur Motivation und - wo notwendig - zur Fürsorge gespürt.

Die Frage ist also, was ist gute Führung, was ist schlechte Führung? Die Gesellschaft hat sich gewandelt; ist deshalb auch ein Wandel in der Führung notwendig? Welche Qualitäten zeichnen heute eine gute Führungskraft aus? Diese Fragen in einem kurzen prägnanten Beitrag zu beantworten, ist leider nicht möglich.

Eine knappe Antwort als Versuch: Nach einem Berufsleben sowohl als Geführter als auch als Führungskraft bin ich der Überzeugung: Führung ist keine Technik, sondern die Art und Weise, wie man seinen Beruf verantwortlich lebt.

Ein weiterer Gedanke: Führung basiert auf Vertrauen. Ich habe mir stets die Frage gestellt, würdest du unter diesem Vorgesetzten in den Krieg ziehen wollen? Nicht alle haben diesen Lackmустest bestanden; ob ich ihn bei meinen Untergebenen bestanden habe? Ich hoffe es.

Als Vorgesetzter wird man den Untergebenen vorgesetzt, als eine Führungspersönlichkeit dagegen führt man. Dazu hat man die berühmten 100 Tage Zeit, um den Wandel zur Führungspersönlichkeit seinen Untergebenen zu beweisen.

Ich wünsche allen jungen und zukünftigen Heeresflieger-Führungskräften: „Be a good Boss!“

Der Verfasser des Schreibens, Oberstlt a.D. Hans Bauer, war Schwarmführer CH53 in MENDIG, PzAbwHubschr-StOffz in ROTH, S1StOffz u. KpChef in BÜCKEBURG, Kdr Fliegend Abteilung in NIEDERSTETTEN, HFlgStOffz Air Operations/Electronic Warfare Section G3 CENTAG HEIDELBERG sowie Dozent Luftbeweglichkeit und Planungsstaboffizier, FüAkBw HAMBURG.

Nach seinem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst arbeitete Bauer als Unternehmensberater in der freien Wirtschaft.

Alles schon mal da gewesen

Text: Hans-Joachim Bosse / Archivauszüge

Nach Verzögerungen ist die Ausschreibung über den schweren Transporthubschrauber, als Nachfolgemodell für die CH 53, jetzt auf den Weg gebracht worden. Wie bei vorangegangenen Auswahlentscheidungen wird davon ausgegangen, dass wohl nur zwei auf dem Markt verfügbare westliche Muster die Anforderungen an den künftigen schweren Transporthubschrauber erfüllen. Auch die konkurrierenden Anbieter sind mit den Firmen Boeing und Sikorsky alte Bekannte. Die Frage, ob es ein Rotor oder zwei sein sollen ist nicht neu. Die erste Entscheidung stand 1958 bei der Aufrüstung der jungen Heeresfliegertruppe an. Mit der Sikorsky H 34 und der Vertol H 21 (Banane) wurden damals beide Typen beschafft (145 der H 34 und 33 der H 21). 1959 ging nach einem Truppenversuch für einen Beobachtungs- und Verbindungshubschrauber unter vier verschiedenen Typen die Alouette II, der erste serienmäßig mit einer Gasturbine gebaute Hubschrauber, als Sieger hervor. Gekauft wurden 300 Stück. Am 1. April 1965 beschloss das Verteidigungsministerium die Einführung der Bell UH 1D als mittleren Transporthubschrauber, von denen anfangs 404 bestellt wurden. 1966 wurden die ersten bei der Firma Dornier in Lizenz gebauten Maschinen ausgeliefert. Bei der späteren Entscheidung für das Nachfolgemuster von H 34 und H 21 hatte die Sikorsky CH 53 vor der damaligen Chinook CH 47 der Firma Boeing die Nase vorn.

Von Fred Müller-Romminger, einem ehemaligen Gebirgsjäger, der eine umfangreiche Sammlung von Dokumenten aus den Anfängen der Heeresflieger besitzt, bekam ich eine Datei mit Schriftstücken über den Verlauf der Vergabeentscheidung aus dem Jahr 1958.

Das Urteil der am Verfahren beteiligten Flugzeugführer war kurz und eindeutig:

Betr.: Vergleich zwischen der "S i k o r s k y H 34" und der "V e r t o l H 21"

Bei einem Vergleich zwischen der "S i k o r s k y H 34" und der "V e r t o l H 21" als Einsatzmaschine bei der Truppe, muß dieser Vergleich zugunsten der "S i k o r s k y H 34" aus folgenden Gründen ausfallen:

- 1.) Die S i k o r s k y H 34 ist bedeutend leichter und angenehmer zu fliegen.
- 2.) Infolgedessen ist auch die Umschulung von leichten-Hubschraubern-Flugzeugführern auf die S i k o r s k y einfacher. Man benötigt dabei etwa 20 Flugstunden weniger als bei der Umschulung auf V e r t o l H 21.
- 3.) Die S i k o r s k y wiegt etwa 1.000 Pfd. weniger als die V e r t o l, dabei hat sie eine höhere Motorleistung, so daß die Leistung der S i k o r s k y höher ist als die der V e r t o l H 21.

Als Ergebnis dieses zusätzlichen Leistungsüberschusses trägt die Maschine mehr, hat eine größere Reichweite und einen geringeren Kraftstoffverbrauch.

- 4.) Die S i k o r s k y zeichnet sich gegenüber der V e r t o l durch eine bedeutend größere Wendigkeit und bessere Steigleistung aus. Weiterhin ist sowohl Reise- wie auch Höchstgeschwindigkeit größer.
- 5.) Die S i k o r s k y ist meiner Ansicht nach wesentlich sicherer als die V e r t o l, da die Autorotationen leichter und mit größerer Sicherheit durchzuführen sind. Die Sinkgeschwindigkeit in der Autorotation ist erheblich niedriger und Punktautorotationen lassen sich ohne Schwierigkeiten durchführen. Hinzukommt, daß eine Autorotation mit voll beladener Maschine mit der S i k o r s k y H 34 bedeutend einfacher als mit der V e r t o l H 21 durchzuführen ist.

Die Bedarfsträger, hier die Gebirgsjäger, urteilten nach anderen Kriterien als die im Cockpit sitzenden Flieger:

Unter Abstimmung mit der 1. Geb.Division wird der mittlere Hubschrauber Vertol H-21 für die Ausstattung der Heeresfliegerstaffel der Gebirgs-Division 59 vorgeschlagen.

Begründung:

Im Hinblick darauf, daß der mittlere Hubschrauber ausschließlich für Transportzwecke vorgesehen ist, erscheint der Vertol H - 21 als günstiger. Er hat dem Sikorsky gegenüber folgende Vorzüge:

1. Größerer Laderaum, Einstiege an beiden Seiten.
2. Unkritische Schwerpunktlage. Innerhalb des Laderaumes kann die Last an beliebiger Stelle untergebracht werden (bei Sikorsky muß die Last unter dem Rotor bleiben.)
3. Unabhängigkeit von Windrichtung bei Start und Landung (Sikorsky muß gegen den Wind starten und landen.)
4. Größere Flugstabilität in eng eingeschnittenen Tälern durch Tandem-Rotor. (1955 konnte Vertol als einzige Hubschrauber-Type bei böigem Wind in dem 1600 m tief eingeschnittenen Grand Canon aus der Talsohle Verletzte bergen.)

Es gab damals Stimmen, dass der Neun-Zylinder-Sternmotor mit 27 Liter Hubraum nicht mehr Stand der Technik ist. Die Entscheidung sei zu verschieben, bis ein marktreifer mittlerer Hubschrauber mit Turbinenriebwerk zur Verfügung stehe.

2.3 Im Verlauf der Erprobung der beiden bisher eingeführten Baumuster hat die Sikorski S 58 sich als überlegen gezeigt. Dennoch kann die Einführung der Sikorsky S 58 als Standard-Modell nicht vorgeschlagen werden, da gerade an dem Gebiet der mittleren Hubschrauber die technische Entwicklung, z.B. in der Umstellung von Kolben auf das Turbinengetriebe in vollen Gange ist. Truppenreife Ergebnisse sind etwa 1960 zu erwarten, so daß Vergleichserprobungen und Modellauswahl für einen modernen mittleren Transporthubschrauber bis dahin hinausgeschoben werden sollte.

Damit die Heeresflieger ihrem Namen gerecht werden konnten, wurde die Entscheidung über die notwendigen Fluggeräte nicht aufgeschoben, sondern die H 34 und die H 21 beschafft.



GEMEINSCHAFT DER HEERESFLIEGER
DACHVERBAND

Herrn
Brigadegeneral Ulrich Ott
Kommandeur
Internationales Hubschrauberausbildungszentrum
und General der Heeresfliegertruppe
Emil-Schäfer-Kaserne / Heeresflugplatz
Achumer Straße 1
31675 Bückeburg

5. Juli 2019

Sehr geehrter Herr General Ott!

Die Gemeinschaft der Heeresflieger trauert mit Ihnen und den Menschen des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums wie der gesamten Heeresfliegertruppe angesichts des Fliegetods unserer jungen Kameradin.

Seien Sie versichert, dass unser aller Gedanken in diesen schweren Tagen bei Ihnen, besonders aber auch bei der Familie und den Freunden unserer Kameradin sind. Dabei vergessen wir nicht unseren jungen Kameraden, der den Unfall überleben konnte und dem Herz und Seele bei allem Glück nun besonders schwer sein werden.

Niemand ist je auf solch einen Augenblick vorbereitet, auch wenn wir wissen, dass solch ein Augenblick mit seinen Folgen zu jeder Zeit kommen kann, so gut man ihn vorher auch nach bestem Vermögen abzuwenden sucht.

Ich wünsche Ihnen allen Kraft und Zuversicht, diesen Schicksalsschlag zu verarbeiten, um die unbestrittene Erfolgsbilanz der Heeresflieger fortzuschreiben.

In herzlichster Anteilnahme

Uwe Klein

Uwe Klein
Brigadegeneral a.D.
Vorsitzender

Neuhausen

Die Gemeinschaft der Heeresflieger Neuhausen ob Eck trauert um ihr langjähriges Mitglied



**Hauptmann a.D.
Hans Meisner**

Er verstarb im Alter von 77 Jahren am 07. Juni 2019 nach kurzer, schwerer Krankheit.

Während seiner langen Dienstzeit in Neuhausen ob Eck war er in der Luftfahrzeugtechnik der Heeresfliegerstaffel 10 und des Heeresfliegerregiments 20 eingesetzt.

Seine Hobbys waren neben dem Windsurfen der Flugzeugmodellbau; das Skilaufen war seine Leidenschaft.

Hans Meisner war seit dem 21. Juli 1994 Mitglied unserer GdH. Seine humorvolle Art, gepaart mit seinem niederbayerischen Dialekt, wird uns fehlen. Mit Hansi, wie wir ihn nannten, geht ein geschätzter Kamerad und treuer Weggefährte von uns. Einige von uns haben einen guten Freund verloren.

Unser tiefes Mitgefühl gilt nun seiner Lebensgefährtin und seinen beiden Söhnen.

Wir werden ihn nicht vergessen und ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Rolf-Rainer Dembowsky
Hauptmann a.D. und 1. Vorsitzender



Bückeberg

Am 20. März 2019 verstarb in seinem 86. Lebensjahr unser Mitglied, Kamerad und Freund



**Hauptmann a.D.
Adolf ‚Adi‘ Achhammer**

aus Obernkirchen.

Achhammer war in seiner letzten Verwendung in der Luftfahrzeugtechnischen Abteilung der damaligen Heeresfliegerwaffenschule als Leiter der Testfluggruppe eingesetzt.

Sein Verantwortungsbereich umfasste den Einsatz der unterstellten Testpiloten für alle an der Schule geflogenen Hubschraubermuster.

Er selbst flog als Testpilot die CH-53G und die UH-1D.

Ein ehemaliger Kommandeur beschrieb ihn als einen selbstbewussten Soldaten mit sehr ausgeprägtem Verantwortungsbewusstsein.

Offizier zu sein, erfüllte ihn mit Stolz.

Wir werden ihn stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Klaus D. Sonnhof, Oberstleutnant a.D.
1. Vorsitzender

Am 26. Juni 2019 verstarb nach langer, schwerer Krankheit unser Mitglied, Kamerad und Freund

**Oberstabsfeldwebel a.D.
Willi Rehe**

Im Alter von 79 Jahren.

Einer, der über viele Jahre während seiner aktiven Dienstzeit und auch danach den Kontakt mit Willi nicht abreißen lies, schrieb: „Nach dem Unteroffizierlehrgang und der vorfliegerischen Ausbildung trafen wir uns als Hubschrauberführer auf Alouette II in der Heeresfliegerstaffel 2 in Fritzlar wieder. Ganz besonders In vielen Übungen kamen wir uns näher. 1966/67 schulten wir gemeinsam auf ‚Fläche‘ – auf Dornier Do 27 – um. Wenig später wechselte Willi zur damaligen Heeresflieger-Waffenschule, wo er zu den ersten Fluglehrern auf Bell UH-1D gehörte.“

Ich selbst habe ihn bei meiner Umschulung auf UH-1D als sehr korrekten, kompetenten Fluglehrer kennenlernen dürfen, der viel Ruhe und Gelassenheit ausstrahlte. Mitte der 70iger Jahre gehörte er zu der ersten Simulator-Crew, die in Montreal/Kanada ausgebildet wurde. Unzählige UH-1D ‚IFR-Flieger‘ wurde von ihm in den folgenden Jahren im Instrumentenflug aus- und weitergebildet. Willi war ein Soldat mit Charakterstärke, Zuverlässigkeit und einer gewinnenden Bescheidenheit.

Nach seiner Pensionierung widmete er sich in jeder freien Minute dem Segeln auf dem Wasser; in Wesel am Rhein war er viele Jahre Hafenmeister.

Wir verlieren mit Willi Rehe einen Vollblutflieger, einen sehr geschätzten Kameraden, einige auch einen lieben Freund. Wir trauern mit seiner Familie. Auch wenn sich unsere Wege für immer getrennt haben. – die Erinnerung an ihn bleibt.

Klaus D. Sonnhof, Oberstleutnant a.D.
1. Vorsitzender



Mendig

Drei Dinge überleben den Tod. Es sind Mut, Erinnerung und Liebe.
(Anne Morrow Lindbergh)

Die Gemeinschaft Mendiger Heeresflieger musste sich von

SU d.R Hans-Peter Gerhards verstorben am 21.03.2019
OAR a.D. Bruno Bonikowski verstorben am 25.04.2019
OFw a.D Fred Holzhauser verstorben am 25.05.2019
OTL a.D. Klaus Müller verstorben am 13.06.2019

verabschieden.

Alles im Leben hat seine Zeit. Nur leider ist diese oft zu schnell vorbei. Wir trauern um unsere Kameraden. Der Tod hat uns sehr betroffen gemacht und wir wollen uns in Stille verneigen.

Unsere Gedanken sind bei ihren Angehörigen.

Gemeinschaft Mendiger Heeresflieger
Der Vorstand