Der Präsident hat das Wort

Liebe Mitglieder und Freunde/Freundinnen unserer Gemeinschaft der Heeresflieger,

wir leben gegenwärtig, so definieren es die Historiker, in der Epoche des Informationszeitalters, da Information unser Leben in allen Bereichen bestimmt. Inhalt, Aktualität, Funktionalität und damit Attraktivität sind dabei von wesentlicher, entscheidender Bedeutung.
Für unsere GdH ist die Plattform der gemeinsamen Information, und damit ein grundlegendes verbindendes Element des Miteinanders, die Webseite oder auch Homepage der Gemeinschaft. Seit über 20 Jahren tut sie ihren Dienst, nahezu unverändert. Sie ist ehrlicherweise in Form und Inhalt in die Jahre gekommen und genügt nur noch bedingt den voran genannten Ansprüchen. Daher bedarf sie dringend eines Neustarts im Sinne einer weitreichenden Neugestaltung. Diese ist auch schon konzipiert, in eine vorläufige Form gebracht und soll zeitnah, auf jeden Fall binnen Jahresfrist gemessen am Zeitpunkt der hierzu anberaumten außerordentlichen Dachverbandsversammlung im April dieses Jahres, an den Start gehen.
Nicht der Wille zur Neugestaltung, geschweige denn die erforderliche Kreativität war die wesentliche Hürde auf diesem Weg, es waren die zu bewältigenden Kosten. Wer sich mit dem Thema einigermaßen auskennt, weiß, dass Qualität auch hier ihren Preis hat. Leicht ist man mit 4.000 bis 5.000 EUR dabei, Geld, was natürlich nicht im Bestand unserer Gemeinschaft vorhanden ist. Jedenfalls nicht im Haushalt des Dachverbands, Der Dachverband hat keine Mitglieder, somit auch keine Einnahme aus Mitgliedsbeiträgen. Er erhält zur finanziellen Grundsicherung seiner Arbeit, zur Deckung der Fixkosten, jedoch anteilige Zuwendungen aus den ÖGdH im Verhältnis der dortigen Mitgliederzahlen. Bis zum 01.07. dieses Jahres waren dies 60 Cent (!) pro Mitglied pro Jahr, in Summe bei etwas über 1.600 Mitgliedern ca. 960 EUR pro Jahr. Ohne jetzt hier breit die Ausgabenseite darzustellen, dies wurde ausführlich in der Dachverbandsversammlung getan, lässt sich leicht überblicken, dass ohne weitere Maßnahmen das intendierte Projekt in den Starblöcken hängenbleiben müsste. Auch die nun geltende neue Regelung von 2 EUR pro Mitglied und Jahr, die jeden Sportverein amüsieren würde, dient weiterhin lediglich zur Deckung der laufenden Kosten im Haushalt.
Heeresflieger sind jedoch nicht nur fliegerisch und technisch versierte Zeitgenossen, sie bringen auch noch andere Talente zum Vorschein, im aktiven Dienst ebenso wie in neuen Aufgaben danach. So ist es gelungen, Verbindung herzustellen zu einem ehemaligen Heeresflieger, dessen Aufgabengebiet u.a. die Gestaltung von Webseiten umfasst, so wie vom Dachverband benötigt, erhofft und gewünscht. Natürlich hat auch dies seinen Preis, aber halt eben einen Vorzugspreis, der die Hälfte des Marktpreises nicht übersteigt.
Wie schon hinreichend eindrücklich dargestellt, gibt auch dafür der Haushalt des Dachverbands keine Mittel her. Eine betriebswirtschaftlich-buchhalterische Lösung, z.B. grundsätzliche oder projektgebundene Beitragserhöhung, stand aufgrund fehlender Mitglieder im Dachverband außer Frage, und im Bereich der ÖGdH hätte dies ohnehin keine Zustimmung gefunden.
In der außerordentlichen Dachverbandsversammlung im April dieses Jahres wurde daher durch den Ehrenpräsident das Thema spontan von seiner emotionalen Seite angefasst und so die Idee geboren, die an herausgehobener Stelle der Heeresfliegertruppe einst und jetzt stehenden Generale zu bitten, hier mit einer einmaligen Zuwendung NACH VORN zu gehen (s. GdH-INFO 02/24). Damit wäre nicht nur das Ziel erreicht, sondern auch die Unabhängigkeit gegenüber einer dann unter Umständen erforderlichen Sponsorenschaft außerhalb der GdH gewährleistet.
Ein zugegeben ungewöhnlicher Schritt, aber einer mit nachhaltigem Erfolg. Binnen zwei Wochen waren durch teils erhebliche Zuwendungen die prognostizierten Erstellungskosten gedeckt, sodass der Auftrag mittlerweile bereits erteilt werden konnte.
Jetzt gilt es nicht stehenzubleiben, sondern das Projekt so voranzutreiben, dass einerseits der Dachverband auf neuer Fläche weitgefächerte Information zur Gemeinschaft und sachbezogenen Themen projizieren kann, andererseits auch die ÖGdH die Möglichkeit haben, sich dort mit ihrer jeweiligen Homepage/Webseite zu verlinken, intern wie auch im öffentlich zugänglichen Bereich. Hierzu ist der Start in einem ersten Schritt mit einer ÖGdH vorgesehen, um mit der dann gemachten Erfahrung schnell weiteren den Anschluss an die neue Webseite zu ermöglichen.
Insgesamt ein mit den uns verfügbaren Kräften im Dachverband anspruchsvolles Projekt, aber ein lohnendes zum Nutzen unserer Mitglieder in den Örtlichen Gemeinschaften.

Mit den besten kameradschaftlichen Grüßen

DiplKfm
BrigGen a.D. Uwe Klein

INHALT

Verehrte Leserinnen und Leser,

in der dritten Ausgabe in diesem Jahr liegt der Schwerpunkt der Berichterstattung auf der Darstellung der Ausbildungsgänge zum Offizier in der Heeresfliegertruppe für den Fliegerischen Dienst, für den Militärischen Flugverkehrskontrolldienst und den Luftfahrzeugtechnischen Dienst. In verschiedenen Gesprächen, auch mit Jugendlichen, war Interesse an den aktuellen und künftigen Wegen zu diesen Berufsbildern herauszuhören. Die umfassende Darstellung direkt aus der Gruppe Lehre/Ausbildung kann hier weiterhelfen.

Das Grußwort kommt turnusgemäß vom Präsidenten des Dachverbands der Gemeinschaft der Heeresflieger, Brigadegeneral a.D. Uwe Klein. (**Seite 1**).

Auf **Seite 2** finden Sie eine Zusammenfassung des Vortrags ‚Krieg und Frieden', gehalten vom Ehrenpräsidenten der Gemeinschaft, Brigadegeneral a.D. Fritz Garben, im Rahmen eines erweiterten Stammtisches der GdH Bückeburg im Offizierheim Jägerkaserne.

Ab **Seite 5** erläutert der Leiter Grp Lehre/Ausbildung am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum, Oberstleutnant Robert Mederacke, die aktuellen Ausbildungsgänge zum Offizier Truppendienst und zum Offizier Militärfachlicher Dienst in den Bereichen Fliegerischer Dienst, Militärischer Flugkontrolldienst und Luftfahrzeugtechnischer Dienst und gibt auch einen Ausblick auf di e künftige Ausbildung auf dem neuen Luftfahrzeugmuster LKH Heer.

Auf **Seite 10** blickt unser Mitglied, HFw a.D. Hans-Joachim Bosse, auf die Fliegerische Ausbildung, praktiziert in den Anfängen der Heeresfliegertruppe, zurück.

Auf **Seite 13** zeigt Ihnen Hptm a.D. Rolf-Rainer Dembowsky den ehemaligen Flugplatz EDPH (Neuhausen ob Eck) in einer völlig anderen Nutzung.

Wie immer schließen wir auf den letzten Seiten mit einem Nachruf für in den letzten Monaten verstorbene Kameraden.

Hptm a.D. Lothar Wellhäußer

GDH BÜCKEBURG

Stammtisch mit Programm

Text: BrigGen a.D. Fritz Garben, Hptm a.D. Lothar Wellhäußer, Bilder: BrigGen a.D. Fritz Garben

Der Stammtisch der GdH Bückeburg am Mittwoch, 15. Mai, wurde durch einen kurzfristig festgemachten Programmpunkt bereichert: Der Ehrenpräsident der Gemeinschaft, BrigGen a.D. Fritz Garben – auf dem Rückweg von einem Klassentreffen in Hameln – machte das Angebot, vor den Mitgliedern der Gemeinschaft Bückeburg einen Vortrag zum Thema ‚Krieg und Frieden' zu halten. Nach Bekanntgabe fanden sich dann weit mehr als das Doppelte der sonst üblichen Teilnehmer im Garten des Offizierheims ein.
Pünktlich um 1600 Uhr begrüßte der Vorsitzende der GdH Bückeburg, Oberstlt a.D. Kleist, den Gast und die Besucher im Fürstensaal und übergab sogleich das Wort an General Garben.
Grundlage seines Vortrages waren seine Überlegungen und Gedanken zu den Fragen:

Was führt immer wieder zu Kriegen und wie schwer ist es, zum Frieden zu finden?
Zur Ernüchterung der Zuhörer begann der Ehrenpräsident mit der Feststellung, dass die Menschheit im Verlauf ihrer Geschichte in 95 bis 99 Prozent ihres Daseins im Zustand schwelender Gewalt gelebt hat, es immer und ständig kriegerische Auseinandersetzungen irgendwo auf der Welt gegeben hat.

Krieg der Bogenschützen, 9600 v. Chr., Ostspanien

Anhand dreier Beispiele aus der Geschichte sollten Antworten auf obige Fragen abgeleitet werden können.

Der 30-jährige Krieg (1618 – 1648)
Dieser Krieg war nicht nur eine Verbindung verschiedener Kriegstypen, vom Bürgerkrieg bis zum Staatenkrieg, vom Religionskrieg bis zum Hegemonialkrieg, bei dem unterschiedliche Mächte und Gruppen um politische, dynastische und wirtschaftliche Interessen rangen, er war auch ein Sammel- und Anlagerungskrieg für viele andere Kriege in Europa, die sich auf unterschiedliche Weise mit dem Krieg in Deutschland verbunden hatten.

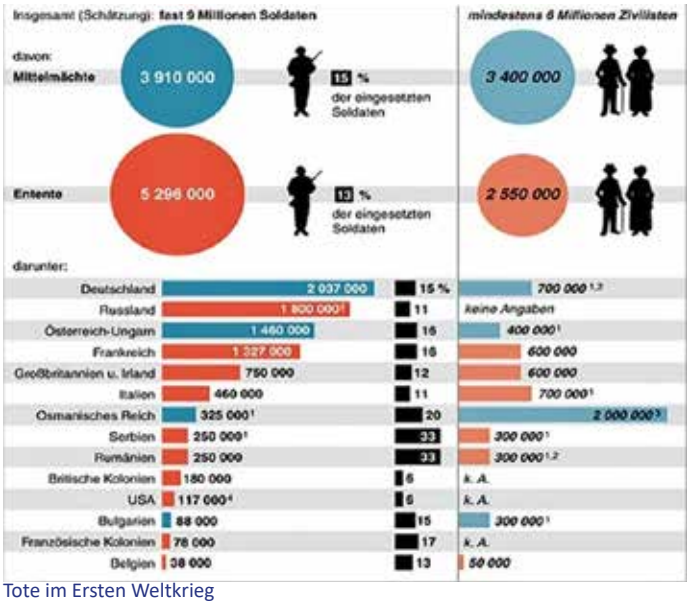
Entsprechend schwierig war es, über Friedensverhandlungen ein Ende der Kampfhandlungen zu erreichen. Schon 1634 scheiterte Papst Urban VIII. mit seinen Vermittlungsbemühungen zwischen den katholischen Monarchen Frankreichs auf der einen und Spaniens und des Heiligen Römischen Reiches auf der anderen Seite an der Weigerung der Parteien, mit Protestanten (Ketzern), den Herrschern Nordeuropas, Dänemark und Schweden, zu verhandeln. Ein Verhandlungsbeginn im März 1642 kam nicht zustande, weil alle Kriegsparteien auf günstigere Verhandlungsbedingungen durch eine Veränderung der Kriegslage setzten und weil immer noch unklar war, wer an den Friedensgesprächen teilnehmen sollte. Schließlich führte u.a. die Niederlage bayerisch-kaiserlicher Verbände in der Schlacht von Zusmarshausen im Mai 1648, der schwedische Vorstoß auf Prag und schließlich die Erkenntnis, dass selbst für die auf den Kriegsschauplätzen erfolgreichen Mächte Frankreich und Schweden eine Weiterführung des Krieges zu hohe Belastungen bedeutete, zu der Einsicht, besser die auf dem Tisch liegenden Kompromisse zu akzeptieren als den Krieg fortzuführen. So gesehen war der ‚Westfälische Frieden' von 1648 kein Triumph der Diplomatie, sondern ein Erfolg der Bereitschaft, (in der Not) Kompromisse zu schließen und den Interessen aller Beteiligten Rechnung zu tragen.

Die Vertragsexemplare werden verglichen

Der erste Weltkrieg (1914 – 1918)

Zum Ende des ersten Weltkriegs befand sich ganz Europa in einem nie gekannten Zustand der physischen und psychischen Erschöpfung. Die Befürchtung, durch eine vorzeitige Konzession in einer militärisch noch offenen Situation die eigene Position zu schwächen, verknüpfte in Frankreich wie in Deutschland die Lage auf dem Schlachtfeld mit der Frage nach der Resilienz, also der Anpassungs- und Widerstandsfähigkeit der Heimatgesellschaft. Der Weltkrieg verlängerte sich so durch sich selbst, da in jedem Monat höhere Todeszahlen und Lasten die Hürden für einen ehrenvollen Frieden immer mehr erhöhten und eine ständige Hasspropaganda ein Einlenken erschwerte. Erst als den deutschen Kommandeuren klar wurde, dass die Ressourcen nicht mehr ausreichten, die eingetretenen Verluste zu kompensieren und der Zusammenbruch unmittelbar bevorstand, drängte man auf Waffenstillstandsverhandlungen, um den Krieg so schnell wie möglich zu verhindern.

Am 18. Januar 2019, 2 Monate nach Unterzeichnung des Waffenstillstandsabkommens, versammelten sich die Vertreter von 27 Siegerstaaten zur Friedenskonferenz im Außenministerium in Paris. Deutschland und seine Verbündeten sowie das vom Bürgerkrieg heimgesuchte Russland waren nicht zugelassen. Im schroffen Gegensatz zur Forderung des damaligen US-Präsidenten Wilson nach Abschaffung der Geheimdiplomatie wurden alle wichtigen Beschlüsse von den Großmächten hinter verschlossenen Türen getroffen. Die kleineren Mächte konnten lediglich zustimmen. Die Kriegsschuldfrage, die das politische Leben in der ‚Weimarer Republik' schwer belasten sollte, hatte seinen Ursprung in den Vorgesprächen der Sieger zum ‚Versailler Vertrag' und fand auch dort im Kriegsschuldartikel 231 ihren Niederschlag. Erst später setzte sich langsam bei den Siegermächten und in Deutschland die Einsicht einer allseitigen Mitschuld am Kriegsgeschehen und seinen Auslösefaktoren durch, die vor allem in nationalistischem Denken und den Bündnisverflechtungen zu suchen waren.

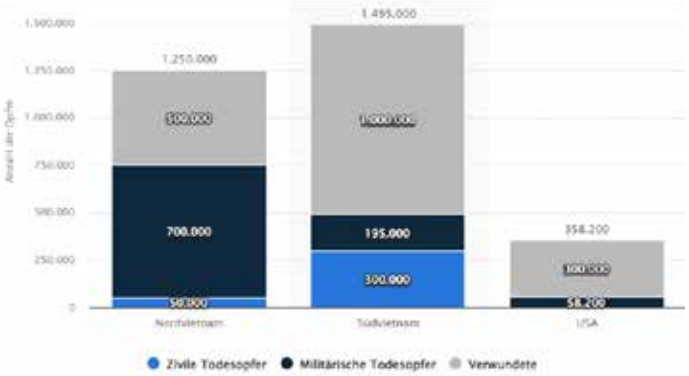


Tote im Ersten Weltkrieg

Wer noch Chancen auf dem Schlachtfeld sieht, wird den Kampf fortsetzen, solange es geht

Der Vietnamkrieg (1955 – 1975)

Der Kampf zwischen Nord- und Südvietnam entwickelte sich zu einem ‚Volkskrieg' der Nordvietnamesen und ihrer Verbündeten mit Südvietnam und dessen Schutzmacht USA und mündete schließlich trotz militärischer Überlegenheit der US-Streitkräfte in ein strategisches Patt. Alle Kriegsparteien glaubten lange Zeit daran, diese Situation jeweils zu ihren Gunsten verändern zu können, was alle Verhandlungsbemühungen aussichtlos machte. Weil die USA den Krieg auf der Basis konventioneller Kriegführung nicht gewinnen konnten, ein Einsatz von Atomwaffen von Präsident Johnson ausgeschlossen wurde, mussten sie den Krieg unter allen Umständen fortsetzen, um Einfluss, Prestige und ihre Ehre in der Region nicht zu verlieren und ihre Glaubwürdigkeit in ihrem weltweiten Bündnissystem nicht zu gefährden.



So mussten die offiziellen Friedensgespräche zwischen dem 18.01.1969 und dem 18.01.1973 in Paris scheitern, erst geheime Verhandlung zwischen Henry Kissinger (damals nationaler Sicherheitsberater unter Präsident Nixon) und Le Duc Tho (führender Organisator der Kämpfe in Südvietnam) führten schließlich zu einem Waffenstillstandsabkommen am 27. Januar 1973.

Le Duc Tho und Henry Kissinger nach Verhandlungsdurchbruch und Abkommen am 27. Januar 1973

Die sich aufdrängende Frage, warum wir Menschen nicht zu einem Zustand kommen, in dem die Mahnungen, die von den Denkmälern ausgehen, zu einer grundsätzlichen Verhaltungsänderung führen, bleibt unbeantwortet. Auch die großen Weltreligionen, die Geisteshaltung des ‚Humanismus' und die Strömungen des Pazifismus konnten immer wieder aufflammende kriegerische Auseinandersetzungen nicht verhindern.

Ergebnis und vielleicht ein Lösungsansatz:

Stabilität und Frieden können nur erreicht und bewahrt werden, wenn sie von der Stärke des Rechts und nicht vom Recht des Stärkeren bestimmt werden (Außenminister Genscher, sinngemäß). Das mit der Stärke des Rechts klappt aber nicht im Sandkasten, und das Recht des Stärkeren kann sich nur durchsetzen, wenn der vermeintlich Schwächere dies zulässt.

Das Recht des Stärkeren kann sich nur durchsetzen, wenn der vermeintlich Schwächere dies zulässt (Anm. der Red.: sofern er dazu in der Lage ist).

Die größte Schwäche des Pazifismus lag in dem Glauben, die Bekundung von Friedenswillen habe die Kraft, den Frieden zu bewahren.

Also: Abschreckung durch Stärke

Fazit:

Die drei angeführten Beispiele aus der Geschichte reichen nicht aus, um die grundsätzliche Frage nach der Entstehung von Konflikten zu beantworten und damit gleichzeitig Lösungen zur Prävention abzuleiten.

Zu denken geben die Parallelen bei den Gründen, die zu einer unerträglichen Verlängerung der jeweiligen Konflikte geführt haben und bei den Schwierigkeiten, die bei den Verhandlungen um eine Beendigung der Konflikte sichtbar geworden sind.

Übertragen auf den gegenwärtigen Krieg in unserer unmittelbaren Nachbarschaft bleibt nur wenig Hoffnung auf ein glücklicheres Ende. Das Publikum applaudierte, in einer eher nachdenklichen Stimmung gab es auch keine der sonst üblichen Fragen nach einem Vortrag.

Die aktuellen Ausbildungsgänge „Offizier Truppendienst“ und „Offizier Militärfachlicher Dienst“ in der Heeresfliegertruppe

Text & Grafiken: OberstLt Robert Mederacke

Bereits mit der Auflösung der zwei Offizieranwärterbataillone in MUNSTER und HAMMELBURG im Jahr 2020 erfolgte auch die Umstellung des Ausbildungsganges der Offizierlaufbahn des Truppendienstes (TrD) der Heeresfliegertruppe. Seit Juli 2022 ist ebenso der Ausbildungsgang in der Offizierlaufbahn des Militärfachlichen Dienstes der Heeresfliegertruppe umgestellt worden.

In diesem Artikel werden die beiden aktuellen Ausbildungsgänge vorgestellt und näher erläutert. Außerdem wird die Anpassung der Hubschrauberführergrundausbildung, wie sie in einem Pilotlehrgang seit diesem Jahr im Vorgriff auf die Einführung des Leichten Kampfhubschraubers (LKH) erprobt wird, dargestellt.

Offizier Truppendienst (Offz TrD)

Die Offizieranwärter (OA) für den Fliegerischen Dienst bzw. für den Militärischen Flugverkehrskontrolldienst (MilFVK) treten mit Abitur oder einem gleichwertigen Bildungsabschluss und einer Mindestverpflichtungszeit von 16 Jahren in der Regel zum 01.07. eines Jahres ihren Dienst bei der Heeresfliegertruppe in der Lehrgruppe B in der Jägerkaserne in BÜCKEBURG an. Im Rahmen der Flexibilisierung und Attraktivitätssteigerung und um ein größeres Bewerberpotential abschöpfen zu können, wurde als weiterer Einstellungstermin der 01.10. eines Jahres etabliert. Offizieranwärter für die Luftfahrzeugtechnische Ausbildung unter sonst gleichen Bildungsvoraussetzungen werden bei einer Mindestverpflichtungszeit von 13 Jahren und der zwingenden Voraussetzung der Studierfähigkeit für einen technischen Studiengang (technisches Grundpraktikum) jeweils zum 01.07. eines Jahres eingestellt.

Zu Beginn des Ausbildungsganges erfolgt die sechs-monatige Basisausbildung, die sich aus einer Zusammenführung der „altbekannten“ Grundausbildung (GA) und Spezialgrundausbildung (SGA) entwickelt hat, in der neu aufgestellten Heeresfliegerausbildungsstaffel der Lehrgruppe B und mit einer „Einweisung in die 3. Dimension“ abschließt; diese Einweisung ist

Offizier des Truppendienstes (Fliegerischer Dienst) — seit 01.07.2020 (90. OAJ)

Voraussetzungen für die Laufbahn:
- Abitur oder gleichwertiger Bildungsabschluss
- Mindestverpflichtungszeit 16 Jahre (mit und ohne Studium)

6 Monate	**Basisausbildung Heer (ehem. GrdAusb mit SpezGrdAusb)**
2 Monate	**Sprachausbildung Englisch** (SLP 3332), ggf. Sprachsonderprüfung
4 Monate	**Fahnenjunkerlehrgang Heeresfliegertruppe***, beinhaltet… - Ausbildung zum Gruppenführer - Methodik / Didaktik - Ausbildung zum Schießausbilder für Handwaffen
2,5 Monate	**Führungspraktikum / Grundpraktikum für techn. Studiengang**
1 Woche	**Modul Heeresprägung (OSH)**, beinhaltet… - Grundlagen Landoperation in Landes-/Bündnisverteidigung - Gefecht verbundener Waffen - Politische Bildung - Militärgeschichte
bis zu 48 Monate	**Studium (bei entsprechenden Voraussetzungen)**
4,5 Monate	**Offizierlehrgang Truppendienst (OSH Dresden),** beinhaltet - Führung im Einsatz (Führungsprozess) - Sport/KLF (Erhöhen KLF / Robustheit) - Ausbildung zum Übungsleiter Sport in der Bundeswehr - Wehrrecht - Politische Bildung - Menschenführung - Militärgeschichte
3 Monate	**Zugführerlehrgang Heeresfliegertruppe** - Ausbildung zum Zugführer der Truppengattung - Kraftfahrausbildung
5 Wochen	**Einzelkämpferlehrgang** (über den Verband)
bis zu 20 Monate	**Dienstpostenausbildung,** beinhaltet… fachspezifische Ausbildung: - Hubschrauberführergrundausbildung Theorie (Fliegertheor. Basisausbildung) - Flugphysiologische Grundlagenausbildung - Hubschrauberführergrundausbildung (HGA) - Überlebensausbildung für Hubschrauberbesatzungen (SERE-C, Gebirge, See)
bis zu 12 Monate	**Muster-/Einsatzflugausbildung** auf Einsatzwaffensystem (TIGER, NH90, SAR, zukünftig LKH)
	Verwendung als Hubschrauberführeroffizier in einem Heeresfliegerregiment

*(Laufbahnprüfung gem.§ 24 SLV)

eine einwöchige, erlebnisorientierte Ausbildung an der Segelflugschule in OERLINGHAUSEN, in der die jungen OA das Zusammenspiel zwischen Luftfahrzeugtechnik, Flugverkehrskontrolldienst und Flugdienst hautnah erleben und als OA-Jahrgang zusammengeschweißt werden sollen. Anschließend wird im Rahmen der Sprachausbildung das Sprachleistungsprofil (SLP) Englisch in den Ausprägungsgraden Hören - Sprechen - Lesen - Schreiben in der Höhe 3332 erworben bzw. bei hervorragendem Englisch-Einstufungstest durch eine Sprachsonderprüfung nachgewiesen. Die Englisch-Ausbildung findet in der Regel in DRESDEN in der Sprachausbildungsinspektion der Offizierschule des Heeres (OSH) statt.

Offizier des Truppendienstes (Flugsicherung / Militärischer Flugverkehrskontrolldienst) — **seit 01.07.2020 (90. OAJ)**

Voraussetzungen für die Laufbahn:
- Abitur oder gleichwertiger Bildungsabschluss
- Mindestverpflichtungszeit 16 Jahre (mit und ohne Studium)

6 Monate	**Basisausbildung Heer (ehem. GrdAusb mit SpezGrdAusb)**
2 Monate	**Sprachausbildung Englisch** (SLP 3332), ggf. Sprachsonderprüfung
4 Monate	**Fahnenjunkerlehrgang Heeresfliegertruppe***, beinhaltet… - Ausbildung zum Gruppenführer - Methodik / Didaktik - Ausbildung zum Schießausbilder für Handwaffen
2,5 Monate	**Führungspraktikum / Grundpraktikum für techn. Studiengang**
1 Woche	**Modul Heeresprägung (OSH)**, beinhaltet… - Grundlagen Landoperation in Landes-/Bündnisverteidigung - Gefecht verbundener Waffen - Politische Bildung - Militärgeschichte
bis zu 48 Monate	**Studium (bei entsprechenden Voraussetzungen)**
4,5 Monate	**Offizierlehrgang Truppendienst (OSH Dresden)**, beinhaltet - Führung im Einsatz (Führungsprozess) - Sport/KLF (Erhöhen KLF / Robustheit) - Ausbildung zum Übungsleiter Sport in der Bundeswehr - Wehrrecht - Politische Bildung - Menschenführung - Militärgeschichte
3 Monate	**Zugführerlehrgang Heeresfliegertruppe** - Ausbildung zum Zugführer der Truppengattung - Kraftfahrausbildung
5 Wochen	**Einzelkämpferlehrgang** (über den Verband)
bis zu 20 Monate	**Dienstpostenausbildung**, beinhaltet… fachspezifische Ausbildung: - Einweisung in die Militärische Flugsicherung - Sprachausbildung Luftfahrtenglisch Flugführungsdienste - Grundlagenausbildung Flugführungsdienst - Grundlagenausbildung Militärischer Flugverkehrskontrolldienst - Militärischer Flugverkehrskontrolldienst – Praxis - Lizenzerwerb (Ausbildung am Arbeitsplatz Militärischer Flugverkehrskontrolldienst)
	Verwendung als Militärscher Flugsicherungskontrolloffizier in einem Heeresfliegerregiment

*(Laufbahnprüfung gem.§ 24 SLV)

Als nächsten Ausbildungsschritt durchlaufen die OA den wieder ins Leben gerufenen Fahnenjunkerlehrgang (FhjLg) HFlgTr in der IV. Inspektion der Lehrgruppe B, der auch die Laufbahnprüfung nach § 24 Soldatenlaufbahnverordnung (SLV) beinhaltet.

Die nächsten zwei bis drei Monate stehen für ein Führungspraktikum in den Regimentern der Heeresfliegertruppe zur Verfügung bzw. für das oben schon erwähnte technische Grundpraktikum als zwingend zu schaffende Voraussetzung für das technische Studium an den Universitäten der Bundeswehr in MÜNCHEN und HAMBURG. Im Führungspraktikum sollen die jungen Kameraden zum einen den Regimentsalltag kennenlernen und zum anderen unter Anleitung von erfahrenen Kameraden erste Erfahrungen als Führer, Ausbilder und Erzieher ihnen anvertrauter Soldaten sammeln, um sich den besonderen Herausforderungen, die der Offizierberuf in Bezug auf Menschenführung mit sich bringt, bewusst zu werden.

Als Abschluss der 15-monatigen Ausbildung vor dem Studium findet das einwöchige Modul Heeresprägung an der OSH in DRESDEN statt. Ziel ist es, die OA zu prägen und die Rolle der Truppengattungen (TrGtg) als Teil der Landstreitkräfte (LaSK) im Gefecht verbundener Waffen (GefvbuWa) zu vermitteln. Das Rollenverständnis als Offizier und militärische Führungspersönlichkeit sowie die damit verbundene Identifikation mit dem Beruf als verantwortlicher Führer in den LaSK stehen hier im Fokus.

Für die nächsten vier Jahre liegt der Schwerpunkt der Ausbildung der OA in der akademischen Ausbildung an den beiden Universitäten der Bundeswehr. Nach dem Studium findet für die mitt-

lerweile zum Oberleutnant beförderten Offiziere der Offizierlehrgang (OL) Truppendienst (TrD) an der OSH in DRESDEN statt. Ziel des OL TrD ist, die Grundlagen dafür zu legen, als Offizier im Heer und in den LaSK allgemeine Aufgaben im gesamten Aufgabenspektrum von LaSK im Ausbildungs-/ Grundbetrieb und in der Landes-/ Bündnisverteidigung (LV/BV) selbständig auch unter komplexen Bedingungen auf der Ebene der Einheit und als Führungsgehilfe auf Verbandsebene erfüllen zu können. Weiterhin sollen das berufliche Selbstverständnis und die Identifikation mit den Rollen des Führers, Ausbilders und Erziehers weiter vertieft werden.

Ergänzend zum OL TrD reiht sich nun der Zugführerlehrgang (ZgFhrLg) HFlgTr ein, der zum Ziel hat, die Befähigung zu erlangen, einen Zug/ vergleichbare Teileinheit der HFlgTr nach den Einsatzgrundsätzen der HFlgTr zu führen, zu erziehen und auszubilden, also den klaren HFlg-Bezug herzustellen.

Für die Anwärter des Fliegerischen Dienstes und die angehenden Flugverkehrskontrolloffiziere (FVKOffz) schließt sich die bis zu 20 Monate dauernde fachspezifische Dienstpostenausbildung an, u.a. im Schwerpunkt mit der Hubschrauberführergrundausbildung (HGA) für die Piloten und der Grundlagenausbildung Militärischer Flugverkehrskontrolldienst und dem anschließenden Praxisanteil für die FVKOffz; die fachspezifische Dienstpostenausbildung für die angehenden Luftfahrzeugtechnischen Offiziere dauert nur ca. sechs Monate, da sie durch ihr technisches Studium bereits umfangreiche theoretische Kenntnisse mitbringen.

Für die OffzTrD Fliegerischer Dienst schließt sich noch die mehrmonatige Muster-/Einsatzflugausbildung (MEFA) auf den Einsatzwaffensystemen an.

Integraler Bestandteil der Offizierausbildung ist auch wieder der Einzelkämpferlehrgang, der allerdings aus der ersten Truppenverwendung in den HFlg-Verbänden heraus absolviert werden soll. Für die OffzTrD Fliegerischer Dienst wird die Überlebensausbildung Land (SERE Level C) als gleichwertig anerkannt.

Offizier des Truppendienstes (Luftfahrzeugtechnik) — **seit 01.07.2020 (90. OAJ)**

Voraussetzungen für die Laufbahn:
- Abitur oder gleichwertiger Bildungsabschluss
- Mindestverpflichtungszeit 13 Jahre (mit Studium)
- Studierfähigkeit für einen technischen Studiengang zwingende Voraussetzung!

6 Monate	**Basisausbildung Heer (ehem. GrdAusb mit SpezGrdAusb)**
2 Monate	**Sprachausbildung Englisch** (SLP 3332), ggf. Sprachsonderprüfung
4 Monate	**Fahnenjunkerlehrgang Heeresfliegertruppe***, beinhaltet… - Ausbildung zum Gruppenführer - Methodik / Didaktik - Ausbildung zum Schießausbilder für Handwaffen
2,5 Monate	**Führungspraktikum / Grundpraktikum für techn. Studiengang**
1 Woche	**Modul Heeresprägung (OSH)**, beinhaltet… - Grundlagen Landoperation in Landes-/Bündnisverteidigung - Gefecht verbundener Waffen - Politische Bildung - Militärgeschichte
bis zu 48 Monate	**Studium**
4,5 Monate	**Offizierlehrgang Truppendienst (OSH Dresden),** beinhaltet - Führung im Einsatz (Führungsprozess) - Sport/KLF (Erhöhen KLF / Robustheit) - Ausbildung zum Übungsleiter Sport in der Bundeswehr - Wehrrecht - Politische Bildung - Menschenführung - Militärgeschichte
3 Monate	**Zugführerlehrgang Heeresfliegertruppe** - Ausbildung zum Zugführer der Truppengattung - Kraftfahrausbildung
5 Wochen	**Einzelkämpferlehrgang** (über den Verband)
bis zu 6 Monate	**Dienstpostenausbildung**, beinhaltet… fachspezifische Ausbildung: - Grundlagenausbildung LfzT („BtrbFü Log OffzLfzTDst KOA") - Ausbildung zum Luftfahrzeugtechnischen / Luftfahrzeugelektronischen Offizier („General Familiarisation Course" auf ZielWasSys, Lehrgang "LfzTOffz HFlgTr") - Einweisung in die Betriebsabläufe Luftfahrzeugtechnik Heeresfliegertruppe
	Verwendung als Luftfahrzeugtechnischer Offizier in einem Heeresfliegerregiment

*(Laufbahnprüfung gem.§ 24 SLV)

Offizier Militärfachlicher Dienst (Offz MilFD)

Anders als in früheren Zeiten, als der Einstieg in die Laufbahn Offz MilFD über eine Einstellung in der Laufbahn Feldwebel im Truppendienst HFlgTr erfolgte, wird seit dem 01.07.2022 unter der Überschrift „OA vom 1. Tag“ der Direkteinstieg in die Laufbahn Offz-MilFD für den Fliegerischen Dienst und für den FVKDst umgesetzt. Als Mindestvoraussetzung für die Laufbahn ist mindestens der Realschulabschluss oder ein gleichwertiger Bildungsabschluss bei der Mindestverpflichtungszeit von 15 Jahren erforderlich.

Die Offz MilFD laufen mit den Offz TrD im ersten Ausbildungsjahr nahezu parallel. Auch bei den Offz MilFD folgt auf die Basisausbildung die Sprachausbildung und der FhjLg mit dem Unterschied, dass im FhjLg nicht die Laufbahnprüfung gem. SLV Bestandteil ist; für die Offz MilFD findet die Laufbahnprüfung erst an der OSH im Rahmen des OffzLg MilFD statt. Zwischen FhjLg und OffzLg werden der ZgFhrLg Offz MilFD und die Kraftfahrausbildung durchgeführt sowie nach dem OffzLg die Ausbildung zum Übungsleiter Sport bevor die fachspezifische Ausbildung beginnt.

Im Rahmen der fachspezifischen Ausbildung gehen die Offz MilFD Fliegerischer Dienst in schneller Abfolge durch die fliegertheoretische Basisausbildung, die flugphysiologische Ausbildung sowie die Überlebenslehrgänge bevor sie die HGA und anschließend die MEFA für die Einsatzwaffensysteme durchlaufen.

Die Offz MilFD MilFVK besuchen nach der Ausbildung zum Übungsleiter Sport ebenfalls die fachspezifischen Lehrgänge und absolvieren die erforderlichen Einweisungs- und Grundlagenlehrgänge ehe sie in die Praxisausbildung gehen.

Nach der HGA haben die Offz MilFD Fliegerischer Dienst sowie die Offz MilFD MilFVK nach dem Lizenzerwerb mindestens einer Lizenz - in der Regel Tower - die Voraussetzungen für die Übernahme zum Berufssoldaten (BS)

Offizier des Militärfachlichen Dienstes (Fliegerischer Dienst)

Direkteinstieg (seit 01.07.2022) „OA vom 1.Tag“!

Voraussetzungen für die Laufbahn:
- Realschulabschluss oder gleichwertiger Bildungsabschluss
- Mindestverpflichtungszeit 15 Jahre

6 Monate	**Basisausbildung Heer (ehem. GrdAusb mit SpezGrdAusb)**
3 Monate	**Sprachenausbildung Englisch (SLP 3332)**, ggf. Sprachsonderprüfung *
4 Monate	**Fahnenjunkerlehrgang MilFD HFlgTr**
1 Woche	**Kraftfahrausbildung B Fo**
3 Monate	**Zugführerlehrgang OffzMilFD**
5 Monate	**Offizierlehrgang Militärfachlicher Dienst** (Laufbahnprüfung zum Offizier) **
1 Monat	**Ausbildung zum Übungsleiter Sport in der Bundeswehr**
3 Monate	**HubschrFhrGrdAusb Theorie** (Fliegertheoretische Basisausbildung)
1 Woche	**Flugphysiologische Ausbildung**
2 Monate	**SERE-C LFB GrdMod, Überleben Gebirge LfzBes, Überleben See**
12 Monate	**Hubschrauberführergrundausbildung (HGA)**
12 Monate	**Muster-/Einsatzflugausbildung NH90, KH-TIGER oder SAR-Hubschrauber** ***
	Übernahme als Berufssoldat und Verwendung als Hubschrauberführeroffizier MilFD in einem Heeresfliegerregiment

* ggf. in Abhängigkeit Einstufungstest weitere vorbereitende Sprachausbildung
** OffzPrfg §41 (3) i.V.m. §24(2) SLV
*** derzeit noch nicht direkt anschließend an HGA, sondern zunächst über ProfRaum

Offizier des Militärfachlichen Dienstes (MilFVKKtrDst)

Direkteinstieg (seit 01.07.2022) „OA vom 1.Tag“!

Voraussetzungen für die Laufbahn:
- Realschulabschluss oder gleichwertiger Bildungsabschluss
- Mindestverpflichtungszeit 15 Jahre

6 Monate	**Basisausbildung Heer (ehem. GrdAusb mit SpezGrdAusb)**
3 Monate	**Sprachenausbildung Englisch (SLP 3332)**, ggf. Sprachsonderprüfung *
4 Monate	**Fahnenjunkerlehrgang MilFD HFlgTr**
1 Woche	**Kraftfahrausbildung B Fo**
3 Monate	**Zugführerlehrgang OffzMilFD**
5 Monate	**Offizierlehrgang Militärfachlicher Dienst** (Laufbahnprüfung zum Offizier) **
1 Monat	**Ausbildung zum Übungsleiter Sport in der Bundeswehr**
1 Monat	**Einweisung MilFS**
1 Monat	**Luftfahrtenglisch EinsFüKr**
2 Monate	**Grundlagen FIFüDst**
5 Monate	**Grundlagen MilFVK**
10 Monate	**MilFVK Praxis**
12 Monate	**Ausbildung am Arbeitsplatz MilFIVK (Lizenzerwerb)**
	Übernahme als Berufssoldat und Verwendung als Flugsicherungskontrolloffizier MilFD in einem Heeresfliegerregiment

* ggf. in Abhängigkeit Einstufungstest ergänzend vorbereitende Sprachausbildung
** OffzPrfg §41 (3) i.V.m. §24(2) SLV

Offizier des Militärfachlichen Dienstes (Luftfahrzeugtechnik / Luftfahrzeugelektronik) — Unverändert

Voraussetzungen für die Laufbahn:

- Bereits erfolgte Ausbildung zum Feldwebel Allgemeiner Fachdienst in der Fachrichtung Luftfahrzeugtechnik / Luftfahrzeugelektronik

2 Jahre	Ausbildung staatl. geprüfter Techniker (Fachrichtung Technik / Elektronik)
5 Monate	Offizierlehrgang MilFD (OSH)
1 Monat	Ausbildung zum Übungsleiter Sport Bw
3 Monat	Sprachausbildung Englisch (SLP 3332)
1 Monat	Grundlagenausbildung LfzT (Lehrgang „BtrbFü Log OffzLfzTDst KOA“)
2 Wochen	Lehrgang „General Familiarisation Course“ auf das ZielWasSys
2 Monate	Lehrgang “LfzTOffz HFlgTr”
	Übernahme zum Berufssoldaten und Verwendung als Luftfahrzeugtechnischer/Luftfahrzeugelektronischer Offizier MilFD in einem Heeresfliegerregiment

erfüllt und werden bei optimalem Ausbildungsverlauf nach drei Jahren zum BS übernommen.

Die Offz MilFD Luftfahrzeugtechnik/ Luftfahrzeugelektronik werden nach wie vor aus der Laufbahn der Feldwebel Allgemeiner Fachdienst in der Fachrichtung Luftfahrzeugtechnik / Luftfahrzeugelektronik rekrutiert und müssen sich einem Auswahlverfahren stellen. Danach werden sie zwei Jahre zum Staatl. geprüften Techniker (Fachrichtung Technik / Elektronik) ausgebildet, besuchen an der OSH den OffzLg MilFD sowie die Ausbildung zum Übungsleiter Sport und durchlaufen die fachspezifischen Anteile der Ausbildung. Auch hier steht am Ende die Übernahme zum BS sollten sie es in der Feldwebellaufbahn noch nicht gewesen sein.

Die neue Hubschrauberführergrundausbildung seit Juni 2024

Bereits vor der Entscheidung für den Leichten Kampfhubschrauber (LKH) als Nachfolgemuster für den in die Jahre gekommenen Schulungshubschrauber EC135 T1 wurde am IHTC eine Überarbeitung des Syllabus der HGA initiiert. Weitere Auslöser der Überarbeitung waren

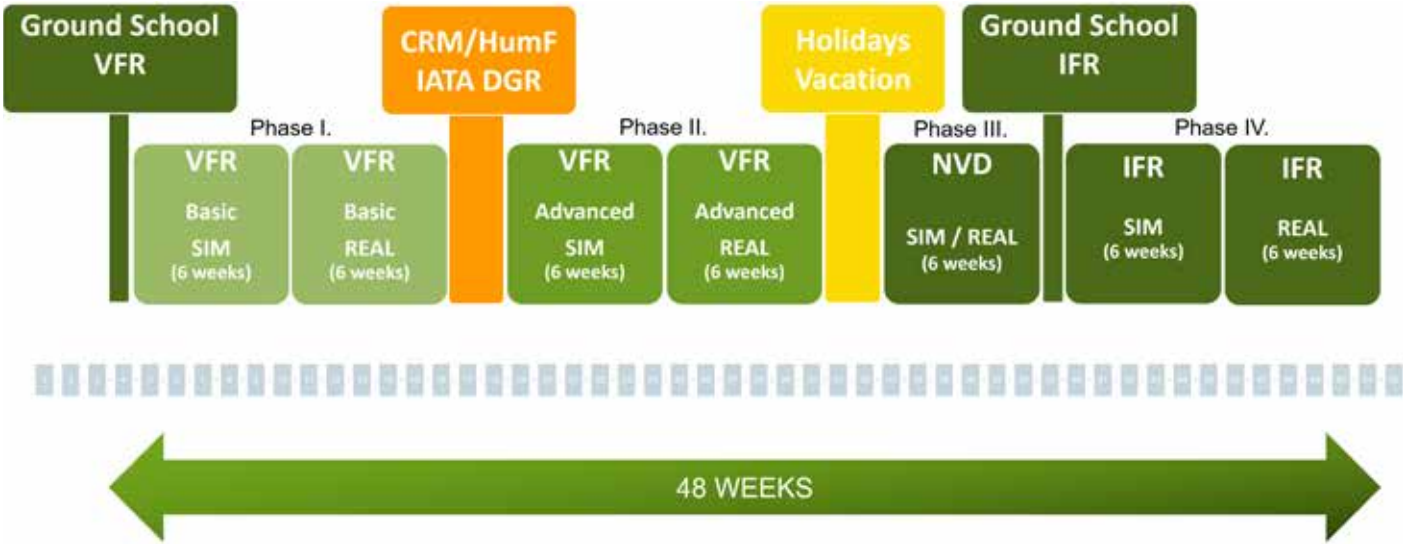
1. dass der Nutzungsvertrag der im Rahmen der HGA für die Autorotation bis zum Boden genutzten Bell 206 B3 in diesem Jahr auslaufen wird und
2. die zurzeit laufenden Obsoleszenzbeseitigungen im Sicht- und Projektionssystem des Simulatorzentrums eine Zertifizierung des Simulators für Autorotationen bis zum Boden ermöglichen wird.

Damit wird in der HFlgTr zukünftig nicht mehr im Realflug bis zum Boden autorotiert.
Weiterhin wird mit der Überarbeitung eine Effizienzsteigerung erreicht und die Dauer der HGA auf unter ein Jahr reduziert werden, da sie zurzeit mit einer Dauer von bis zu 15 Monaten deutlich zu lang ist.

Erreicht werden soll die deutliche Verkürzung u.a. durch eine stärkere Nutzung des Simulators und damit einer größeren Unabhängigkeit vom Wetter und dem Klarstand der Flotte. Weiterhin werden die Flugperioden von derzeit 1:15 Stunden auf 1:30 Stunden erhöht, was pro Woche eine zusätzliche Flugstunde pro Schüler generiert und auf die Gesamtdauer von 42 Wochen Flugdienst (Real und Sim) rechnerisch 42 Flugstunden erbringt. Bei rund 255 Flugstunden werden 171 Flugstunden im Simulator und 84 Flugstunden im Realflug absolviert.

Zur besseren und durchhaltefähigen Planbarkeit und zur Erhöhung der Flexibilität werden alle Phasen der Ausbildung SIM und Real gleich lang sein (6 Wochen) und die Phasen Nachtflug (Night Vision Device = NVD) und Instrumentenflug (Instrument Flight Rules = IFR) können, unter Berücksichtigung von z.B. Wetterkalender, in der Reihenfolge ausgetauscht werden.

Es wird nur noch drei feste Starttermine für HGAs geben: 1. KW, 25./26. KW und 45./46. KW. Pro Termin können planerisch bei ausreichender Ressourcenlage (Hubschrauber, Flugstunden, FLBs, FlgArzt u. a. UstgDienste, Infrastruktur, etc.) bis zu drei HGAs mit je 10 Flugschülern starten, so dass rechnerisch bis zu 90 Flugschüler pro Jahr ihre Ausbildung zum militärischen Hubschrauberpiloten beginnen können. Die Planung von jährlich wiederkehrenden festen Startterminen bei einer sicher erreichbaren Dauer von 12 Monaten schafft verlässliche Planungsgrößen und Konstanz.
Inhaltlich wird jede Flugstunde vom ersten Tag an einen taktischen Bezug haben, um von Anfang an deutlich zu machen, dass die HGA ein militärisches Training ist und die Kernkompetenzen



Die neue HGA für den Übergang auf LKH

eines militärischen Luftfahrzeugführers ausgebildet werden.
Absicht ist es nun, den neuen Syllabus in der bereits seit Mitte Juni 2024 laufenden HGA noch auf der in der Lehre bekannten EC 135 T1 zu erproben, um nach Durchführung, Evaluation und Anpassung ab Mitte 2026 den optimierten Syllabus auf dem zukünftigen Schulungssystem LKH zu implementieren.

Fliegerische Ausbildung Karo einfach

Text und Bilder: HptFw a.D. Hans-Joachim Bosse

Mit 20 Jahren rückte Hans-Dieter Stephan, genannt Steve, am 01.06.1960 als Wehrpflichtiger bei der Bundeswehr ein. Sein Wehrsold bewegte sich mit 30 DM ungefähr auf gleicher Ebene wie das heutige Taschengeld für Kinder im Grundschulalter. Die intensive Werbung der Bundeswehr, die ihren Mangel an Hubschrauber-Flugzeugführern beheben wollte, fiel bei ihm offenbar auf fruchtbaren Boden. Steve bewarb sich als Flugzeugführeranwärter. Eine sechsjährige Dienstzeit war die Voraussetzung für die kostspielige Pilotenausbildung.

Das Ziel, Flugzeugführer bei der Bundeswehr zu werden, war mit zahlreichen Hürden versehen, die Anzahl der Flugzeugführeranwärter schrumpfte bei jeder Hürde. Erstes Hindernis war der Gesundheitscheck, bei dem die Fliegertauglichkeit bestätigt werden musste. Danach konnte mit dem Segen des Psychologen die Ausbildung beginnen.

Bevor es in die Luft gehen konnte, stand im Vorfliegerischen Lehrgang in Bückeburg für fünf Monate Theorie und Englisch auf dem Lehrplan. Der im Unterricht vermittelte Stoff musste dann in Tests mit positiven Ergebnissen bestätigt werden. Das Militärische begleitete den Alltag, damit man nicht vergaß, dass man beim Heer gelandet war.

Als Nächstes stand für die Gefreiten die Karriere auf dem Programm. Im Unter-

offizierslehrgang wurde ihnen das Rüstzeug für einen Infanterie-Gruppenführer vermittelt. Geländeübungen, Waffenausbildung und die Didaktik, wie künftige Untergebene mit dem soldatischen Leben vertraut zu machen sind. Wer diesen dreimonatigen Lehrgang nicht bestand, für den war der Traum vom Fliegen aus.

An der nächsten Hürde ging es dann endlich in die Luft. Bei der Luftwaffe in Uetersen fand auf der Piper L18 eine Auswahlschulung statt, bei der die fliegerische Eignung überprüft wurde. Platzrunden und Gefahrenzustände durch nahende Strömungsabrisse wurden bis zum sprichwörtlichen Erbrechen simuliert, was bei manchem Flugschüler Realität wurde. Als Gegenmaßnahme zum bevorstehenden Strömungsabriss musste die Maschine auf den Kopf gestellt werden, um wieder die Fahrt aufzubauen. Letzteres führte nach mehreren dieser Manöver hintereinander bei einigen Flugschülern zum tatsächlichen Erbrechen. Passierte das mehrmals, war für sie damit der Lehrgang beendet. Die Maschine wurde nach einem solchen Flug von den Hinterlassenschaften gereinigt, aber der saure Geruch blieb. Für die nachfolgenden Schüler wenig angenehm. Wer nach der Einweisung nicht die erforderliche Sicherheit im Umgang mit der Maschine zeigte, dessen Flug wurde mit einem „U“ (für Unsatisfactory) bewertet. Bei drei solcher Benotungen war mit der Fliegerei Schluss. Die Theorie stand auch hier auf dem Lehrplan und das in den einzelnen Fächern Erlernte musste mit positiven Tests bestätigt werden. Ein anders Problem war ein spezieller Fluglehrer. Er schnappte sich vor dem Flug das Sitzkissen des Flugschülers und federte damit seinen Sitz

doppelt ab. Der Schüler saß auf dem blanken Drahtgestell. Solche Marotten wurden klaglos hingenommen, denn man wollte alles vermeiden, bei dem gottgleichen Fluglehrer in Ungnade zu fallen und eventuell das Lehrgangsziel zu gefährden. Die Krönung des Ganzen war dann der erste Soloflug, der nach ungefähr 12 Flugstunden fällig wurde. Damit war dann auch diese Hürde genommen. Als rituelle Handlung wurde die Krawatte abgeschnitten und zur Verbesserung des fliegerischen Gefühls, das im Hinterteil sitzen soll, gab es einige Schläge mit der flachen Hand auf dasselbe. Die anschließende Navigationsausbildung, die durch den ganzen Norden führte, war dagegen fast ein Kinderspiel.

Danach folgte die Ausbildung für unser künftiges Arbeitsgerät, dem Hubschrauber. Diese Schulung auf der Bell 47 GII war bei der Luftwaffe, an der Flugzeugführerschule „S“ in Fassberg. Der Hubschrauber bedeutet eine völlig neue Fliegerei, mit der nicht alle klarkamen. Anfangs fand die Fliegerei in Bodennähe in den sogenannten Hoverquadraten statt. Es war jedes Mal eine Erholung, wenn zur Abwechslung vom stationären Schwebeflug auch mal eine Platzrunde folgte. Nach 15 Flugstunden stand der erste Soloflug im Hoverquadrat an. Die Bell, die wegen ihres vollverglasten Cockpits auch den Namen „Goldfischkugel“ hatte, wurde bei Sonnenschein zu einer Mini-Sauna. In Steves Erinnerungsbuch an die Crew G-62-5 ist die Bell wie folgt beschrieben: Vorne Glas und oben Rotor. / Hinten Gitter, das Gestell. / In der Mitte sitzt der Rotor. / Das zusammen ist die Bell.

Nach 80 Flugstunden Grundschulung in Fassberg ging es weiter zur Luftrettungs- und Verbindungsstaffel der Luftwaffe nach Oberjettenberg. Hier waren 25 Flugstunden Gebirgsfliegerei auf der Reiteralpe zu absolvieren. Für viele angehende Flugzeugführer gehörte die dortige Schulung zu den schönsten Erinnerungen. Es war alles etwas primitiv, aber es fehlte jegliches Kasernenhof-Ambiente. Danach war die Krönung der seitherigen Anstrengungen die vom Spieß vorgenommene Aushändigung der Urkunde des Kommandos der Schulen der Luftwaffe. In ihr wurde bescheinigt, dass Unteroffizier Hans-Dieter Stephan die Ausbildung als Flugzeugführer für Hubschrauber erfolgreich abgeschlossen hat. Er erhielt damit die Berechtigung, das Tätigkeitsabzeichen des fliegenden Personals der Deutschen Luftwaffe zu tragen. Stolz schritt man danach umgehend zur Tat und nähte sich mit dem zur persönlichen Ausrüstung gehörenden Bundeswehrnähzeug die Schwinge an die Ausgehjacke.

Danach trennten sich die Wege der Crew in die Typeneinweisungen auf der Alouette II oder der Sikorsky H34.
Steve war für die Ausbildung auf der H34 vorgesehen, die ebenfalls in Fassberg stattfand. Auf dieser Maschine lernten die Flugschüler den Umgang mit einem Funkgerät. Für Informationen über den Flughafen dienten seither Signalfelder und die Kontakte zum Tower bestanden aus Lichtkanonen, Leuchtkugeln oder Flaggensignalen. Bei der Typeneinweisung auf die H34 fielen rund 50 Flugstunden an. Im Flugbuch von Steve sind 176 Flugstunden sowie 664 Autorotationen auf der Bell 47GII und der H34 dokumentiert.

Im April 1964 hatte Steve seinen ersten Flug bei der 3./200 in Laupheim. 1966 schied er hier als Stabsunteroffizier aus der Bundeswehr aus und studierte Betriebswirtschaftslehre. In den Semesterferien flogen er und weitere Ehemalige als Scheinerhalter in der 3./200, die einen fast chronischen Flugzeugführermangel hatte. Zwischen 1966 und 1972 verließen 19 Flugzeugführer die Staffel in Laupheim. Die ausgeschiedenen Flugzeugführer konnten in den Semesterferien ihren Schein erhalten und die Staffel konnte bei Manövern 12 Maschinen mit Flugzeugführern besetzen. Dies war für beide Seiten eine Win-Win-Situation.

In der 3./200 angekommen, Steve in der Mitte mit seinen Crew-Kameraden, die ihn durch alle Lehrgänge begleitet haben. Links Gernot Streipard und rechts Bernd Ast.

Nach dem Studium bekam Steve bei VFW in Bremen eine Stelle als Betriebswirt und Pilot. Im Rahmen dieser Tätigkeit wurde er zu einer Wehrübung für leitende Persönlichkeiten der Luftfahrtindustrie zur Luftwaffe nach Fürstenfeldbruck abgeordnet. Später folgte in den USA eine Tätigkeit bei der Firma Sikorsky, wo er an der Erstellung von luftfahrttechnischen Handbüchern mitwirkte. Um im Kreise dieser hochrangigen Crew seiner Arbeit das nötige Gewicht zu geben, wurde er dort kurzerhand in eine Uniform gesteckt, die ihn als Offizier der deutschen Luftwaffe auswies. Aus dem ehemaligen Stabsunteroffizier der Heeresflieger wurde so auf die Schnelle, wie auf dem Bild zu sehen, ein Leutnant.
1970 wechselte er von VFW in Bremen nach Friedrichshafen zu Dornier.

Dort ging er 1996 als Leiter der kaufmännischen Softwareentwicklung in den Ruhestand. Bis zu seinem Tod im Januar 2018 war er regelmäßig bei den Treffen der Laupheimer Heeresfliegergemeinschaft.

Text: Hptm a.D. Rolf-Rainer Dembowsky, Vorsitzender der GdH Neuhausen ob Eck, unter teilweiser Verwendung des Online-Archivs WIKIPEDIA.de
Bilder: Hubert Karl, UL-Sportclub SAULDORF-BOLL

Alle Jahre wieder... findet im Juni auf dem ehemaligen Heeresflugplatz Neuhausen ob Eck (EDPH) das größte Rockfestival im süddeutschen Raum statt.

Das erste South Side Festival fand 1999 auf dem ehemaligen Fliegerhorst NEUBIBERG bei MÜNCHEN statt. Damals kamen ca. 1.500 Zuschauer zum Festival, das über zwei Tage ging.

Schon ein Jahr später, also im Juni 2000, zog man auf den ehemaligen Heeresflugplatz NEUHAUSEN ob Eck um. Damals spielten die Bands noch vor 12000 Besuchern, aber ab diesem ersten Festival nahmen die Besucherzahlen rasant zu. Das geschah auch dadurch, dass immer mehr vom Flugplatzgelände freigegeben wurde. Parallel dazu kam die Freigabe von Wiesen und Äckern in der unmittelbaren Umgebung des Flugplatzes. Wie die Luftaufnahmen belegen, brauchen 65000 Besucher, die mit Autos, Wohnmobilen oder einfach nur mit Zelten anreisen, Platz zum Verbleib. Leider war das diesjährige Festival nicht vom Wetter verwöhnt, der Dauerregen verwandelte die Veranstaltung in eine Schlammschlacht. In TUTTLINGEN und Umgebung waren Gummistiefel ausverkauft, behelfsmäßig schützte man sich durch umgebundene Müllsäcke vor Schlamm und Nässe. Wer den Flugplatz kennt, wird auf den Luftaufnahmen das schwarze Band der Runway vermissen. Das war mit Schlamm und Schmutz bedeckt.

Mit den Besucherzahlen wuchs auch die Infrastruktur: Bis zu vier Bühnen, viele kleinere Zelte mit verschiedenen Freizeitangeboten, Riesenrad, ein Pool und ein mobiler ALDI und Zelte, in denen für das leibliche Wohl gesorgt wird. Und für die anderen menschlichen Bedürfnisse sind unzählige DIXI-Toiletten im Flugplatzbereich und in der Umgebung verteilt. Nicht zu vergessen die Stützpunkte der Hilfsdienste wie Deutsches Rotes Kreuz, Malteser Hilfsdienst etc. mit ihren freiwilligen Helfern.

Das Festival hatte auch dunklere Zeiten. 2007 wurde das Festival wegen schweren Unwetters abgesagt, ein Arbeiter wurde beim Zeltaufbau von einem umstürzenden Zeltmast tödlich verletzt.

2016 erfolgte eine weitere Absage des Festivals wegen Unwetters, in NEUHAUSEN liefen viele Keller voll Wasser, sturzbachartige Wassermassen machten einige Straßen unpassierbar. Das Flugplatzgelände musste geräumt werden, Festivalbesucher wurden vorübergehend in umliegenden Hallen untergebracht.

2020 und 2021 musste das Festival durch das Corona-bedingte Verbot von Massenveranstaltungen ausfallen.

2022 kamen dann schon 65.000 Besucher, obwohl ein Wochenendticket inkl. Campingplatz stolze 279,00 € kostete.

In diesem Jahr kamen viele Besucher bereits am Donnerstag, weil dann bereits die Musikproben laufen. Schon da waren sämtliche Zugangsstraßen verstopft. Die Zuweisung der Parkplätze und das Belegen der Zeltplätze dauert halt.

Ich lebe in FRIDINGEN an der Donau und kann das Dröhnen der Bässe deutlich hören, obwohl ich Luftlinie über fünf Kilometer entfernt wohne. Die Musikprobe lief bis Freitagmorgen 0330 Uhr, die offiziellen Konzerttage

sind auch nicht vorzeitiger beendet. Es traten am Freitag 19 Bands, am Samstag 26 Bands und am Schlusstag 23 Bands auf.
Zurück blieben wie jedes Jahr all die Dinge, die von den Besuchern nicht mehr mit nach Hause genommen wurden.

In erster Linie viel Unrat, aber auch Konserven, die der TUTTLINGER Tafel übergeben werden. Zelte, Einkaufswagen und Leergut. Im Endeffekt war man froh, aus eigener Kraft aus dem Schlamm auf die Straße zu gelangen oder rechtzeitig von Bauern mit Zugmaschinen befreit worden zu sein.

Und auch im nächsten Jahr wird die Karawane der Rockfans wieder Richtung Festgelände ziehen. Vorläufiger Ticket-Preis 299,00 €, kein Problem, man hat ja ein Jahr, um zu sparen.

Dann herrschen wieder vier Tage und drei Nächte Ausnahmezustand.

GdH-INFO - Impressum

Herausgeber: Dachverband der Gemeinschaft der Heeresflieger / GdH - Dachverband
Homepage: http://www.gdh-dachverband.de # E-Mail: lowell.gdh@gmail.com

Redaktion:
- Oberstlt a. D. Holger Gronau / Tel. 05722 - 920 20 89 / E-Mail: Holger.Gronau@web.de
- Oberstlt a. D. Peter Schlehufer / Tel. 05724 - 3214 / E-Mail: Peter.Schlehufer@gmx.de
- Hptm a. D. Lothar Wellhäußer / Tel. 0571 - 9424043 / E-Mail: lowell.gdh@gmail.com

Grafik und Layout:
- Hptm Benjamin Schwarze und OStFw Stephan Weber / E-Mail: benjamin.schwarze@arcor.de

Redaktionsschluss für die Ausgabe 4/2024 ist der 10.10.2024

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.

GdH Bückeburg e.V.

Die Gemeinschaft der Heeresflieger Bückeburg
trauert um

Hauptmann a.D.
Dieter Wefelmeier

der am 10.Juni 2024 im Alter von 82 Jahren verstarb.
Er lebte zuletzt in Stemwede

Hauptmann a.D. Dieter Wefelmeier war an der
Heeresfliegerwaffenschule über Jahrzehnte
als Fluglehrer auf Aloutte II und zuletzt
auf der Bo 105 eingesetzt.

Kameraden, die ihn aus dieser Zeit kennen,
beschreiben ihn als kompetenten, sehr hilfsbereiten
und kameradschaftlichen Piloten.

Wir werden Dieter Wefelmeier
in guter Erinnerung behalten.

Für die Gemeinschaft der Heeresflieger Bückeburg
Martin Kleist, Oberstlt und 1. Vorsitzender

Die Gemeinschaft der Heeresflieger Bückeburg
trauert um

Oberstleutnant a.D.
Wolfgang Kresse

Er verstarb am 03. Juni 2024 im Alter von 88 Jahren
und lebte mit seiner Familie in Obernkirchen.

Obwohl er kein „echter“ Heeresflieger, sondern Panzer-
Mann war, fand er über viele verschiedene Verwendungen
- vom Bundesgrenzschutz bis zum Kommandeur -
und Stabsverwendungen im Heeresamt
bis zur Zurruhesetzung 1994 den Weg zur
Heeresfliegertruppe bei der GdH Bückeburg,
womit er sich sein Bedürfnis nach kameradschaftlichen
Begegnungen erfüllen konnte und wo wir ihn
als netten und stets hilfsbereiten Kameraden erleben
konnten, der noch bis ins fortgeschrittene Alter
u.a. als Übungsleiter im Sport tätig war und den wir
so gern in Erinnerung behalten werden

Für die Gemeinschaft der Heeresflieger Bückeburg
Martin Kleist, Oberstlt und 1. Vorsitzender

GdH Celle-Faßberg e.V.

Die Gemeinschaft der Heeresflieger Celle-Faßberg e.V.
trauert um ihr langjähriges Mitglied

Oberfeldwebel d.R.
Uwe Tölke

Er verstarb am 07.07.2024 im Alter von 65 Jahren.

Uwe Tölke war zuletzt als Bordmechanikerfeldwebel im
Heeresfliegerregiment 10 „Heideflieger“ eingesetzt

Wir werden ihn in guter Erinnerung behalten und
in unseren Herzen auf seinem letzten Flug begleiten.

Die Gemeinschaft der Heeresflieger Celle-Faßberg e.V.
trauert um ihr langjähriges Mitglied

Hauptmann a.D.
Horst-Dietrich Rößler

Mit Horst-Dietrich Rössler haben wir am 16.07.2024,
11 Tage vor seinem 90. Geburtstag,
einen zutiefst menschlichen und feinsinnigen
Kameraden verloren, der bis 1988 im
Heeresfliegerregiment 10 als Luftfahrzeugführer
und Fluglehrer eingesetzt war und zu dem nicht nur junge
Kameraden immer bewundernd aufgeblickt haben!

Durch seinen beherzten, selbstlosen und
mutigen Einsatz rettete „Keule Rössler“
- wie wir ihn immer liebevoll nannten -
am 30.01.1984 nach einem schweren Flugunfall
mit einer Bell UH1D im Rahmen eines
BIV-Nachttieffluges dem BordmechanikerFw,
unserem Kameraden Günter F., das Leben,
indem er ihn aus dem bereits brennenden
Luftfahrzeug befreite!

Horst-Dietrich Rössler war uns allen stets ein
leuchtendes Vorbild,
kameradschaftlich, menschlich wie fachlich
und so begleiten wir ihn in unseren Herzen
auf seinem letzten Flug!

R.I.P. „Keule“!

Für die Gemeinschaft der Heeresflieger Celle-Faßberg e.V.
Bernd Claus, Oberst d.R. und 1. Vorsitzender

Gemeinschaft Mendiger Heeresflieger e.V.

Manchmal scheint die ganze Welt entvölkert zu sein,
wenn ein einziger Mensch fehlt.
- Alphonse de Lamartine -

Wir veabschieden uns von unseren Mitgliedern

Hauptmann a. D.
Hans (Hannes) Sattler

ist am 25.06.2024
im Alter von 84 Jahren
verstorben.

StFw a.D.
Werner Rüb

hat am 04.07.2024
im Alter von 88 Jahren
seine letzte Reise angetreten .

StFw a.D / OStFw d.R.
Georg (CHicky) Merken

musste am 08.07.2024
im Alter von 67 Jahren
von uns gehen .

Man lebt zweimal: das erste Mal in der Wirklichkeit,
das zweite Mal in der Erinnerung.
- Honoré de Balzac -

In Stille verneigen wir uns vor den Verstorbenen
und unsere Gedanken
sind bei ihren Angehörigen.

Gemeinschaft Mendiger Heeresflieger
Der Vorstand

GdH Niederstetten e.V.

Die Gemeinschaft der Heeresflieger Niederstetten trauert
um den ehemaligen Vorsitzenden

Oberstleutnant a.D.
Peter Schröder

Er verstarb am 08. Juli 2024 im Alter von 85 Jahren.

Unsere Gemeinschaft hat einen wertvollen Menschen und Kameraden verloren, der sich lange Jahre für das Wohl unserer GdH eingesetzt hat.

Nachdem sich im Jahr 2001 die erste Gemeinschaft der Heeresflieger in Niederstetten aufgelöst hatte, gelang es Oberstleutnant a.D. Schröder durch sein persönliches Engagement, in recht kurzer Zeit, im Oktober 2002 unsere heutige Gemeinschaft erneut zu gründen.

Er übernahm selbstverständlich das Amt des 1. Vorsitzenden und führte unsere GdH bis in das Jahr 2010.

Nach der Niederlegung seines Mandats blieb er uns eng verbunden.

Wir werden uns an ihn stets als
engagierte Persönlichkeit erinnern.

Uwe Paul
Hauptmann a.D.
1. Vorsitzender