

Gemeinschaft der Heeresflieger

- seit 1989 -



GdH Dachverband - Vorsitzender

GdH
INFO 3/99

Liebe Kameraden!

Wie in der GdH Info 2/99 bereits angekündigt, wurde am 07.06.1999 die **Gemeinschaft der Heeresflieger KÖLN-WAHN** gegründet. 32 Gründungsmitglieder wählten ihren ersten Vorstand:

1. Vorsitzender **Oberst a.D. Karl Hiergeist**
2. Vorsitzender **Oberst Wolfgang Raschke**

Geschäftsführer **Oberstlt a.D. Bernd Holthaus**
Schriftführer **Major Dietrich Deichmann**
Kassenwart **HptFw Michael Hüners**

Wir begrüßen die Mitglieder dieser neuen **Gemeinschaft der Heeresflieger** in unseren Reihen und freuen uns auf die Zusammenarbeit zum Wohl unserer Truppengattung. Die Gesamtzahl der örtlichen Gemeinschaft ist damit auf 13 gewachsen; nur „der Hohe Norden“ -HOHENLOCKSTEDT- fehlt noch als 14. Gemeinschaft ...

Roesen
Oberst a.D. / Vorsitzender

Gemeinschaft der Heeresflieger Bückeburg

BÜCKEBURG

Über die diesjährige Informationsreise der GdH Bückeburg berichtet der Mitorganisator und Leiter der Reise Oberstlt a.D. Peter Schlehofer.

Celle - mehr als nur eine schöne Stadt:

Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen. Diese bekannte Erfahrung stand am Ende der diesjährigen **Informationsreise der GdH Bückeburg** für alle Teilnehmer als eindeutiges Fazit fest. Denn zwei Tage erlebten rund zwei Dutzend ehemalige Heeresflieger die Gastfreundschaft und ein außerordentlich vielseitiges Informationsangebot beim **Heeresfliegerregiment 16 in CELLE-WIETZENBRUCH**. Daneben zeigte die alte Garnisonsstadt Celle ein buntgemischtes Bild sehenswerter Einrichtungen, eine zeitlos schöne Altstadtansicht und beeindruckende kulturgeschichtliche Sammlungen.

In der Immelmann-Kaserne begrüßte der **Kommandeur Heeresfliegerregiment 16, Oberst Thomas Winter**, die Gäste persönlich und stellte in einem überaus anschaulichen und interessanten Vortrag seinen Verband in der neuen KRK-Struktur und in den neuen Aufgaben vor. Schnell wurde den überwiegend älteren Kameraden hierbei wie auch bei den Ausführungen des **stellvertretenden Regimentskommandeurs, OTL Heidmann**, klar, wie sehr sich das Einsatz- und Aufgabenspektrum gegenüber zurückliegenden Zeiten geändert hat - auch und besonders im Dienst am Standort. Sehr umfassend und einfühlsam beschrieb OTL Heidmann u.a. die Anforderungen an den Standortältesten und Beauftragten für Regionale Aufgaben am Beispiel des ICE-Unglücks in ESCHEDE am 06.06.1998, das den Verband besonders gefordert hat und ihm auch heute noch Leistungen abverlangt. Wie engagiert und ernsthaft sich die verantwortlichen Vorgesetzten der Vorbereitungen auf den Einsatz als Krisenreaktionskräfte, z.B. für KFOR, widmeten, konnten die Besucher bei der Teilnahme an verschiedenen Ausbildungs-

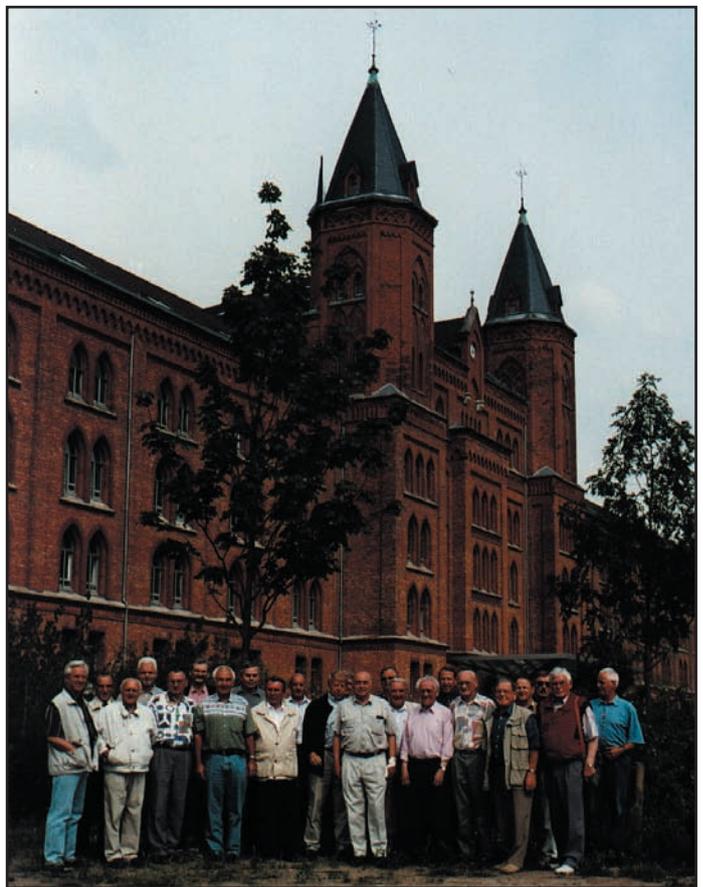
stationen, der sogenannten Grundlagenausbildung, miterleben. Nicht nur der Umfang der Programme erstaunte dabei, insbesondere die professionelle Qualität der Ausbildungsdurchführung löste uneingeschränkte Anerkennung aus.

Gelegenheit zum Rückblick auf gemeinsam erlebte alte Zeiten erhielten die Bückeburger beim abendlichen Treffen mit einer stattlichen Anzahl von Angehörigen der **GdH Celle/Faßberg**, angeführt von **Oberst a.D. Bernd Emmerich**, dem Vorsitzenden der örtlichen Gemeinschaft. So manche Heeresfliegeranedote konnte aufgewärmt werden, gefördert und garniert mit edlem Ratzeputz.



Vor dem Celler Schloß

Was leistet die zentrale Ausbildungsstelle der Blauröcke Niedersachsens und wie vollzieht sich die Brandschutz-ausbildung für die verschiedenen Feuerwehren? Auf diese und viele weitere Fragen erhielten die GdH-Angehörigen bereitwillig Auskunft an der Landesfeuerwehrschule in CELLE, die auch mit einem modernen Gerätepark und vielseitigen Ausbildungsmöglichkeiten aufwartete. Daß Frauen dabei genauso unterschiedslos wie Männer gefordert werden, war nur einer der insgesamt vielen neuen Eindrücke. Hannoversche Militärgeschichte bis zu ihrem Ende durch die preußische Dominanz um 1866/67 ist das Thema der eindrucksvollen Bilder- und Uniformensammlung in der militärhistorischen Abteilung des **Bomann-Museums** im schönen Celler Schloß, die sich die Reisegruppe nicht entgehen ließ. In einer fachkundigen Führung erhielt sie interessante Einblicke in eine nur noch selten beleuchtete Epoche der welfischen Geschichte. Eine gute Regie spart sich die „Knaller“ bis zum Schluß auf. Es war aber wohl mehr das Glück der Umstände vor Ort, das den Organisatoren der Informationreise, **Oberstlt a.D. Peter Schlehofer** und **Oberstlt a.D. Rudolf Kibat**, den Höhepunkt der Reise an ihrem Ende bescherte. Einer geführten Besichtigung der Celler Innenstadt mit ihren zahlreichen und einmalig schönen alten Fachwerkhäusern folgte als Tüpfelchen auf dem „i“ ein Besuch im neuen **Celler Rathaus**, der von der Stadt erworbenen und umgebauten alten Heidekaseme aus dem Jahre 1869, zuletzt in britischer Nutzung. Sie gilt als der wohl größte und älteste erhaltene militärische Backsteinbau unter Denkmalschutz. Der **Leiter des städtischen Hauptamts, Herr Förster**, nahm sich sehr viel Zeit, die Gäste durch dieses Kleinod der Stadt mit seiner überaus interessanten Baulichkeit zu führen sowie die Restaurierung des Gebäudes zur Nutzung als funktionierendes Verwaltungszentrum zu erläutern. In einem spannenden Vortrag wußte er darüber hinaus die Fortentwicklung zu einer effizienteren und damit auch kostengünstigeren Verwaltung einer großen Stadt im Wettbewerb mit vergleichbaren anderen Städten in Niedersachsen und bundesweit darzustellen. Das Urteil aller stand schnell fest: Hier hat die Stadt Celle etwas geschaffen, was sich sehen lassen kann. Und das betrifft nicht nur das eindrucksvolle neue Rathausgebäude mit seiner sehenswerten Parkumgebung, das zweifellos auch jetzt bereits ein neuer städtebaulicher Anziehungspunkt und ein Musterbeispiel gelungener Konversion ist. Verständlich ist, daß



Die Mitglieder der GdH Bückeburg vor dem neuen Rathaus in Celle

die Reiseteilnehmer nun schon gespannt auf die Planung für das nächste Jahr warten und sich dabei ein ähnlich begeisterndes Programm erhoffen.

FRITZLAR

Das Heeresfliegerregiment 36 hatte von November 1998 bis April 1999 **Hauptmann Thomas Wyen** als OSCE - Beobachter, im Kosovo-Einsatz. Bei unserem HFlg-Treffen im April hielt Hauptmann Wyen einen Bild- und Diavortrag über seinen



Vor dem Bergbaumuseum

Kameradschaft ehemaliger Heeresflieger e.V. FRITZLAR

Einsatz. Der Vortrag sowie die gezeigten Bilder und Dias haben die anwesenden Kameraden tief beeindruckt und schockiert.

Im Mai führte die Kameradschaft eine Informationsfahrt in das ehemalige BorkenerBraunkohleabbaugebiet durch. Hier wurde das Bergbaumuseum mit Unter- und Übertage-Kohleabbau besichtigt. Uns wurde die Grubenexplosion vom 01. Juni 1988, bei der 56 Bergleute ihr Leben verloren, erklärt und dargestellt. Schaufelradbagger, Kohletransportzüge und Kohlebunker beeindruckten die Besucher genauso wie die Demonstration der Stromerzeugung aus Braunkohle.

Die Renaturalisierung dieses Braunkohle-abbaugebietes wurde uns von einem Beauftragten der Naturschutzbehörde, am Beispiel des Borkener-Sees, erklärt.

Im Juli widmete sich die Kameradschaft wieder einem militärischen Thema. Der stellvertretende Brigadekommandeur der Luftmechanisierten Brigade 1 und Kommandeur der Brigadeeinheiten **Oberst Holste**, schilderte, informierte und unterrichtete über Gliederung, Aufgaben und Einsatzgrundsätze der Brigade. Die tolle Vortragsart, die locker, informativ und überzeugend geführte Diskussion begeisterte alle Teilnehmer.

gez.
Hptm a.D. Horst Krink

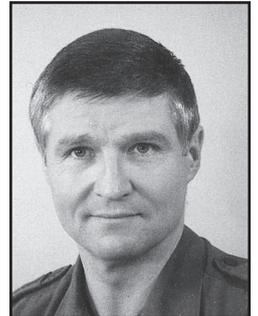
Helfer bei der Lawinenkatastrophe in Österreich

Während des Monatstreffs der Gemeinschaft Laupheimer Heeresflieger am 03.04.1999 in der Kurt-Georg-Kiesinger-Kaserne LAUPHEIM berichtete der S1 StOffz Heeresfliegerregiment 25 Oberschwaben, **Oberstlt Schilberg**, über den Einsatz des Regiments mit dem MTH CH 53 bei der Lawinenkatastrophe im PAZNAUTAL in Österreich.

Die Heeresflieger aus LAUPHEIM gehörten zu den ersten Hilfskräften, die das dringend benötigte schwere Räumgerät in das Krisengebiet einflogen. Bei ihren nächtlichen Rückflügen brachten die Besatzungen eingeschlossene Urlauber in Sicherheit.

Desweiteren informierte Oberstlt Schilberg über die jetzigen Aufgaben des HFlgRgts in **Bosnien** und **Mazedonien**.

Alle Ehemaligen zeigten sich sehr interessiert an den wachsenden Aufträgen der Bundeswehr.



Oberstlt Schilberg

gez.
Willy Klinker
Hptm a.D.

Aus der Geschichte der Heeresfliegertruppe

Ein Bericht von Hptm a. D. Willi Warnecke
- Teil 1 -

A. Ein bißchen Geschichte vorab:

Nachdem Anfang 1957 von den französischen Streitkräften der erste Heeresflugplatz **NIEDERMENDIG** übernommen worden war, auch ich gehörte dem damaligen Übernahmekommando (Bild rechts) unter **Major Ebeling** an, begann die Aufstellung der geplanten Einheiten. Die Struktur sah seinerzeit eine zentrale Kommandobehörde vor, das HFlgKdo 801 (die Kennziffer der Heeresflieger war die „8“), das als erstes nach dem Flugplatzkommando H-841 aufgestellt wurde. **Kommandeur: Oberst Häring**. Die HFlgStff 811 wurde ziemlich schnell aufgefüllt, mit Standort Niedermendig. Parallel, mit leichter zeitlicher Verzögerung wurde die Übernahme des HFlgPI **FRITZLAR** vorbereitet. Dort wurden recht bald die Staffeln 812, die 813 und die 814 aufgestellt. Wie auch die 822, eine Transportstaffel.

Bis hierhin nur ein kurzer Einblick in die Gründungszeit anno 1957.

Als fliegerisches Gerät war vorgesehen und in der Zuführung begriffen das Aufklärungs-, Verbindungs- und Beobachtungsflugzeug, die Do-27 (Bild unten, noch mit hohem Fahrwerk, ohne Funk). Ein problemloses Flugzeug, das allerdings nicht ganz dem damaligen Vergleich mit dem legendären FIESELER STORCH standhielt. Dazu wurden auch zeitweise, bis nach der Heeresstrukturreform 1958, zwei zweimotorige PEMBROKE als Kuriemaschinen in Niedermendig stationiert.



Übernahme des Heeresflugplatzes NIEDERMENDIG
nach dem Einholen der französischen Flagge
(der Autor dieses Berichtes ganz rechts als Fw)

Und dann waren da die Hubschrauber. In unserem damaligen Sprachgebrauch gab es „Leichte“ und „Transport“-Hubschrauber. Davon waren recht bald verfügbar

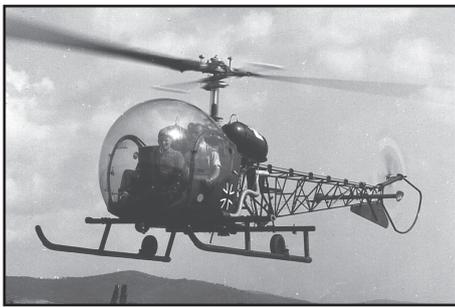
- als Transport-Hubschrauber: - die H-34 (Sikorsky S-58) und die H-21 (Vertol), die „Banane“
- als Leichte Hubschrauber: 6 Bell 47 G2, 6 S.O.1221 „Djinn“ und 6 Saunders Roe „Skeeter“.

Die Hubschrauber waren als Erstausrüstung gedacht, bis später - nach entsprechender Auswahl, Standardtypen gefunden worden waren.

Ich beschränke mich auf die „Leichten“ Hubschrauber.

Nachdem im Sommer 1958 ein Leistungsvergleich zwischen einer Agusta Bell -47 J („RANGER“), einer SE 3130 „ALOUETTE II“ und, eigentlich wohl außer Konkurrenz, einer Westland „WIDGEON“ durchgeführt worden war,





Bell 47 G2



S.O. 1221 „Djinn“



Saunders Roe „Skeeter“

wurde als Standard-Modell die Alouette ausgewählt und deren Einführung betrieben. Die „Umschulung“ der Piloten sollte vorübergehend in **PARIS** erfolgen.

B. Erstes Kennenlernen

Und so reisten wir ersten Kandidaten am 9./10. Mai 1959 dorthin. Unser Lehrgang bestand aus 9 Mann:

Hptm Karl-Heinz Röper (Kommandoführer)

**HptFw Wolfgang Lahl • HptFw Friedrich Gottschalk • OFw Max Riedel • OFw Heinz Westhäuser • Fw Wilhelm Harder
Fw Karl Jennrich • Fw Willi Warnecke sowie Flugkapitän Eberhard Krüger (ErprSt 61).**

Das Herstellerwerk der Alouette (Sud Aviation) befand sich zu der Zeit in LA COURNEUVE (unmittelbar neben dem Flughafen LE BOURGET). Dort zunächst großartiger Empfang und Speisen (im Flughafenrestaurant von LE BOURGET) und eine Führung durch den Betrieb.

Untergebracht waren wir in einem kleinen Hotel in der Rue des Archives, im Zentrum von Paris also.

Unsere Ausbildung erfolgte durch Piloten einer privaten Gesellschaft, der Firma HELICOPAIR, mit Sitz am HELIPORT DE PARIS. Dorthin fuhren wir täglich mit der METRO. Von dort aus flogen (oder fuhren) wir zu einem Sportflugplatz im Südwesten der Stadt: TOUSSUS-LE-NOBLE, für das fliegerische Training.

(Besondere Erinnerung: Die französischen Sportflieger benutzten uralte Maschinen; ich schätze, die stammten größtenteils aus den dreißiger Jahren.)

Das Gras des Flugplatzes war ungemäht, und so zischten wir bei „scharfen“ Autorotationen, vor dem Aufsetzen wurde ein „Riesen-Flare“ in sehr niedriger Höhe über Grund durchgeführt, fünfzig oder auch mehr Meter durch das hohe Gras.

Den Abschluß der Ausbildung bildete ein Check-Flug mit dem Chefpiloten der Schule, sowie ein weiterer Checkflug mit Hptm Röper zum Nachweis der Lehrbefähigung.

Selbstverständlich haben wir in den dreieinhalb Wochen die Stadt und viele Sehenswürdigkeiten, **NOTRE DAME**, den **LOUVRE**, **SACRE COEUR**, den **Invalidendom**, **Place de la Concorde**, das **Rathaus (HOTEL DE VILLE)**, **ARC DE TRIUMPH** usw., per pedes ergründet bzw. erkundet.

Am 3. Juni 1959 wurden wir durch den Verkaufsdirektor des Werkes und den Chefkonstrukteur der Alouette, **Monsieur Marchetti**, auf dem Flughafen LE BOURGET verabschiedet, nachdem wir „unsere“ Maschinen übernommen hatten.

Und dann ging's auf die Reise zur Überführung der ersten 10 Al II nach NIEDERMENDIG. Da wir jedoch nur 9 Umschüler gewesen waren, mußten wir einen Werkspiloten, **M. HENRY**, „ausleihen“. Der übernahm auch die Führung der Formation. Schließlich hatte keine Maschine ein Funkgerät an Bord. So flogen wir über LIEGE (Lüttich) und den Zoll-Flughafen KÖLN-BONN nach NIEDERMENDIG. Ganz stolz ließen wir uns dort in Empfang nehmen.

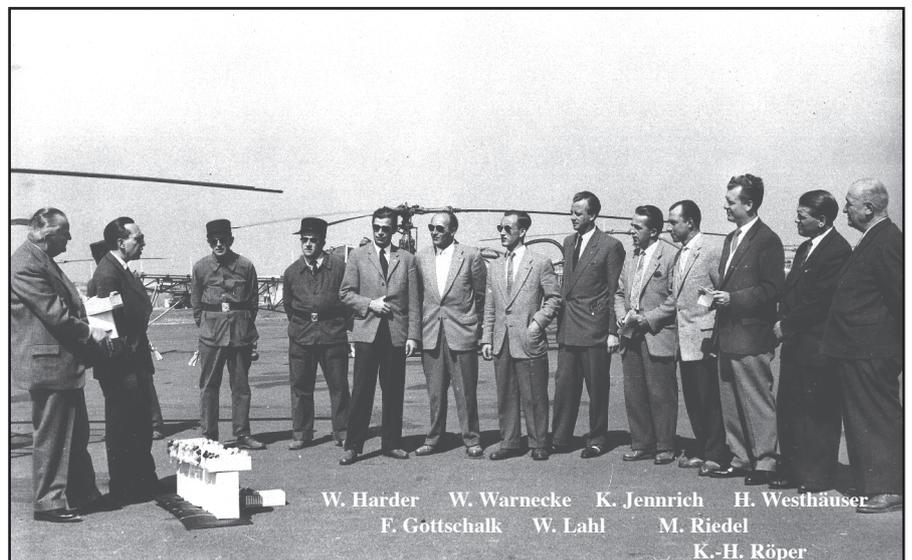
Am 10. Juli überführten wir noch einmal einen Pulk auf gleicher Route von PARIS nach NIEDERMENDIG. An die Hinreise kann ich mich nicht mehr erinnern (ob per Bahn oder Transportflugzeug der Luftwaffe?).

Bald danach wurde das Werk SUD AVIATION nach MARIIGNANE bei MARSEILLE verlegt, wo dann die Hubschrauber abgeholt wurden.

Soweit ein Rückblick auf die Ereignisse vor nunmehr 40 Jahren!

Ein bißchen wehmütig blicke ich auch deswegen auf das gemeinsame Erlebnis zurück, weil der größte Teil meiner damaligen Kameraden inzwischen tödlich verunglückt (**Wolfgang Lahl** und **Max Riedel** 1962 mit einer Al III bei MITTENWALD) oder verstorben ist.

(Teil 2 in GdH INFO 4/99)



Verabschiedung der Lehrgangsteilnehmer