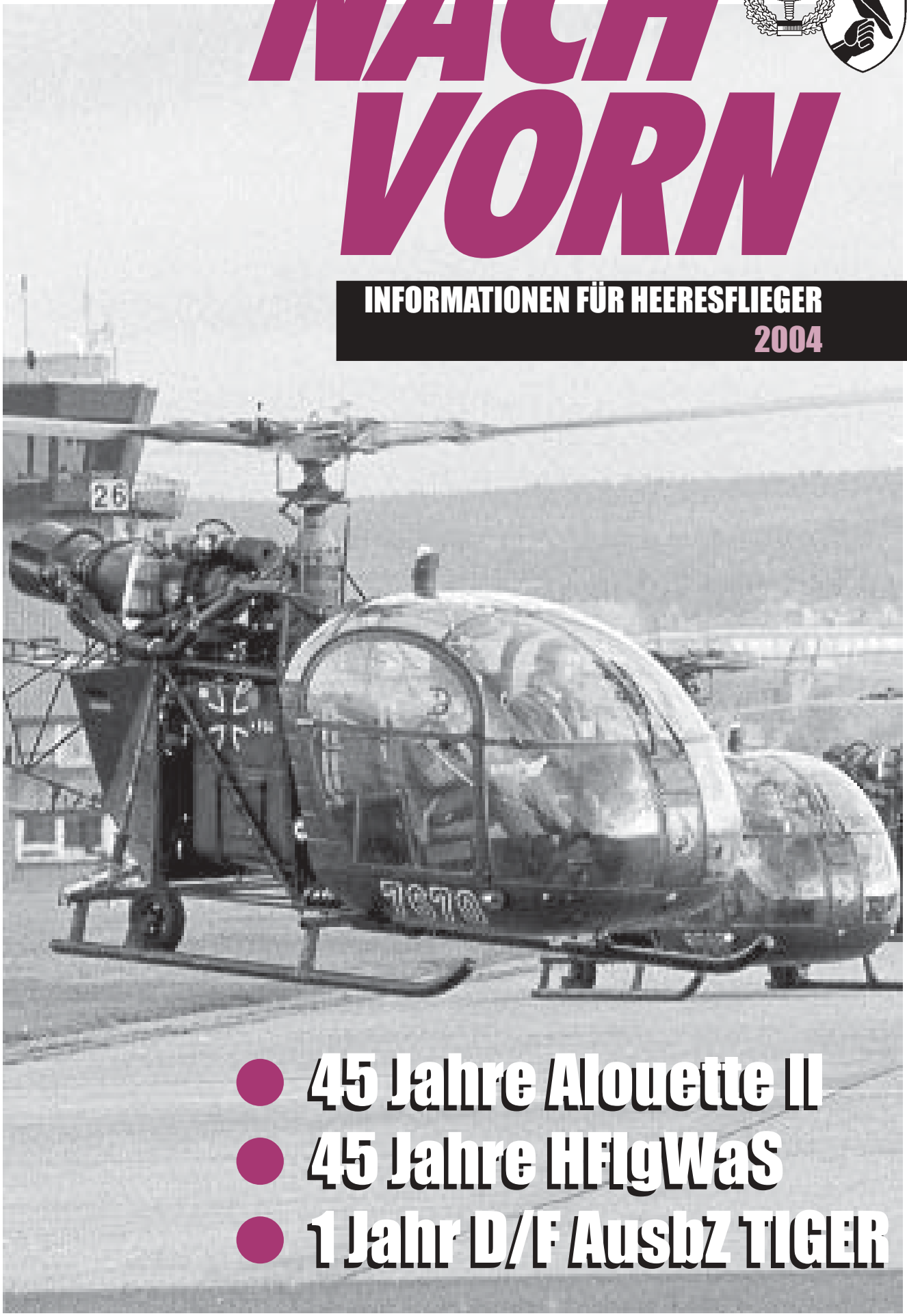
NACH VORN

INFORMATIONEN FÜR HEERESFLIEGER

2004



- 45 Jahre Alouette II
- 45 Jahre HFlgWaS
- 1 Jahr D/F AusbZ TIGER

INHALT

Editorial	Vorwort des Generals der Heeresflieger	**2**
Chronik	Das Jahr 2004 an der Heeresfliegerwaffenschule	**4**
Auslands-einsätze	Überführung zweier CH-53GS von Kabul nach Termez	**6**
	Heeresflieger bergen afghanische Wahlhelfer	**11**
	Die KFOR-Reserve übt internationale Einsätze	**16**
	Flugstundenproduktion der Task Force Merkur in Toplicane	**19**
Ausbildung	Bunte Inspektion – Luftwaffe und Marine lernen bei den Heeresfliegern Hubschrauber fliegen	**21**
	Fortschritte bei der „TIGER-Schule" in Le Luc	**22**
	Peter Scholl-Latour spricht am Jahrestag des D/F AusbZ TIGER	**25**
	Die ersten vier Fluglehrer für den TIGER ausgebildet	**26**
	Seekrank im Hubschraubersimulator	**29**
	Neue UH-1D-Ausbildung im NTF-Simulator	**32**
	Schweizer Gebirgsflug-Knowhow	**34**
	Ft. Rucker - Heeresfliegeraußenstelle in den USA	**38**
	Jointness – Neue Wege bei Offizier- und Feldwebelanwärter-lehrgängen der Heeresfliegertruppe	**40**
	EAKK – Vorbereitung auf den Einsatz in Krisengebieten	**42**
	Scharfer Schuss – Gefechtsschießen der VI. Inspektion	**44**

Technik & Weiterentwicklung	TIGER-Technik in Fritzlar	**46**
	Gesundheitsschutz in Staub und Lärm	**50**
	Neue Fliegersonderausrüstung	**52**
Einblicke	Die Heeresfliegertruppe der Zukunft	**56**
	Die DLO im Transformationsprozess	**59**
	Multinationales Experiment 3 – Bundeswehr im Wandel	**61**
Rückblicke	Vor 40 Jahren	**66**
	Alt, lieb & teuer – Alouette II	**70**
	Die Dienstälteste – Nummer 7501 fliegt seit 1959	**72**
	Der Rekordhalter im Flugstundensammeln	**73**
	„Bachstelzen"-Veteranen erinnern sich	**74**
Vermischtes	25 Jahre unfallfrei – Heeresfliegerversuchsstaffel 910	**76**
	Der „Hungrige Wolf" – Stilllegungen und Veränderungen	**77**
	Deutsche Lehrerin für Soldatenkinder in Le Luc	**80**
	Rettungsschwimmerausbildung nach Dienst	**80**
	Neues vom Hubschraubermuseum	**81**
	Nachruf auf Oberst a.D. Schirmer	**82**

NACH VORN
INFORMATIONEN FÜR HEERESFLIEGER
2004

Herausgeber (v.i.S.d.P.)**:**
General der Heeresflieger
und Kommandeur der
Heeresfliegerwaffenschule

Redaktionsanschrift:
Heeresfliegerwaffenschule
Redaktion NACH VORN
Postfach 11 66
31667 Bückeburg

Tel: 0 57 22 / 968-3302
Fax: 0 57 22 / 968-3594
BwTel: 2211-3302
BwFax: 2211-3594

Gesamtherstellung:
Fachmedienzentrum HFlgWaS

Die Redaktion bedankt sich bei allen Autoren für die Mitarbeit. Leider konnten nicht alle Einsendungen in dieser Ausgabe berücksichtigt werden. Um ein einheitliches Erscheinungsbild zu gewährleisten, wurden einige Artikel durch Bilder und Überschriften ergänzt. Gelegentlich musste die Redaktion Kürzungen vornehmen. Wir bitten um Ihr Verständnis.

Die mit Namen versehenen Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Für eine frühzeitige Einsendung von Berichten aus Verbänden und Dienststellen für die kommende Ausgabe wären wir sehr dankbar. Nur so kann sichergestellt werden, dass auch im nächsten Jahr alle wichtigen Bereiche der Heeresfliegertruppe in der NACH VORN berücksichtigt werden können.

Zum Titelbild:
Alouette II starten seit 45 Jahren für die Heeresfliegerwaffenschule zum Ausbildungsflug.

Kameradinnen und Kameraden,
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,
Ehemalige und Freunde der Heeresflieger!

Das Jahr 2004 hat bisher für die Heeresfliegertruppe bereits eine Reihe von positiven Resultaten gebracht.

Zwar ist alles im Leben relativ und perspektivisch, aber wir sollten nicht zu sehr die negativen Aspekte des nun immer konkretere Umrisse annehmenden Transformationsprozesses in den Mittelpunkt stellen, sondern einer ausgewogenen zukunftsbezogenen Betrachtungsweise Vorrang geben. Das Jahr 2005 und der mittelfristige Zeitabschnitt danach werden die Heeresfliegertruppe nachhaltig verändern. Unsere Voraussetzungen diesen Prozess erfolgreich zu gestalten sind gut.

Unter dieser Prämisse sollte Sie auch das diesjährige Heft „NACH VORN – Informationen für Heeresflieger 2004" in die Hand nehmen und lesen.

Die Messlatte für alle Anstrengungen und Aktivitäten unserer Truppengattung sind und bleiben die Einsätze. Hierzu sind einige Kernartikel von besonderem Interesse. Die Überführungsflüge nach Termez, die Rescue Mission 51 im Zuge der Präsidentenwahl in Afghanistan und das konstruktive miteinander von Transportfliegern der Luftwaffe und Heeresfliegerkräften geben Anlass zur Freude. Neben dem notwendigen Quäntchen Fliegerglück oder „fortune" zeigte es sich auch, dass unsere Ansätze zur querschnittlichen Professionalisierung und die Neugestaltung der Hubschrauberführergrundausbildung und Einsatzflugweiterbildung richtig und zukunftsweisend sind.

Die Transformation im weiteren Sinne, ich nehme die konsequente Öffnung unseres Ausbildungskonzepts auf die europäische Ebene, zeigt deutliche positive Resultate. Der lesenswerte Beitrag über unser PEP (Pilot Exchange Program) mit den Schweizern belegt dies eindrücklich. Das Maß aller Dinge für die Fortentwicklung der Nutzung des bodennahen Luftraums

bleiben die USA und damit im Kern die US Army Aviation School in Ft. Rucker. Unsere Verbindungen nach Alabama sind mehr als eine „Außenstelle". Die deutsch–französische Tigerschule in Le Luc hat seit ihrer Indienststellung Mitte letzten Jahres in überzeugender Weise konkretes Format eingenommen. In der Provence wird ein „Leuchtturm" der modernen europäischen Ausbildungsarchitektur mit hohem Entwicklungspotenzial aufgebaut. Die Simulatorausstattung, besser die Ausstattung mit modernen Ausbildungsmitteln ist 2004 und 2005 nach jahrzehntelangem Stillstand erheblich verbessert worden bzw. steht mit der vollen Inbetriebnahme des nach Brigadegeneral a. D. Hans E. Drebing benannten Simulatorzentrums Mitte 2005 vor einem wesentlichen Qualitätssprung. Und so weiter – Sie sehen viel Dynamik, viele teilweise auch kleine Fortschritte bestimmen auch den Inhalt der Artikel von NACH VORN 2004.

Ich bin mir sicher, dass ich auch in Zukunft auf Ihre tatkräftige Unterstützung zur Erfüllung unseres Auftrags zählen kann, um mit Ihnen in eine erfolgreiche Zukunft blicken zu können. Ich wünsche Ihnen und Ihren Familien ein glückliches und erfolgreiches Jahr 2005!

Richhard Bolz
Oberst
General der Heeresflieger und
Kommandeur der Heeresfliegerwaffenschule

Chronik 2004

Das Jahr an der Heeresfliegerwaffenschule

Januar

14.01.

Informationsbesuch des Referatsleiters BMVg Fü H I 3, Oberst i.G. Dierk Fell an der Heeresfliegerwaffenschule.

15.01.

Im Rahmen einer Dienstaufsicht besucht der Kommandeur Heeresschulen, Brigadegeneral Ulrich Keppler die Schäfer-Kaserne in Achum.

26./27.01.

Beobachtungsbesuch des stellvertretenden Beauftragten für Erziehung und Ausbildung beim Generalinspekteur der Bundeswehr, Oberst Heinrich Quaden.

Gleichzeitig informiert sich eine Delegation des französischen Heeres bei den Bückeburger Heeresfliegern.

Februar

11./12.02.

Dienstaufsichtsbesuch des Inspizienten für die Offizierausbildung im Heer, Oberst Jochen Kuhrt.

28.02.

Die 15 Auszubildenden der Ausbildungswerkstatt H in Achum, darunter auch eine junge Frau, erhalten nach bestandener Abschlussprüfung zum Fluggerätmechaniker/in einen Arbeitsvertrag.

29.02.

Zwei Teams der Achumer Sportsoldaten kehren von den Segelflug - Landesmeisterschaften in Südafrika zurück, wo sie die ersten beiden Plätze belegten.

März

12.03.

Im Rahmen eines Schulappells übergibt der Kommandeur Heeresschulen, Brigadegeneral Ulrich Keppler, das Amt des Generals der Heeresflieger und Kommandeurs der Heeresfliegerwaffenschule von Brigadegeneral Bernhard Granz an Oberst Richard Bolz.

15.03.

Ein Pilot der Sportfördergruppe der Heeresfliegerwaffenschule kommt beim Zusammenstoß zweier Segelflugzeuge in den französischen Alpen ums Leben.

Mai

03.05.

Nachdem die Bundeswehr die Ausbildung der Luftfahrzeugführeranwärter zentralisiert hat, beginnt an der Heeresfliegerwaffenschule der erste Lehrgang mit Lehrgangsteilnehmern der Luftwaffe und der Marine.

14.05.

Hauptmann Wolfgang Gastorf hat in 33 Dienstjahren als erster und bisher einziger Hubschrauberführer der Heeresflieger die 12470. unfallfreie Flugstunde absolviert.

Glückwunsch für den neuen General der Heeresflieger

17.05.

Informationsbesuch von MdL Friedel Pörtner (CDU).

Juni

07.06.

Informationsbesuch zur Situation der weiblichen Soldaten in der Bundeswehr durch die frauen- und

familienpolitische Sprecherin der FDP, MdB Ina Lenke.

09. / 10. 06.

Spanische Stabsoffiziere informieren sich an der Heeresfliegerwaffenschule.

15. 06.

Die ersten Piloten der Heeresfliegerwaffenschule werden in Frankreich auf dem neuen Hubschraubermuster TIGER geschult.

17. 06.

Die Alouette II mit dem Kennzeichen „7501" feiert in diesen Tagen ihr 45-jähriges Dienstjubiläum.

24. / 25. 06.

Die Helix-Trophy, das Golfturnier der Heeresflieger um den Wanderpreis des Generals der Heeresflieger, wird zum vierten Mal ausgetragen.

Juli

01. 07.

Im Rahmen eines feierlichen Appells werden 52 Offizieranwärter des 71. Jahrgangs, darunter auch drei Frauen, durch Oberst Claus Köster zum Leutnant befördert.

08. 07.

Dienstaufsichtsbesuch des Kommandeurs der Heeresschulen, Brigadegeneral Ulrich Keppler.

August

13. 08.

Die Achumer Sportsoldaten kehren mit jeweils einer Gold-, einer Silber- und einer Bronze-Medallie von den Militärweltmeisterschaft im Segelfliegen aus Rieti / Italien zurück.

16. 08.

Informationsbesuch von MdB Sebastian Edathy (SPD) in der Schäfer-Kaserne.

September

02. 09.

Dienstaufsichtsbesuch des Amtschef Heeresamt, Generalmajor Jürgen Ruwe.

24 Auszubildende im Beruf Fluggerätemechaniker und -elektroniker beginnen die Ausbildung in der Ausbildungswerkstatt H.

07. / 08. 09.

Sportfest der Heeresfliegerwaffenschule.

17. 09.

Öffentliche Vereidigung bzw. Feierliches Gelöbnis des 74. Offizieranwärterjahrgangs der Heeresfliegertruppe und der Rekruten des III. Ausbildungsquartals auf dem Marktplatz in Bückeburg.

Oktober

15. 10.

Besuch einer Delegation von australischen Hubschrauberspezialisten.

21. 10.

Bundesversammlung der Gemeinschaft der Heeresflieger (GdH) mit ca. 130 Teilnehmern in Bückeburg.

November

01. - 05. 11.

Gewinner der Bundeswehr-Olympix informieren sich an der Heeresfliegerwaffenschule.

10. 11.

Informationsbesuch von Vertretern des Führungsstab Heer III/4 und Führungsstab Luftwaffe III/4.

11. 11.

Besuch des Generals für Ausbildung im Heer, Brigadegeneral Nachtsheim.

Informationsbesuch des Leiters der Gruppe Weiterentwicklung der Gebirgsjägertruppe, Oberstleutnant Baueregger.

Jährliche Informationsveranstaltung an der Heeresfliegerwaffenschule mit 265 Teilnehmern.

Freundschaftsschießen der Soldaten der Heeresfliegerwaffenschule mit dem Bürgerbataillon Bückeburg.

24. 11.

Jährliche Tagung der Lärmschutzkonferenz mit Bürgermeistern und Ortsvorstehern des Standortes und der Nachbargemeinden.

30. 11. - 01. 12.

Informationsveranstaltung ehemaliger Generale und Oberste der Heeresfliegertruppe.

Dezember

13. 12.

Weiterbildung der Brigadeeinheit der Luftmechanisierten Brigade 1 aus Fritzlar.

Öffentliches Gelöbnis in Bückeburg

Mission Rescue 51

Heeresflieger bergen in Not geratene afghanische Wahlhelfer im Pamirgebirge

Am 19.10.2004 führte das Einsatzgeschwader Termez (EG Termez) im Nordosten Afghanistans einen Rettungseinsatz im Auftrag der ISAF durch. Gerettet werden sollten vier afghanische Wahlhelfer, zwei afghanische Polizisten und fünf US-Soldaten. Aber wie kam es dazu?

Am 12.10.2004 musste ein UN-Hubschrauber (MI-8) wegen eines Triebwerkfehlers im verschneiten Pamirgebirge der Provinz Badakhshan in 17.500 Fuß Höhe notlanden. Drei Mann Besatzung, drei Wahlhelfer und zwei Polizisten (Quelle: Washington Times) die die Aufgabe hatten Wahlurnen im Nordosten Afghanistans einzusammeln. Eine amerikanische C-130 Hercules setzte am gleichen Tag noch Versorgungsgüter wie Schlafsäcke und Nahrungsmittel ab. Die in Not geratene Gruppe hatte Unterschlupf in einer verlassenen Hütte gefunden. Am 13.10.2004 sollten nach Angaben des US-Militärs ein Hubschrauber die Rettung der Gruppe versuchen.

Am gleichen Tag wurde das EG Termez durch das HQ ISAF (Hauptquartier ISAF) über den Vorfall informiert und sollte prüfen, ob die MI-8 dort geborgen werden konnte. Es stellte sich heraus, das dies aufgrund der Höhe des Notlandeorts und des Gewichts des Hubschraubers unmöglich war.

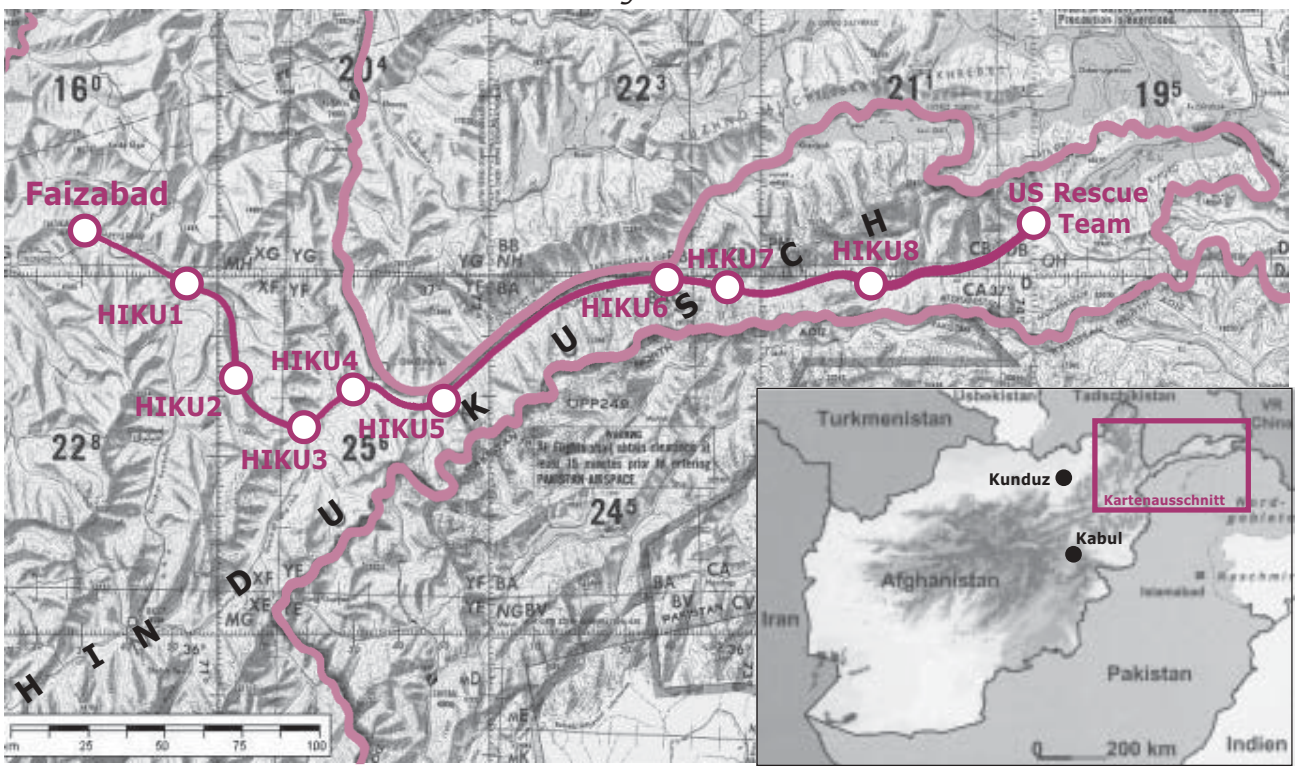
In den folgenden Tagen wurden die Anfragen einer Bergung, auch der des Personals, wiederholt. Da jedoch noch keine akute Gefahr für das Personal bestand, wurden die Anfragen abgelehnt.

Am Montag, den 18.10.2004 um 11.00 Uhr lokal erhielt das HQ ISAF eine Anfrage, ob es möglich wäre einen MedEvac-Flug durchzuführen, da einer der Wahlhelfer an der lebensbedrohlichen Höhenkrankheit erkrankt sei und unverzüglich evakuiert werden müsse.

Da mittlerweile eine neue Position der Gruppe in geringerer Höhe bekannt war und es nun um die Rettung von Menschenleben ging, wurden nochmals alle Möglichkeiten geprüft und der Einsatz beschlossen.

Nachdem wir das Wetter gecheckt hatten, erarbeiteten wir in der OPZ (Operationszentrale) innerhalb von eineinhalb Stunden einen groben Plan für den Einsatz. Im weiteren Verlauf wurden DiploClearances (Überflugfreigaben) für Tadschikistan eingeholt, Flugpläne erstellt und möglichst

Das war der Plan – Von Faizabad durch das Grenzgebiet bis zur vermuteten Aufnahmestelle



alle Dienststellen in Tadschikistan, Afghanistan, Usbekistan und Pakistan direkt über die geplante Rescue Mission informiert, denn ein großer Teil der geplanten Strecke verlief entlang von Grenzen. Aber auch im Falle einer eigenen Notlage wäre nur ein Ausweichen nach Norden, sprich Tadschikistan, möglich gewesen.

Die Mission beginnt – CH-53 auf der Suche nach den verscollenen Wahlhelfern

Andere Kameraden stellten eiligst zusätzliches Material und Verpflegung für die Rettungsaktion zusammenstellten (Schlafsäcke, EPA, Wolldecken, Überlebensausstattungen WPH für Wüste/Polar/Hochgebirge, Trinkwasser, BiV-Brillen, besondere zusätzliche medizinische Ausstattung und Medikamente, usw.).

Als die ersten Vorbereitungen und Planungen abgeschlossen waren, verlegte ich als taktischer Führer mit ca. 1,5 t zusammengestellter Güter gegen 15.30 Uhr lokal mit einer Transall C-160 nach Kunduz.

Dort koppelte ich mit den Besatzungen der drei CH-53GS, deren Hubschrauber gerade nach einem Einsatz betankt wurden. Die Besatzungen waren via Satellitentelefon über mein Eintreffen informiert. Nach einer kurzen Lageeinweisung und Umladung des Materials per Hand und mit vereinten Kräften, ging es weiter nach Faizabad. Dort landeten wir bei Sonnenuntergang um 18.30 Uhr lokal.

Das PRT Faizabad (Provincial Reconstruction Team) unterstützte die Mission, trotz nur eigener sehr begrenzter Mittel, hervorragend. Sie stellten die Bewachung der Hubschrauber auf dem Flugfeld sicher und sorgten für Frischverpflegung, da die Besatzungen bereits seit dem frühen Morgen unterwegs waren. Vorbereitende Maßnahmen waren u.a. das Identifizieren der nur absolut notwendigen Ausrüstung um durch Minimierung der Last das Maximum an Flugbetriebsstoff (für ca. 5 Stunden) mitführen zu können.

Die Technik hilft zu überleben – ohne Flow Timer geht hier oben nichts

Ich beschloss nach den letzten Wetterinformationen eine Stunde vor Sonnenaufgang um 05.00 Uhr lokal zu starten. Nach dem letzten Briefing wurde das Nachtlager in den Hubschraubern eingerichtet.

Nach letzten Informationen hatten die vier afghanischen Wahlhelfer und zwei afghanischen Polizisten ihre Position verlassen und waren auf dem Weg nach Westen um einen Hubschrauberlandeplatz (immerhin 50 km entfernt von der letzten bekannten Position!) zu erreichen. Das amerikanische, speziell für solche Fälle ausgebildete Rettungsteam, bestehend aus vier „Para Rescue"-Soldaten die am Nachmittag des 18.10.2004 zur Erstversorgung und Unterstützung der Rettung aus einer C-130 Hercules abgesprungen waren, befanden sich offensichtlich nicht bei den Afghanen.

Pamirgebirge – Hier sind die Täler höher als bei uns die höchsten Berge

Am nächsten Morgen, wieder in Kontakt mit der OPZ Termez, erfuhr ich für mich überraschend, dass die Amerikaner der CJTF 76 BAGRAM (Combined Joint Task Force) ebenso die Rettung geplant hatten, aber ihre Rettungsaktion aus Wettergründen, stark gesunkener Freezinglevel und insgesamter Wetterverschlechterung, um 24 Stunden schoben hatten. So ging es etwas verzögert, vor Sonnenaufgang mit zwei Hubschraubern CH-53GS, davon ein Hubschrauber als abgespeckter MedEvac-Hubschrauber, los. Der dritte blieb als Reserve in Faizabad. Die Ausrüstung – u.a. BiV-Brillen und Sauerstoffversorgung Flow Timer – wurde angelegt und letzte Details besprochen.

Die geplante Route verlief überwiegend durch Täler, deren Grund aber schon etwa die Höhe der Zugspitze haben – und höher, sowie vorbei an dem höchsten Berg Afghanistans Nowshak (7485 m). Die Distanz betrug 191 NM und die geplante Flugzeit ca. 01:40 h. Das Wetter ermöglichte es uns den ersten Streckenabschnitt etwas zu kürzen. Als erstes flogen wir die letzte bekannte Position des Rettungsteams an, da dies die einzig gesicherte Information war. Nach Überflug über ein paar scheinbar leere Hütten, machte das zu rettende Rettungsteam mit einem Rauchkörper auf sich aufmerksam. Nach Erkundung des Landeplatzes aus der Luft, landeten wir in der Nähe der Hütten, in einer Höhe von 12.600 Fuß. Nach Kontaktaufnahme und Identifizierung wurden fünf Soldaten und der größte Teil ihrer Ausrüstung an Bord genommen. Bei ihnen hielt sich ein Afghane mit Kalaschnikow auf, der zuerst auch mit ins Tal genommen werden wollte. Als er merkte, dass die Amerikaner, auch nach meiner Nachfrage bei ihnen, einen Teil ihrer Ausrüstung zurückließen, wollte der Afghane nicht mehr mitfliegen und dort verbleiben.

Zwei der amerikanischen Soldaten hatten bereits nach einem Tag Probleme mit der Höhenluft und der Kälte und mussten bereits im Hubschrauber ärztlich versorgt werden.

Von den afghanischen Wahlhelfern war hier allerdings keine Spur, also starteten wir wieder.

Bereits auf dem Hinflug war mir eine Hütten- und Zeltansammlung aufgefallen, wo ein

Eine rote Rauchfahne – die Amerikaner sind entdeckt

Zu dünn, zu kalt, die Bergluft – im Bauch der CH erholen sich die Geretteten rasch

Mann auf einem kleinen Hügel stand und die afghanische Fahne hoch hielt. Da wir sonst keinen Anhaltspunkt über den Verbleib der verschollenen Afghanen hatten, entschied ich dort zu landen und Erkundigungen einzuholen. Dieser Punkt in Höhe von ca. 12.500 Fuß lag etwa 15 km vom Aufnahmepunkt der Amerikaner entfernt.

Auch bei dieser Landung war, wie auch bei der Landung davor, volle Konzentration und Teamwork gefordert. Die Gefahr eines „White out" (das gefährliche, die Sicht behindernde Aufwirbeln von Schnee) bestand hier zwar, jedoch war die Schneeschicht zum Glück sehr dünn. Nach der Landung wurden mein Sprachmittler und ich gleich durch die Männer der Sippe empfangen und stellten schnell fest, dass die sechs gesuchten Afghanen und die vier Wahlurnen in einer der Hütten waren. Da die Afghanen zum Teil nicht mehr reisefähig waren, war wohl ein Abkommen mit der Sippe getroffen worden, sich neun Tragtiere für fünf Tage auszuleihen. Die Tiere sollten pro Stück und Tag 20 US-Dollar kosten und man wollte mit ihnen an diesem Tag losgezogen sein. Nun verlangten die Männer für den entgangenen Verdienst das Entgelt für wenigstens einen Tag. Da die Hubschrauber im Hintergrund liefen und ich keine Zeit durch längeres Feilschen zu verlieren hatte, erklärte ich mich bereit 200 Dollar zu zahlen, nachdem sie die kranken Afghanen, die Wahlurnen und Unterlagen aus der Hütte geholt hatten. So konnten die Geretteten nach 20 Minuten von unserem MedEvac-Team in Empfang genommen und verarztet werden. Bei allen war eine starke Dehydrierung, Erschöpfung und Unterkühlung festzustellen. Bei zweien kam noch die Höhenkrankheit hinzu. Also wurden Infusionen gelegt und Sauerstoff verabreicht.

Die Rückflugstrecke war fast identisch mit dem Hinflug und es türmten sich die ersten großen Cumulanten auf, die uns wenig später wohl das Ausfliegen aus den Tälern versperrt hätten. Gott sei Dank blieb alles so, wie es uns Wetterberater der Marine aus Termez vorhergesagt hatte. Wieder in Faizabad angekommen, koppelten wir mit dem dritten Hubschrauber und verluden die verbliebene Ausrüstung. Die an-

Für eine Hand voll Dollar – Bares beschleunigt die Verhandlungen

gebotene Unterstützung von amerikanischen C-130 Hercules, für den Weitertransport der Afgahanen mit ihren Wahlurnen und der US-Soldaten, brauchte nicht in Anspruch genommen werden. Ohne getankt zu haben flogen wir auf direktem Weg weiter nach Kunduz. In Kunduz angekommen wurden die afghanischen Wahlhelfer und die Wahlunterlagen an Mitarbeiter der UNO übergeben. Die Mitglieder des geretteten amerikanischen Rettungsteams flogen mit einer amerikanischen C-130 nach Bagram.

Die Zeit drängt – eilig werden die Wahlunterlagen zum Hubschrauber gebracht

Die Patienten wurden zur medizinischen Kontrolle in das PRT Kunduz verbracht und die Wahlurnen ins afghanische Counting Center transportiert.

Nach der Ankunft in Termez wurde uns ein „very warm welcome" bereitet.

Möglich gemacht hat den Erfolg dieses Einsatzes der „Joint-Gedanke", der erfahrene Wetterberater der Marine, die jahrelange Erfahrung der Luftwaffe in der Vorbereitung von Flügen im internationalen Luftraum, sowie der Einsatz einer fliegenden Relaisstation C-160 Transall, die neben des kalkulierten Risikos ein beruhigendes Gefühl gab.

Das Schlimmste ist überstanden – Als Erstversorgung etwas Sauerstoff und Coca-Cola

Außerdem waren die bisher vorgenommenen Produktverbesserungen an der CH-53GS, wie Außenzusatztanks(AZT), –100-Triebwerke aber auch die Anschaffung von Flow Timern Grundvoraussetzungen für die Durchführung der Mission.

Jedoch ist auch deutlich geworden, dass bestes Equipment allein kein Erfolgsgarant ist, sondern der Mensch immer noch eine wesentliche Rolle spielt.

Dieser Einsatz hat gezeigt, dass ein besonders hoher Grad an Professionalität und Einsatzbereitschaft für solche Missions ein „Muß" sind. Jeder einzelne an diesem Einsatz Beteiligte und damit jeder Soldat des EG Termez hat maßgeblich zum Gelingen beigetragen und verdient Anerkennung.

Der Autor:

Major Frank Krautscheid ist Staffelkapitän der Einsatzstaffel beim Einsatzgeschwader Termez.

Joint, combined, multinational ?

Internationale Heeresfliegereinsätze am Beispiel einer Einsatzübung der KFOR-Reservekräfte vom 24.-26.02.2004

Am 12. Dezember 2003 verließen die letzten MTH-Teile (mittlere Transporthubschrauber) den Feldflugplatz Toplicane im Kosovo. War dies doch ein für uns alle deutlich sichtbares Zeichen für die bevorstehende Reduzierung deutscher Truppen im Kosovo, wurde dennoch versucht, durch die Verstärkung der LTH (leichte Transporthubschrauber) den Wegfall von Lufttransportkapazität zu kompensieren. Somit befinden sich seit Anfang Dezember 2003 acht Heeres- und sechs Luftwaffen-UH-1D, eine AB 212 des österreichischen Heeres sowie eine Super-Puma der Schweizer Luftwaffe in Toplicane. Zusätzlich gehören noch vier italienische UH-1 zur Task Force Merkur (TF MERKUR), die allerdings in Dakovica stationiert sind.

KFOR reduzierte bereits in unterschiedlichem Umfang seine Truppenstärke, so dass einem schnellen und kosovoweiten Einsatz von Reserven größere Bedeutung zugemessen wurde, um so die operative Flexibilität und Reaktionsfähigkeit der verbleibenden KFOR-Kräfte aufrecht erhalten zu können.

Die vier Brigaden halten zum Einsatz in ihren Areas of Responsibility (AOR) dazu jeweils Kräfte in Bataillonsstärke vor, die sogenannten Quick Reaction Forces (QRF). Auf KFOR-Ebene werden zwei Bataillone, ein permanent und ein rotierend beauftragtes, vorgehalten, die sogenannte Tactical Reserve (TACRES). Ergänzt wird die TACRES durch Polizei- und Heeresfliegerkräfte.

Der Einsatz einer TACRES als Joint/Combined Operation war bis zum Januar 2004 noch nicht geübt worden.

Die von mir bereits dargestellte, auf den ersten Blick als recht hoch erscheinende Anzahl zur Verfügung stehender Luftfahrzeuge, täuscht hingegen über die tatsächlich verfügbare Lufttransportkapazität hinweg. Verschiedene Maßnahmen der letzten Jahrzehnte haben dazu geführt, dass die Standardtransportkapazität im Einsatz heute bei vier voll ausgerüsteten Soldaten bei einer Einsatzdauer von 1:30 h liegt. Die österreichischen wie auch die italienischen Heeresflieger transportieren hingegen bis zu sechs voll ausgerüstete Soldaten bei gleicher Einsatzdauer, die Schweizer Super-Puma bis zu 15 Soldaten. Durch verschiedene MedEvac- und Stand-By-Aufträge sind darüber hinaus ständig bis zu sechs Hubschrauber gebunden und somit nicht für den Transporteinsatz im Zusammenhang mit der TACRES verfügbar. Die OPCON unterstellten italienischen Heeresfliegerkräfte der TF ERCOLE haben durch ähnliche Aufträge zur Unterstützung lediglich zwei UH-1 verfügbar. Betrachtet man nicht nur die rein physische Verfügbarkeit der Hubschrauber, muss hier eine entscheidende weitere Einschränkung angeführt werden: die Schweizer Super-Puma ist als äußerst zuverlässiger Hubschrauber bekannt, allerdings steckt auch hier, wie so oft, der Teufel im Detail. Eine taktisch operationell verlässliche Planung ist mit einem einzigen Luftfahrzeug bei einem Besatzungsfaktor von 1,0 nicht möglich, so dass hier stets mit einer sicheren Rückfalllösung zu planen ist.

Letztendlich dient diese Herleitung nur zur Erläuterung des Umstandes, der wahrscheinlich jedem schon von vornherein klar

Einweisung der QRF-Kräfte am Luftfahrzeug

war: unsere Kapazität ist sehr begrenzt!

Anfang Februar 2004 erhielt die TF MERKUR eine Fragmentary Order (FRAGO) zum Operational Rehearsal (OPREH) der TACRES. Mit etwa 14-tägigem Vorlauf hatte sich die Task Force darauf einzustellen, auf Befehl die luftbewegliche Reserve in Stärke von 30 Soldaten in einer Welle zu verlegen. Dazu sollte im Vorfeld mit Teilen der beiden designierten Reservebataillone eine entsprechende Ausbildung vorgeschaltet werden. Im Rahmen dieser Ausbildung wurde eine umfassende Einweisung an den beteiligten Luftfahrzeugen sowie eine praktische Übung am Feldflugplatz Toplicane durchgeführt.

Anflug auf die Landearea

Die Bodentruppen setzten sich zusammen aus finnischen, tschechischen, irischen und schwedischen Kräften, die von einem finnischen Oberleutnant geführt wurden. Im Gegensatz zu unseren Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit französischen Bodentruppen, gab es hier keine Sprachprobleme. Die einzelnen Nationen hatten unterschiedliche Vorkenntnisse im Umgang mit Hubschraubern und auch unterschiedliche Verfahren hinsichtlich Boarding und Deboarding. Es gelang jedoch stets, einen einheitlichen und sicheren Standard im Einvernehmen aller herzustellen. Dieses Resumee lässt sich auch für die fliegerische Durchführung herausstellen.

Mit dem dazugehörenden Maß an Koordination konnte immer eine gemeinsame Arbeitsgrundlage geschaffen werden. Aus der allgemeinüblichen Überzeugung des eigenen Tuns und Handelns erwuchs bei mir zunächst jedoch Unverständnis angesichts der Tatsache, dass offensichtlich längst nicht alle Beteiligten die gleiche COP kannten, die ich zu diesem Zeitpunkt hatte. In Vorbereitung auf eine Joint/Combined Air Transport Mission suchte ich natürlich nach Grundlagen. Als „aufgelöster" Itzehoer, der gerade nach Faßberg versetzt worden war, hatte ich noch meine alte COP in der Helmtasche, die neue Faßberger COP auf meinem Memorystick sowie eine der Heeresfliegerwaffenschule und dachte, somit könne eigentlich nichts mehr schief gehen. Ging auch nicht! Wenn ich jedoch ganz ehrlich bin, ging aber auch nichts wirklich glatt. Die ersten Friktionen ergaben sich bereits beim Briefing. Meine Information „Wir fliegen Rotte Reihe links!" führte sofort zu Rückfragen durch Luftwaffenkameraden, was das denn wäre. Sie kannten lediglich englische Bezeichnungen, die mir wiederum nicht geläufig waren. Eine Zeichnung trug zur Klärung bei. Bei unserem Flight Debriefing kam von einem Schweizer Fliegerkameraden die sicherlich berechtigte Frage auf, warum wir „Bingo" als Codewort für das Zusammenführen der Formation verwendeten, stehe es doch NATO-weit für „Minimum Fuel". Ich konnte daraufhin nur entgegnen, dass dies bei uns so standardisiert sei. Mit einem etwas merkwürdigen Gefühl im Magen machte ich mich auf die Suche nach der Wahrheit. Die Wahrheit lag offensichtlich weder in meiner alten, noch in meiner neuen und auch nicht in der COP der Heeresfliegerwaffenschule. In meiner Verzweiflung wandte ich mich an die Schweizer Kameraden und siehe da, der Detachment Chef sagte mir: „Das ist doch ganz einfach, da musst du in die ATP 49 schauen, da steht doch alles drin." und klopfte mir auf die Schulter. Er kopierte mir sofort die entsprechenden Dateien und ich wunderte mich beim Mehren der neuen Erkenntnisse. Was ich fand war für mich hoch interessant! Eine mir völlig unbekannte aber um so umfassendere COP, die für die NATO den Einsatz

von Hubschraubern definiert. Ein Dokument in dem alles beschrieben wird, von Abstellplätzen über Formationen bis zur Zusammenarbeit mit anderen Einheiten. Selbst nationale Einschränkungen fanden hier ihren Eingang. So wird die von deutschen Hubschraubern bevorzugte Behelfsanflughilfe bei Nacht als das „T" beschrieben; ein Verfahren, dass ich bei Nacht, soweit ich mich erinnern kann, noch nie angeflogen habe im Unterschied zum „Inverted Y", dass wir ja offiziell nicht so gern mögen! Sogar der HELTASK, den wir für jede Mission übersandt bekamen, war als Vordruck enthalten, stimmte allerdings nicht mit denen überein, die ich einst von der Heeresfliegerbrigade 3 und neuerdings von der Luftmechanisierten Brigade 1 kenne. So kam in mir die Frage auf, auf welchen Grundlagen wir eigentlich arbeiten sollten. Sicherlich geben uns die Einsätze der Vergangenheit das Recht zu behaupten, was und wie wir etwas getan haben sei erfolgreich gewesen. Allerdings zeigten mir die Differenzen allein schon in einer Joint Mission, Heeresflieger- und Luftwaffenkräfte gemeinsam, dass wir für die Zukunft unsere Position gewaltig überdenken sollten.

Eingangs habe ich dargestellt, dass unsere Kapazitäten begrenzt sind. An dieser Stelle füge ich mit sicherlich übertriebener Schärfe hinzu: auch unsere Kompetenz ist begrenzt!

Im Sinne einer NATO-weiten Interoperabilität gilt es schnellstmöglich all das nachzuholen, was wir in der Konzentration auf die Verteidigung unseres Landes offensichtlich aus dem Blick verloren haben. Die Stärke von guten Hubschrauberpiloten – nicht nur zu Hause im Grundbetrieb sondern überall auf der Welt – zeigt sich u.a. immer wieder in der Fähigkeit, sich auf rasch wechselnde Lagen einstellen zu können. Die Schweizer, Österreicher, Italiener und auch unsere deutschen Luftwaffenkameraden haben das immer wieder getan, indem sie sich an unsere Heeresfliegereinsatzverfahren angepasst haben. Dem liegt jedoch ein hoher Koordinierungsaufwand zugrunde, den es zu reduzieren gilt. Spätestens die neuen Herausforderungen durch Beteiligung an der NATO Response Force (NRF) sollten uns dazu ermutigen, unser Handeln an international standardisierten Grundlagen zu orientieren, um genau da unnötige Friktionen zu vermeiden, wo wir sie uns vielleicht nicht werden leisten können.

Aber ich bin etwas von der Darstellung unserer Lufttransportoperation im Tactical Reserve Operational Rehearsal (TACRES OPREH) abgewichen. Der Einsatz am 23.02. wurde aus Wettergründen abgesagt. Am 24.02. verlegten wir dann mit einer 6-ship-Joint/Combined-Formation von Toplicane aus Teile unserer österreichischen Nachbar-Task Force DULJE in den äußersten Nordosten des Kosovo, wo diese Kräfte für 24 Stunden Temporary Checkpoints (TCP) an Hauptverkehrsstraßen einrichteten und betrieben. Der Einsatz verlief im Übrigen erfolgreich und ohne nennenswerte Schwierigkeiten.

Mission completed!

Der Autor:

Hauptmann Kai Eggert, Schwarmführer der 1./Fliegenden Abteilung 101 in Faßberg war vom 03.12.2003 bis 28. 04.2004 als Schwarmführer bei Task Force Merkur eingesetzt.

Absetzen der QRF-Kräfte am Einsatzort

Flugstundenproduktion in Toplicane

Task Force Merkur baut luftfahrzeugtechnische Fähigkeiten aus

Als Leitverband für das 8. und 9. Einsatzkontingent KFOR, der Task Force Merkur ist das Transporthubschrauberregiment 10 verantwortlich für die personelle aber auch für die materielle Gestellung und hier besonders auch für die Produktion der Flugstunden.

Da gemäß Jahresinstandsetzungsprogramm 2004 die Luftfahrzeugtechnische Abteilung 102 insgesamt 9600 Flugstunden produzieren muss, sich darüber hinaus schwerpunktmäßig auf den NRF(NATO-Response-Force)-Auftrag für das Jahr 2005 vorbereitet und sich umfangreichen infrastrukturellen Herausforderungen zu stellen hat, galt es die Kapazitäten des Einsatzverbandes im Kosovo für die Flugstundenproduktion zu nutzen. Es wurde angestrebt, zwei periodische Inspektionen (PE) unter Einsatzbedingungen in Toplicane durchzuführen. Somit sollten zwei wesentliche zukunftsorientierte Aspekte der Luftfahrzeugtechnik vereint werden. Das Sammeln von Erfahrungen des Personals der Luftfahrzeuginstandsetzung unter Einsatzbedingungen und die Produktion von Flugstunden außerhalb des Heimatverbandes. Ein weiterer positiver Aspekt sollte damit natürlich auch die Entlastung der Luftfahrzeuginstandsetzung in Faßberg mit 600 zu produzierenden Flugstunden sein.

Nach Zustimmung des Divisionskommandeurs, Geneneralmajor Dr. Dieter Budde, wurde die Erlaubnis zur Durchführung von zwei periodischen Inspektionen im Einsatzland unter Einhaltung bestimmter Voraussetzung erteilt. Diese waren unter anderem, dass ein Ersatzluftfahrzeug für den Zeitraum der Inspektionen zusätzlich im Einsatzland vorhanden sein muss und es damit zu keinen operativen Einschränkungen des Flugbetriebes für die Multinationale Brigade (SW) kommen durfte.

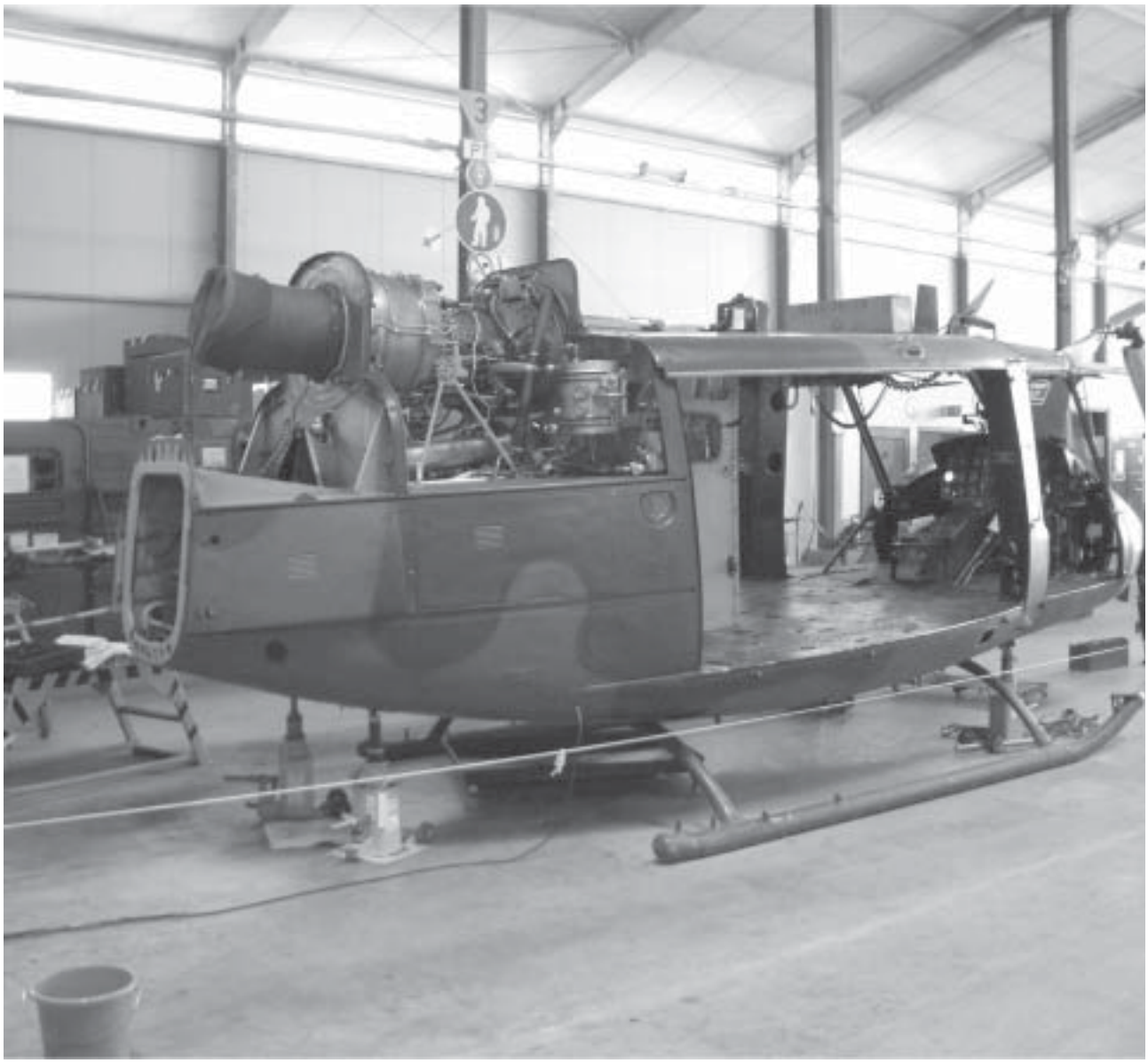
So ging es innerhalb der Luftfahrzeugtechnischen Abteilung 102 in Faßberg und der Unterstützungsstaffel der Task Force Merkur, die die luftfahrzeugtechnischen Bestandteile des Einsatzverbandes beinhaltet, in Toplicane an die Planung, Erkundung und letztlich an die Durchführung der beiden periodischen Inspektionen. Es wurden durch die Arbeitsplanung der Luftfahrzeugtechnischen Abteilung 102 zwei periodische Inspektionen geplant und vorgeschlagen. Um eine möglichst breite Erfahrungsspanne zu erhalten, wurde mit einer 300-Stunden-Inspektion (D1) Mitte März begonnen. Nach erfolgreicher Durchführung der ersten Inspektion folgte Ende Juni eine 600-Stunden-Inspektion (D2).

Hohe Motivation und starke Improvisation

In der Vorbereitung der PE-Durchführung waren einige materielle und auch personelle Klippen zu umschiffen. Da die Stellenbesetzungsliste der Task Force Merkur eine PE-Durchführung nicht vorsieht, wurden für jede PE jeweils zwei Fluggerätefeldwebel der Instandsetzungsstaffel als Verstärkungspersonal für den Auslandseinsatz ausgewählt und konnten nach Abschluss der Einsatzausbildung in den Einsatz verlegen. Zusätzlich konnten weitere Soldaten des Einsatzverbandes, die auch aus Instandsetzungseinheiten kamen, die Inspektionen wesentlich unterstützen. Besondere Werkzeuge, Arbeitsbühnen sowie Mess- und Prüfmittel wurden im Vorfeld in den Einsatz verlegt, um damit einen reibungsfreien Ablauf der periodischen Inspektionen zu gewährleisten.

Trotz einer sehr guten Vorbereitung aller beteiligten Dienststellen unterlag die Durchführung der periodischen Inspektionen schwierigen Rahmenbedingungen, die sich einerseits aus der zugespitzten Gesamtsituation im Kosovo für KFOR ab 17. März 2004 und andererseits aus den nicht immer optimalen Infrastruktur im Einsatzland ergaben. Fehlende infrastrukturelle Rahmenbedingungen mussten durch Improvisationsgeist der Techniker ausgeglichen werden. So wurden Ablageregale für die Luftfahrzeugteile durch die Mechaniker selbst gebaut. Auch der fehlende Deckenkran wurde in der Luftfahrzeughalle durch einen Autokran ersetzt.

Trotz unermüdlichen Einsatzes des Nachschubzuges Luftfahrzeugersatzteile in Toplicane, konnte bei der ersten periodischen Inspektion eine Verzögerung von fast zehn Tagen nicht aufgefangen werden. Hier zeigte sich deutlich die hohe Abhängigkeit der Instandsetzung im Einsatz von der Verfügbarkeit von Ersatzteilen, die



Fehlen noch Ersatzteile oder ist es das Ersatzteil? – Eine Bell UH-1D in der periodischen Instandsetzung im Einsatzland bei der Task Force Merkur in Toplicane/Kosovo

sich durch einsatzbedingte Faktoren durchaus verzögern können. Trotz dieser möglichen Verzögerungen kann man generell sagen, dass, wenn alle benötigten Ersatzteile vor Ort sind, die Durchlaufzeiten der Inspektionen im Einsatzland kürzer sein können als die im Heimatverband. Zurückzuführen war dies in diesen Fällen auf die sehr hohe Motivation der eingesetzten Mechaniker, der sofortigen Verfügbarkeit aller Fachgruppen auf kürzester Distanz und der hohen Einsatzbereitschaft aller beteiligten Soldaten. Der erwartete synergetische Effekt ist in vollem Umfang eingetreten. Die hinzukommenden Verzögerungen im Ablauf aufgrund höherer Gewalt konnten insgesamt durch flexible Planung und enge Zusammenarbeit weitgehend abgefangen werden.

Die Truppe fliegt – wenn der Nachschub rollt

Die durchgeführten periodische Inspektionen sind abschließend für den Einsatzverband, aber auch für den Heimatverband als erfolgreich zu bewerten. Unter den gegebenen Einsatzbedingungen und unter Einhaltung jeglicher flugsicherheitsrelevanten Aspekte war es möglich im 8. und 9. Einsatzkontingent zwei periodische Inspektionen in Toplicane durchzuführen. – Auftrag ausgeführt!

Der Autor:

Major Ole Mattis Staffelkapitän der 4./Luftfahrzeugtechnischen Abteilung 102 war vom 15.03. bis 15.07.2004 Staffelkapitän der Unterstützungsstaffel Task Force Merkur.

Bunt aber einheitlich

Luftwaffe und Marine lassen ihre Hubschrauberpiloten jetzt beim Heer ausbilden

Nach mehreren Anläufen wird jetzt an der Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg/ Achum wahr, was in den Anfangsjahren der Bundeswehr selbstverständlich war. Ihre Hubschrauberführer werden zentral ausgebildet.

Bis 1962 geschah dies in Memmingen und Faßberg und jetzt übernehmen die Heeresflieger die Regie über den Helicopter-Nachwuchs. Seit Anfang Mai 2004 befinden sich zehn Marinesoldaten und sechs Angehörige der Luftwaffe, darunter eine junge Frau, zur vorfliegerischen Ausbildung im Schaumburger Land. Bis Anfang Juli hieß es Technik, Englisch, Luftrecht und Navigation zu pauken, bevor es für 40 Stunden auf die BO 105 nach Celle ging, um die Steuertechnik eines Drehflüglers zu erlernen.

In Achum wurde dann auf die EC 135 gewechselt, u.a. mit Gelände- und Nachtflug, Einweisung im Fliegen mit Bildverstärkerbrillen und Gebirgsflugeinweisung von Kaufbeuren aus. Nach Erhalt des Flugzeugführerscheins folgt Instrumentenflug, ebenfalls auf EC 135.

Wenn, wie geplant, Anfang 2005 die Simulatoranlage des neuen Schulungshubschraubers zur Verfügung steht, kann vor allem beim Instrumentenflug ein Großteil der Zeit im Simulator erledigt werden. Bei planmäßigem Ausbildungsablauf käme man der seit langem angestrebten Hubschraubergrundausbildung neuer Art ein großes Stück näher. Für die Pilotenanwärter bedeutet der neue Ausbildungsgang prall gefüllte Stundenpläne mit Leistungsnachweisen und Prüfungen.

Jetzt wurden sie in Achum erst mal „heereseinheitlich" eingekleidet. Fliegerkombis in Luftwaffen- und Marineblau gibt es erst ab Flugdienstbeginn, wie bei ihren Fluglehrern, die schon seit ca. einem Jahr beim Heer auf der EC 135 fit gemacht werden.

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech ist freier Mitarbeiter der „Schaumburger Nachrichten".

Der erste Lehrgang der „bunten" Inspektion zeigt sich zusammen mit seinem Chef Oberstleutnant Rudolf Fendt und Hörsaaloffizier Oberleutnant Carsten Burkhardt geschlossen vor seinem zukünftigen Arbeitsgerät

Fit für den TIGER

Entscheidende Fortschritte beim Deutsch-Französischen Heeresfliegerausbildungszentrum TIGER in Le Luc

Am 01.07.2003 wurde das Deutsch-Französische Heeresfliegerausbildungszentrum TIGER offiziell in Dienst gestellt. Heute – anderthalb Jahre später – steht nun auch die „TIGER-Schule", und wenn dieser Artikel erscheint, wird sich auch der erste TIGER eingefunden haben.

Das Ausbildungszentrum in Le Luc

Mit der Unterzeichnung der Verwaltungsvereinbarung am 10. November 2000 schufen die Verteidigungsminister Frankreichs und Deutschlands die rechtliche Grundlage für die Verwirklichung des Projekts Deutsch-Französisches Heeresfliegerausbildungszentrum TIGER (D/F HFlgAusbZ TIGER) und gaben damit den Startschuss für den Aufstellungsstab, seine Arbeit in Le Cannet des Maures/Le Luc aufzunehmen.

Doch schon lange vor diesem entscheidenden Schritt wurde mit der konzeptionellen Planung des zukünftigen Ausbildungszentrums begonnen. Ausgehend von der Bedarfsforderung beider Länder wurde bereits im Mai 1998 von den deutschen und französischen Führungsstäben eine von Experten beider Nationen erarbeitete Machbarkeitsstudie gebilligt. Diese sah vor, in Ergänzung der am Standort Le Cannet des Maures/Le Luc vorhandenen Einrichtungen ein Ausbildungszentrum zu schaffen, dessen Struktur einen beruflichen und sozialen Austausch zwischen den Angehörigen des Ausbildungszentrums beider Nationen erlaubt.

Geplant werden musste zum einen der Bau notwendiger Räumlichkeiten für den Betrieb des Ausbildungszentrums (Stabsgebäude, Unterrichtsgebäude, Simulatorgebäude, Operationsgebäude) sowie für das Abstellen und die logistische Unterstützung der Waffensysteme TIGER, zum anderen aber auch die Schaffung von Einrichtungen für die Versorgung (Unterbringung, Verpflegung, Freizeiteinrichtung, sanitätsdienstliche Versorgung, Bekleidung usw.) unter möglichst weitgehender Nutzung der bereits vorhandenen Möglichkeiten.

Als der Aufstellungsstab damit begann, dieses in Europa einmalige Vorhaben eines bilateralen Ausbildungszentrums zu verwirklichen, konnte sich niemand vorstellen, was für eine gelungene Infrastruktur hier einmal entstehen sollte und welcher Herausforderung sich die Erbauer dieser Ausbildungseinrichtung gegenüber sehen würden. Doch das sollte sich schnell ändern…

Bereits im Oktober 2001 rückten die ersten Baumaschinen an, und schon bald ragten hohe Kräne aus der Ebene vor dem Massiv des Maures, einem Höhenzug, der den Flugplatz von der Mittelmeerküste trennt, hervor.

Ausbildungsgebäude

Das Ausbildungsgebäude war das erste Gebäude, das an das Ausbildungszentrum übergeben werden konnte. Nach einer Bauzeit von nur einem Jahr wurden für die Gruppe fliegerische Ausbildung, die bis zu diesem Zeitpunkt am stärksten aufgewachsen war, optimale Voraussetzungen geschaffen, ihren Auftrag, die Vorbereitung der Ausbildung und die Ausbildung der zukünftigen „TIGERbändiger", zu erfüllen. In diesem Gebäude befinden sind neben den Führungsbereichen der deutschen und der französischen Inspektion die verschiedenen Fachhörsäle (HOT/PARS 3, Avionik /Mechanik usw.), die Hörsäle für den computerunterstützten Unterricht (CAT) und, trotz der Verfügbarkeit modernster Ausbildungs-

Das Stabsgebäude

mittel, die nach wie vor unverzichtbaren Unterrichtsräume herkömmlicher Art.

Stabsgebäude

Anders als wir es in Deutschland kennen, sind im Ausbildungszentrum die Leiter der Gruppe fliegerische Ausbildung und des Unterstützungsbereichs Luftfahrzeugtechnik in unmittelbarer Nähe des Kommandeurs des Ausbildungszentrums angesiedelt. Dadurch befindet sich in der oberen Etage des Stabsgebäudes die gesamte Führung des Ausbildungszentrums. Das Gebäude in seiner Gesamtheit erweckt den Eindruck eines Schiffbugs, auf dessen Brücke das Dienstzimmer des Kommandeurs zu finden ist, der von dort aus den Blick über das gesamte Ausbildungszentrum hat. Bezogen werden konnte das Gebäude unmittelbar nach Indienststellung des Ausbildungszentrums im Juli 2003.

Operationsgebäude

Das Herz des Ausbildungszentrums ist, sowohl operationell als auch von den Betriebsabläufen her, das Operationsgebäude. In diesem Gebäude, das einen architektonischen Blickfang darstellt, findet die Planung und Steuerung sämtlicher Ausbildungsmittel, angefangen beim normalen Kreidehörsaal über die CAT-Hörsäle bis hin zu den Full-Mission-Simulatoren und den Cockpit Procedures Trainern sowie den Luftfahrzeugen statt. Darüber hinaus erfolgt in diesem Gebäude die Missionsplanung mittels der Einsatzunterstützungsanlage, sowohl für die Simulation als auch für den realen Flugbetrieb. Als logische Konsequenz findet man hier auch die Flugeinsatzzentrale, die nicht nur die vom Luftfahrzeugführer benötigten Informationen zur Verfügung stellt, sondern auch den operativen Anteil des Flugbetriebs steuert und überwacht. Als Superlative ist jedoch der Konferenzsaal mit 174 Sitzplätzen zu bezeichnen, der mit seiner hochtechnischen Ausstattung bis hin zu zwei Dolmetscherkabinen den Ansprüchen eines modernen Kommunikationszentrums mehr als genügt.

Simulatorengebäude

Das Simulatorengebäude teilt sich in mehrere Bauabschnitte, die nacheinander verwirklicht werden. Begonnen wurde mit dem ersten Bauabschnitt zur Aufnahme des Prototypensatzes, bestehend aus zwei Simulatoren (FMS) und zwei Verfahrenstrainern (CPT) einschließlich der dazugehörenden sehr umfangreichen Rechnerausstattung. Mittlerweile ist auch nach vorausgegangenem erfolgreichen Factory-Acceptance-Test (FAT) bei der Industrie der Einbau der Simulationssysteme erfolgt, so dass mit der Qualifizierung vor Ort, dem On-Site-Acceptance-

Das Operationsgebäude

Im Simulatorgebäude

Test (OSAT) begonnen werden kann. Die volle Funktionalität soll bis Anfang 2005 erreicht sein.

Was die weiteren Bauabschnitte betrifft, so steht der zweite Bauabschnitt kurz vor seiner Vollendung, und mit dem dritten Abschnitt soll schon bald begonnen werden. Für den vierten Abschnitt, das heißt für die FMS Nr. 7 u. 8, ist der Bedarf haushaltsmäßig anerkannt. Die Entscheidung über den 5. Bauabschnitt steht noch aus und ist abhängig von dem noch ausstehenden Beschluss des Gesamtbedarfs für das Ausbildungszentrum.

Luftfahrzeugtechnik

Ausgelegt für 28 Waffensysteme TIGER, teilt sich der Bereich der Luftfahrzeugtechnik in die Wartungs- und Instandsetzungshalle mit 10 Abstellplätzen und die Abstellhalle mit weiteren 18 Abstellplätzen. Für die Lagerung und den Umschlag des luftfahrtspezifischen Materials wurde eine bisherige Flugzeughalle von Grund auf saniert und den Bedürfnissen einer modernen Materialbewirtschaftung angepasst. Kernstück ist ein rechnergestütztes automatisches Lagersystem mit ca. 10.000 Lagerplätzen pro Nation.

Mit einer Gesamthallenlänge von ca. 430 m und einer Fläche von ca. 48.200 m² für 15 Abstellplätze wird damit auch die Luftfahrzeugtechnik des Ausbildungszentrums über die derzeit modernste Infrastruktur und damit über beste Voraussetzungen für die Aufnahme eines neuen Waffensystems verfügen.

Ein Standort wie geschaffen...

Der Flugplatz Le Cannet des Maures, der schon seit 40 Jahren Heimat der französischen Heeresfliegerschule ist, bietet optimale klimatische Voraussetzungen für den ganzjährigen Ausbildungsflugbetrieb bei Tag und bei Nacht. Alle Gemeinden in der Umgebung des Flugplatzes stehen vorbehaltlos zu diesem Projekt und haben ihrerseits alles unternommen, um die Voraussetzungen für die Errichtung und den Betrieb des Ausbildungszentrums zu schaffen, als auch den rasanten Aufwuchs des Personals mit ihren Familien sozialverträglich zu gestalten. Mittlerweile haben 106 deutsche Soldatinnen und Soldaten und 9 zivile Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, überwiegend mit Familie, ihren Dienst vor Ort angetreten. Der Wohnraumbedarf konnte durch die Realisierung eines Wohnbauprojektes in Le Luc und über den freien Wohnungsmarkt bisher problemlos sichergestellt werden. Auch wenn der Integration der deutschen Kinder in französischen Schulklassen der Vorzug gegeben wird, so sind jedoch mit der Einstellung einer deutschen Lehrerin an einer Grundschule in Le Luc die schulische Betreuung und auch der Deutsch-Unterricht sichergestellt.

Der Aufbau der geplanten Infrastruktur geht weiter unaufhaltsam voran. Ein Großteil des Ausbildungszentrums befindet sich bereits in den neuen Gebäuden. Nur die Luftfahrzeugtechnik muss noch mit einer Übergangslösung leben, wird aber spätestens im Januar 2005 die Wartungs- und Instandsetzungshalle und zwei Monate später die Abstellhalle übernehmen können. Damit hat das Deutsch-Französische Heeresfliegerausbildungszentrum TIGER beste Voraussetzungen für die Aufnahme des Kampfhubschraubers TIGER, die gleichzeitig auch die Einführung eines neuen Waffensystems für die Heeresfliegertruppe bedeutet, und kann der Erfüllung seines Ausbildungsauftrages optimistisch entgegensehen.

Der Autor:

Oberstleutnant Norbert Fiegehenn ist Flugsicherheitsstabsoffizier des D/F Heeresfliegerausbildungszentrums TIGER in Le Cannet des Maures/Le Luc.

Zwischen Krisenherd und Barbecue

Prominenter Journalist informiert die Heeresflieger in Le Luc

Eine Politische Bildung der besonderen Art wurde am ersten Jahrestag des Bestehens des Deutsch-Französischen Heeresfliegerausbildungszentrum TIGER in Le Luc durchgeführt.

Nachdem der erste Jahrestag des Ausbildungszentrums am 01.07.2004 bereits am Morgen durch einen Appell und der Verlesung des Tagesbefehls durch den Kommandeur Colonel Alain Salendre entsprechend begangen worden war, fand dieser besondere Tag seinen Höhepunkt in einem Vortrag durch Herrn Prof. Dr. Peter Scholl-Latour.

Nachbarschaftsbesuch aus Nizza

Dem Ausbildungszentrum war es gelungen, den anerkannten Experten der politischen und kulturellen Verhältnisse im Nahen und Mittleren Osten für einen Vortrag mit dem Thema „Krieg dem Terror – Krieg dem Islam?" zu gewinnen. Erleichtert wurde dies durch den glücklichen Umstand, dass Herr Scholl-Latour ein Haus in der Nähe von Nizza besitzt und somit die Entfernung zum Standort Le Luc kein großes Problem darstellte.

Wegen seines engen Terminkalenders wurde Herr Scholl-Latour direkt vom Flughafen in Nizza abgeholt. Nach seinem Eintreffen auf der Base Général Lejay begrüßte ihn der Kommandeur des Ausbildungszentrums Colonel Salendre vor dem Stabsgebäude. Nach einem persönlichen Gespräch und einem kurzen Vortrag über Gliederung und Auftrag des Ausbildungszentrums zeigte sich Herr Scholl-Latour sichtlich beeindruckt von der Arbeit, die im Ausbildungszentrum geleistet wird. Ebenso freute ihn, von der guten Zusammenarbeit zwischen Deutschen und Franzosen zu hören, was er ausdrücklich begrüßte. Seine Ansicht, dass Deutschland und Frankreich in der zukünftigen Verteidigungspolitik Europas eine große Rolle spielen und dadurch zwangsläufig noch enger zusammen arbeiten müssten, wurde seitens des Kommandeurs geteilt.

Deutsch-französische Zusammenarbeit von steigender Bedeutung

Auch bei dem sich anschließenden Vortrag stellte er seinen Standpunkt in dieser Frage vor den Soldaten und den zahlreich anwesenden Familienangehörigen nochmals deutlich heraus.

Der Vortrag war geprägt von den Erfahrungen vieler Reisen, und vor allem den persönlichen Gesprächen, die Herrn Scholl-Latour weltweit mit den unterschiedlichsten Persönlichkeiten und Staatsmännern geführt hat.

Auf seinen bereits im Gespräch mit dem Kommandeur dargelegten Standpunkt der künftigen Zusammenarbeit der Staaten Europas im Bereich der Sicherheits- und Verteidigungspolitik, ging er während seines Vortrags noch ausführlicher ein. Er betonte, dass von den internationalen Auswirkungen des Terrorismus alle Staaten auf der Erde betroffen sein können. Gerade im Hinblick auf diesen Bereich der internationalen Zusammenarbeit sei das Deutsch/Französische Heeresfliegerausbildungszentrum TIGER ein gutes Beispiel für die Möglichkeiten, die sich den europäischen Staaten bieten und die seiner Meinung nach vermehrt genutzt werden sollten.

Aufbauend auf seinem Buch „Krieg dem Terror – Krieg dem Islam?" ging er auf die derzeitige Situation in den Gebieten Afghanistans und dem Irak ein. Auch der Bezug zur aktuellen Lage in den Krisengebieten des Nahen und Mittleren Ostens fehlte nicht. Das aktuelle Tagesgeschehen wurde durch die Berichte seiner erst kürzlich geführten Gespräche in den USA mit viel Hintergrundwissen angereichert und so endete der Vortrag nach der sich anschließenden Fragerunde nach gut zwei Stunden.

Im Anschluss bedankte sich der Kommandeur ganz herzlich für den Vortrag und stellte noch einmal die Bedeutung dieses Themas für die Zukunft heraus.

Beendet wurde der offizielle Teil mit der Überreichung der Medaille des Ausbildungszentrums und dem ausdrücklichen Wunsch, die Verbindung beiderseits aufrecht zu erhalten. An dem sich anschließenden, von der Luftfahrzeugtechnischen Staffel TIGER vorbereiteten, Grillabend mit den Angehörigen der Soldaten nahm Herr Scholl-Latour gerne teil. Dadurch ergaben sich noch einige Gesprächsmöglichkeiten, die für die Erörterung noch offener Fragen ausgiebig genutzt wurden.

Der Autor:

Hauptfeldwebel Carsten Hartmann ist S3-Feldwebel im Unterstützungsbereich Luftfahrzeugtechnik beim Deutsch/Französischen Heeresfliegerausbildungszentrum TIGER.

TIGER auf dem Sprung

Die ersten vier Fluglehrer des Deutsch/Französischen Heeresfliegerausbildungszentrums sind bei der Firma Eurocopter ausgebildet worden

Die Frage: „Wann kommt er denn, der TIGER?" kann von uns nun wirklich keiner mehr hören. Meist wurde unsere Antwort noch mit einem: „Welches Jahr?" kommentiert. Sehr lustig, vor allem, wenn man seine persönliche Lebensplanung auf ein solches, oftmals zeitkritisches Projekt abstimmen muss.

Warten auf den TIGER

Die Theorie

Begonnen hat unsere Ausbildung am 05.05.2003 bis zum 23.05.2003 mit dem ersten Teil der theoretischen Schulung in Ottobrunn. Bestandteil dieses dreiwöchigen Lehrgangs „Basic Theoretical Course for UHT Pilots" war der Basishubschrauber mit seinen Komponenten. Klassische Unterrichtsthemen wie: Hydraulik, Elektrik, Mechanik, ..., wurden ergänzt durch für uns völlig neue Themen wie: System Management, Cockpit Philosophy sowie Man Machine Interface. Dieser erste Lehrgang wurde hauptsächlich durch einen französischen Ausbilder in englischer Sprache durchgeführt. Die gewählte Unterrichtsform war der klassische Frontalunterricht auf Basis von PowerPoint-Präsentationen und darin bestand auch unser größtes Problem, denn Hardware zum Anfassen war nicht vorhanden. Die einzigen wirklichen Kontakte zu reellen Systemen bestanden in einem Besuch der Fertigung in Donauwörth sowie einem Training im Simulationscockpit (SIMCO) um uns das EUROGRID-System zu demonstrieren. Fazit dieses ersten Ausbildungsabschnittes für uns war letztendlich, dass wir sehr viel Informationen hatten aber der wirkliche Gesamtüberblick über das System TIGER aufgrund der fehlenden Anwendungsmöglichkeiten im Hubschrauber noch nicht gegeben war.

Am 02.06.2003 ging es dann für uns weiter und der zweite Teil der theoretischen Ausbildung in Form eines Zweiwochenlehrgangs sollte unser „Basiswissen" komplettieren. Dieser zweite Lehrgang: „UHT Specific Theoretical Course for UHT Pilots" beschäftigte sich nun mit den unterschiedlichen Ausrüstungskomponenten, dem „Mission Equipment Package". Schwerpunkte der Ausbildung waren die unterschiedlichen Waffen sowie das Visionik-System. Auch in diesem Lehrgang wurde die beliebte Form des Frontalunterrichtes anhand von PowerPoint-Präsentationen gewählt – im TIGER haben wir bis dahin noch immer nicht gesessen! Es wurde immer schwerer für uns sich vorzustellen wie das System denn nun tatsächlich funktioniert. Die einzelnen Systemkomponenten wurden zwar vorgestellt, aber deren Zusammenspiel war uns noch immer nicht ganz klar und viele Fragen mussten beantwortet werden.

Der dritte Teil der Theorie begann dann am 28.07.2003 für eine Woche bei der Firma MTU Aero Engines in München. Hier ging es ausschließlich um das TIGER-Triebwerk MTR 390 . Im Gegensatz zu den bisherigen Lehrgängen war nun Hardware in Form eines Triebwerkes im Unterrichtsraum vorhanden und wir konnten selbst erstmalig Hand anlegen. Unter der Aufsicht und mit Anleitung eines Entwicklungsingenieurs wurden Öl- und Kraftstofffilter gewechselt, Verdichter wurden auf- und zugeschraubt. Endlich war der letzte Teil der theoretischen Ausbildung geschafft und wir konnten es nicht abwarten den Hubschrauber zu fliegen.

Die Praxis

Der Beginn der Praxisausbildung war ursprünglich mal für Ende 2003 angesetzt, wurde aber

immer wieder verschoben. Zum Jahreswechsel nun stand aber fest, dass es endlich im März beginnen sollte. Es wurde März aber kein Lehrgang begann. Viele Termine wurden diskutiert und es lief darauf hinaus, dass die Ausbildung nicht vor Juni anfangen sollte. Im Mai nun überschlugen sich die Ereignisse und ein Lehrgangsbeginn in Kürze erschien auf einmal doch realistisch. Letztendlich lief es aber daraufhin hinaus das wir am 24.05.2004 gegen Nachmittags definitiv die Aussage bekamen am nächsten Tag sei unser Reisetag ... so war es dann auch. Wir glauben das zeigt jedem Leser das Flexibilität, auch die der Familien, im Tigerprojekt eine der Grundvoraussetzung ist.

In Donauwörth angekommen begann nun endlich die lang ersehnte fliegerische Ausbildung. Fluglehrer waren die beiden Tigerprojektpiloten der Firma Eurocopter, die auch die begleitende Theorie vermittelten. Am Beginn des Lehrganges war unsere große Sorge der lange zeitliche Abstand zwischen der Theorie und der nun folgenden Praxis. Die ohne Zweifel entstandenen Lücken wurden jedoch in den begleitenden Unterrichten geschlossen und für alle Fragen die wir noch hatten, stand immer entsprechendes Fachpersonal bereit. Das geschah nicht zuletzt durch unsere räumliche Integration mit dem IIS-Personal (Initial Industrial Support).

Nach dem wir uns in der ersten Woche mit Auffrischung der Theorie sowie mit Exterior- , Interiorchecks und Anlassverfahren beschäftigt hatten war es dann am Dienstag dem 01.06.2004 soweit. Der TIGER stand für vier Perioden bereit, sodass jeder seine erste Flugstunde absolvieren konnte. Im Nachhinein sind unsere Eindrücke schwer zu beschreiben, aber soviel sei gesagt: „Es war nur geil!" (Entschuldigung für diesen Ausdruck). Die zehnwöchige fliegerische Ausbildung hatte nun tatsächlich für uns begonnen. Die Ausbildungsinhalte im Schwerpunkt waren:

- Normalverfahren
- Geländeflug
- Notverfahren
- Nachtflug mit IIT (Infrared Intensifier Tubes-BiV)
- NB-Verfahren
- Einweisung Kommandantencockpit

Wie erwartet wird die Cockpitanordnung des TIGER neue Herausforderungen an die Besatzung stellen. Eindeutige Wortwahl, standardisierte Verfahren und ständiges Training sind hier die Grundvoraussetzungen und ein Muss für einen sicheren und effizienten Flugbetrieb. Die in der Theorie nur schwer vorstellbaren Bedienschritte und das Zusammenwirken der einzelnen Systeme stellte sich jedoch in der praktischen Ausbildung als nur halb so kompliziert dar, als wir es uns vorgestellt hatten. Dazu ein Beispiel: Die Bedienung und Funktionsweise der AFCS-Anlage beschäftigte uns in der Theorie einen ganzen Tag. Am Hubschrauber selbst war dieses innerhalb kürzester Zeit erlern- und verstehbar. Dieses zeigt, das Theorie und Praxis nicht sinnvoll voneinander trennbar sind.

Der Schritt von analogen Anzeigen der BO 105 auf die MFDs im TIGER erscheint zunächst sehr groß, ist aber nach unserer Einschätzung und bisheriger Erfahrung nicht mit Schwierigkeiten verbunden sondern wurde durchweg als sehr angenehm empfunden. Die unterschiedlichen Informationen sind schnell abrufbar und in den einzelnen Bedienschritten logisch aufgebaut. Die von uns anfangs befürchtete Reizüberflutung wurde nicht bestätigt.

Sehr hilfreich, besonders im Nachtflug, ist das neue Helmsystem mit der integrierten Symbolik. Ständig benötigte Daten (Horizont, Höhe, Kompass, Geschwindigkeit, Triebwerkleistung, Wind, Line of Sight des anderen Crewmembers) werden so direkt vor die Augen gebracht und sind benutzerdefiniert präsent. Desweiteren sind die verschiedenen Sensorbilder wählbar und man kann verzugslos zwischen IITs (BiV) sowie FLIR (Forward Looking Infrared) wechseln.

Um eine klare Symbolik zu haben ist der Helmsitz jedoch sehr

Die ersten Vier und ihre Lehrer

fest zu wählen was manchmal zu Druckschmerz am Kopf führt. Das bedeutet das der Tragekomfort noch verbesserungswürdig ist, hier speziell auch die CEPs (Communication Ear Plugs – Beschaffung individuell angepasster Plugs läuft gerade). Desweiteren muss auch das Anbringen des hubschrauberseitigen Optikmoduls an den Basishelm trainiert werden, da die Aufnahmen des Helmes sehr filigran sind.

Gewöhnungsbedürftig und noch verbesserungsfähig – der TIGER-Helm

Der geplante Stundenansatz von 30 Flugstunden pro Lehrgangsteilnehmer konnte nicht komplett durchgeführt werden, da Nachtflug mit FLIR als primärer Flugführungssensor aufgrund der vorläufigen Verkehrszulassung nicht gestattet war. Die dafür vorgesehenen 5 Flugstunden werden nachgeschult. Somit bestand der Lehrgang aus 25 Flugstunden und endete mit einem Checkflug, der von dem Testpiloten der WTD 61 in Manching abgenommen wurde. Unser momentaner Status ist LÜB TIGER und nach erfolgter FLIR-Ausbildung sowie zusätzlicher 70 Stunden als VLF soll uns der Status FLB-TIGER zuerkannt werden. Offen bleibt dann nur noch die Ausbildung an den Waffen, die bis jetzt noch nicht abschließend in den TIGER integriert sind.

Status quo Le Luc

Der interessierte Leser wird sich jetzt vielleicht fragen was wir hier in Südfrankreich denn sonst, außerhalb dieser Lehrgänge gemacht haben und momentan machen. Auch wenn es manchmal nur schwer zu glauben erscheint trinken wir nicht nur Rotwein, essen Käse und liegen am Strand.... wie schön wäre das! Im Rahmen unserer Vorbereitung der Durchführung der ersten Schulungen auf TIGER bearbeiten wir noch eine Vielzahl anderer Aufträge, die ich in Auszügen hier nennen möchte:

- Weiterbildung der bereits versetzten FLB (Gebirgsflugeinweisungen, ...)
- Erkundung des Übungsraumes im Hinblick auf die zukünftigen Schulungen mit zeitweise abgestellten BO 105, dabei Harmonisierung des Flugbetriebes mit der französischen Seite.
- Ausarbeitung von Sensorflugstrecken und deren Erkundung.
- Unterstützung in Testreihen der Simulatoren (FMS und CPT).
- Ausbildung an der EUA (Einsatzunterstützungsanlage) sowie einpflegen der vorhandenen Daten.
- Entwicklung von Ausbildungsmissionen der Simulatoren.
- Ausbildung am FKM (Funktionskettenmodell EUROMEP).
- Erarbeitung einer AOP TIGER als Arbeitsgrundlage für die Gruppe Weiterentwicklung der Heeresfliegertruppe.
- Erstellen von Befehlen für den Flugbetrieb sowie für die Ausbildung.
- Unterstützung bei der Überprüfung der CAT-Software.
- Erarbeiten von Nutzerforderungen für die zukünftige Ausstattung von TIGER-Verbänden.

Status quo TIGER

Momentan befindet sich der vorgesehene TIGER in Donauwörth zur Stückprüfung.

November/Dezember ist das aktuell gehandelte Datum der Auslieferung des ersten »Serientiger mit Verkehrszulassung« Sie fragen:„Welches Jahr?" – „2004!"

Fazit

Uns haben die Flüge im TIGER immer auch Spaß gemacht (dürfen wir das sagen oder wird jetzt Urlaub gestrichen?) und nach unserer Meinung wird es allerhöchste Zeit das er jetzt auch wirklich kommt! Fordern wird das System uns allemal (auch mit den vielen kleinen Macken), reibungslos wird die Einführung mit Sicherheit nicht ablaufen aber:

Über den TIGER hört man viel, oftmals viel Negatives – nicht alles davon sollte man immer glauben.

Der Autor:

Hauptmann Andreas Strahlenbach ist Fluglehrer in Le Luc und einer der ersten Fluglehrberechtigten für den Kampfhubschrauber TIGER.

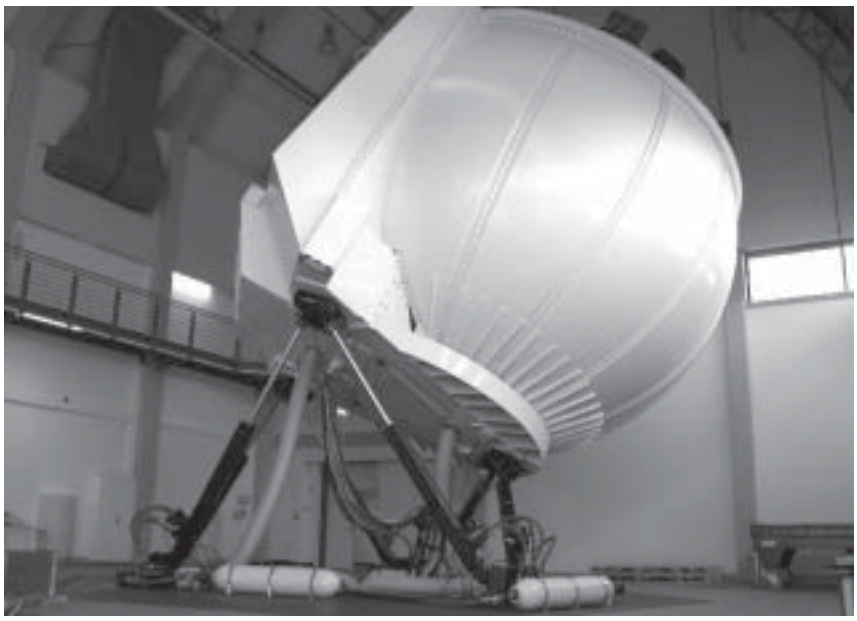
Wenn ein Pilot seekrank wird...

Untersuchungen zur Simulatorkrankheit bei Heeresfliegern

Ein möglichst genaues Abbild der Welt erschaffen...

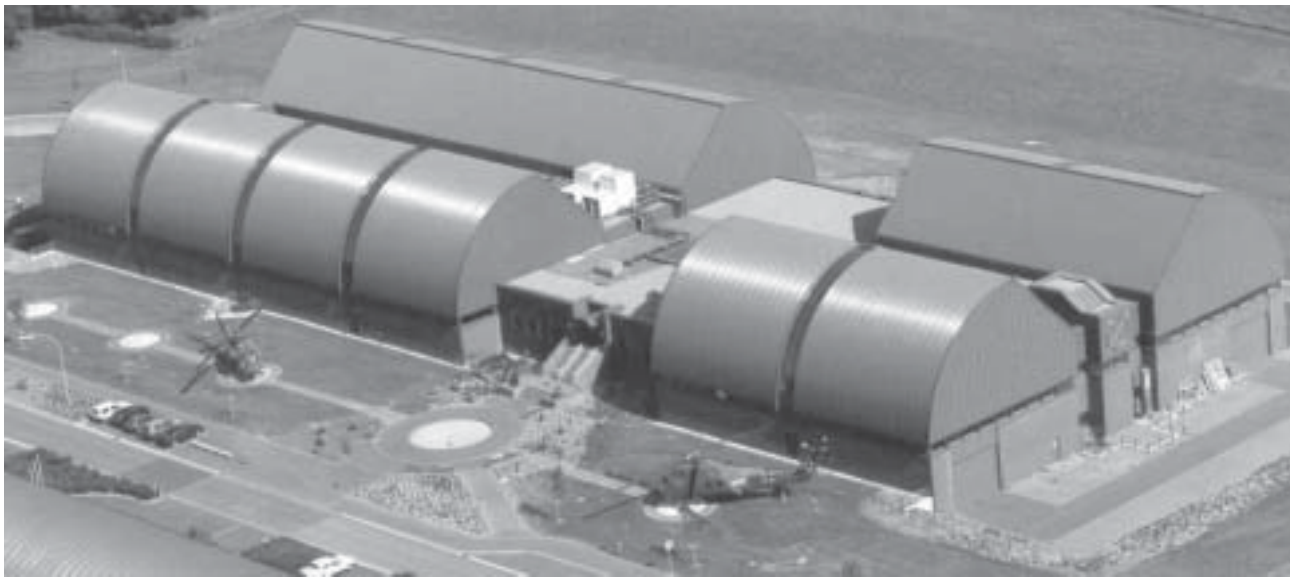
Große Anstrengungen werden unternommen, um dieses Ziel in immer neuer Form zu erreichen; schon im Kindergartenalter werden unsere heranwachsenden Generationen mit digitalen Wirklichkeiten konfrontiert, die sie begleiten werden in Schule, Ausbildung, Beruf und Freizeit als parallele Welten, in denen all die Dinge möglich werden können, die die eigentliche Welt nicht oder nur unzureichend ermöglichen kann.

Das Erlernen vieler Fertigkeiten wird dabei deutlich erleichtert, weil Manches probiert und geübt werden kann, was in der Realität gefährlich, teuer, umweltbelastend, laut oder sonst wenig ratsam sein kann. Hierbei ist jedoch entscheidend wichtig, in simulierten Wirklichkeiten ein möglichst exaktes Abbild dessen zu schaffen, mit dem der Lernende später im wirklichen Leben konfrontiert werden wird.



Das Bewegungssystem kann nur einen bedingt realistischen Flugeindruck vermitteln

Moderne Flugsimulatoren – und hier insbesondere Hubschraubersimulatoren – stoßen dabei naturgemäß an bestimmte Grenzen. Da sie nun mal nicht wirklich fliegen können, wird auch das ausgeklügelste Bewegungssystem bestimmte typische Bewegungsmuster eines Hubschraubers eben nur andeuten, aber nicht bis ins Detail nachbilden können. Dabei wird aber dem Insassen eines Simulatorcockpits auf andere Weise die Bewegung



Das Hans-E.-Drebing-Hubschraubersimulatorzentrum der Heeresfliegerwaffenschule

sehr genau dargestellt, nämlich durch das Sichtsystem.

Hierin liegt der Kern des Problems, mit dem sich viele Luftfahrzeugführer konfrontiert sehen, wenn sie zum ersten Mal im Simulator „fliegen". Ihnen verursacht dieses Eintauchen in die Scheinwelt regelrecht Übelkeit, die sie im äußersten Fall dazu bringen kann, dieses Erlebnis abrupt und nachhaltig zu beenden. Im angloamerikanischen Sprachraum wurde für dieses Phänomen der Begriff der „simulator sickness" geprägt; die deutsche Übersetzung „Simulatorkrankheit" scheint wenig genau, handelt es sich doch weniger um eine echte Erkrankung als vielmehr um eine – zugegebenermaßen bisweilen sehr ausgeprägte – Befindlichkeitsstörung, die aber ohne Behandlung auch völlig wieder verschwindet.

Was sind nun die Ursachen dieser Störung und welche Folgen hat ihr Vorhandensein für die Nutzung von Hubschraubersimulatoren?

Kurz gefasst erklärt sich diese Befindlichkeitsstörung dadurch, dass beim Simulatorflug bestimmte Dinge nicht zusammenpassen. Jeder Hubschrauberführer erlernt im Laufe seiner Ausbildung und seiner weiteren fliegerischen Laufbahn nicht nur bestimmte Verfahren und Fertigkeiten, er erlernt zugleich bestimmte Kombinationen von Sinneseindrücken, die in typischer Weise bei bestimmten Bewegungen des Hubschraubers entstehen und weiß sie bestimmten Flugzuständen zuzuordnen. Dass dies nicht immer funktioniert, kennen wir aus den Phänomenen der räumlichen Desorientierung im Flug.

Auch wenn bekanntermaßen für unsere Orientierung im Raum unser Sehsinn die überragende Rolle spielt und wir die wichtigsten Informationen darüber beziehen, so erleben wir doch zugleich weitere Eindrücke aus anderen Sinnesorganen wie dem Innenohr und dem Tast- und Drucksinn – das

Schon sehr wirklichkeitsnah – Die virtuelle Sicht im Simulator

fliegerische „Hosenbodengefühl" – die wir den Seheindrücken zuordnen und sie fest damit in Verbindung bringen.

Im Simulator passen diese erlernten Eindrücke nun aus den oben genannten Gründen nicht immer zusammen. Dies erklärt auch, warum Hubschrauberführer mit großer Flugerfahrung auf einem Muster eher und stärkere Missempfindungen erleben, als fliegerische Anfänger, die noch keinen Lern- und Prägungsprozess durchlaufen haben.

Im Zuge des Einsatzes der Sichtflugsimulatoren an der Heeresfliegerwaffenschule erfolgt seit mehr als einem Jahr begleitend eine Anzahl von Untersuchungen und Beobachtungen dieser Phänomene mit dem Ziel, Simulatorausbildung so zu gestalten, dass für den Einzelnen so wenig Probleme wie möglich auftreten und zugleich der Ausbildungsbetrieb so effizient wie möglich dabei erfolgt.

Welche Beschwerden wurden bislang beobachtet?

Wie bei der bekannten Bewegungskrankheit – häufig auch als See- oder Luftkrankheit bezeichnet – kommt es gelegentlich zum Auftreten von Übelkeit, Würgereiz, Schwitzen, Schwindel und allgemeinem Unwohlsein. Zudem traten Müdigkeit, Kopfschmerzen und Anstrengungsgefühl der Augen auf; alle diese Erscheinungen führen bei den Betroffenen häufig zur Verunsicherung und nicht selten zu einem Vermeidungsverhalten, wobei bewusst die Verfahren und Manöver ausgespart werden, die verstärkt Beschwerden auslösen.

Die bisherigen Erfahrungen mit Simulatoren haben deutlich gemacht, dass auch der Umgang mit diesen Systemen bis zu einem gewissen Grad erlernbar ist. Bestehende Prägungen und Erfahrungen können ergänzt werden durch ein entsprechendes Lern- und Übungsprogramm, in dem die Betroffenen sozusagen das Simulatorfliegen neu erlernen.

Dies führte zur Einführung einer bestimmten Eingewöhnungsphase, die dem eigentlichen Ausbildungsprogramm vorangestellt wird.

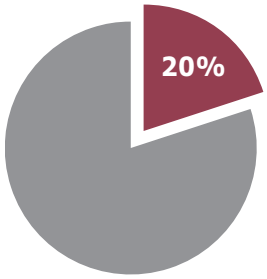
Während dieser sogenannten Desensibilisierungsphase wird zunächst mit einer Periode 20 min und einer Periode 45 min VFR Nacht begonnen, es folgen zwei BiV-Phasen. Es schließen sich 3 Perioden VFR Tag (10/45/60 min) an, wobei die insgesamt 7 Perio-

den an 4 Tagen zu absolvieren sind.

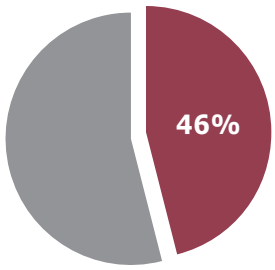
In diesen Eingewöhnungszeiten wurde die Ausprägung der Befindlichkeitsstörungen an zahlreichen Piloten untersucht. Mit anonymisierten Fragebögen wurde diese zum zeitlichen Auftreten der Beschwerden (vor, während, unmittelbar nach Flug, bis 3h nach, bis 6h nach, bis 12h nach und über 12h nach Simulatorflug) befragt. Weiterhin wurde nach Art der Störungen (Schwindel, Übelkeit, Sehstörungen) und nach der Intensität (keine, milde, mittlere oder schwere Ausprägung) gefragt.

Bislang wurden im Rahmen dieser Untersuchungen 130 durchgeführte Simulatorflüge ausgewertet. Bei 46% dieser Flüge wurde wenigstens einmal über Schwindel geklagt, bei 25% Übelkeit auf und bei 20% Sehstörungen. Diese Zahlen erscheinen isoliert betrachtet relativ hoch, es muss jedoch beachtet werden, dass es sich bei dieser Zwischenauswertung nur um einen ersten Überblick handelt. Bei dieser Art der Betrachtung wurden Flugphasen nur dann als störungsfrei gewertet, wenn der Pilot während der gesamten Zeit (vor dem Flug bis mindestens 12h nach dem Flug) komplett beschwerdefrei war. Letztlich ist hier noch zu berücksichtigen, dass Beschwerden auch durch eine schlechte Tagesform hervorgerufen werden können. Zu dieser Frage werden noch weitere Untersuchungen erforderlich sein.

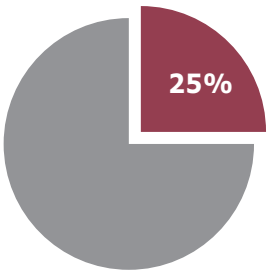
Bei Auftreten von Befindlichkeitsstörungen während und nach Simulatorflügen ist nur selten eine fliegerärztliche Behandlung erforderlich. Nahrungsaufnahme und leichte sportliche Betätigung helfen meist bei der Überwindung der Beschwerden. Besondere Betrachtung verdient hierbei noch eine Erscheinung, die gelegentlich erst Stunden nach Ende des Simulatorfluges auftritt, der sogenannte „Flashback".



Perioden mit Sehstörungen

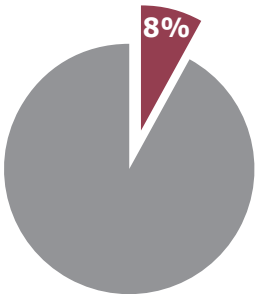


Perioden mit Schwindel



Perioden mit Übelkeit

Perioden mit Symptomen >6h



Perioden mit Flashbacks

Piloten sind nach dem Flug zunächst beschwerdefrei, später treten dann aber zum Teil recht plötzlich und mitunter sehr heftige Störungen auf. Dies konnte bei 8% der absolvierten Flugperioden beobachtet werden, in einem Fall auch noch mehr als 12h nach Ende des Simulatorflugs.

Zusätzlich stellte sich die Frage, bei wie vielen Flugperioden die Beschwerden länger als 6h anhielten. Dies war bei 6% der Flugphasen der Fall. Eine Zusammenfassung der prozentualen Verteilung der Befindlichkeitsstörungen zeigt die u.a. Tabelle.

Insgesamt zeigt sich, dass der Anteil der Flugphasen mit Flashbacks und lang anhaltender Symptomatik unter 10% lag. Hierbei handelt es sich – wie schon oben ausgeführt – um erste Ergebnisse der Beobachtung bei einer noch recht kleinen Zahl.

Klar erkennbar ist aber schon jetzt, dass der Einsatz der Simulatoren der entsprechenden Vorbereitung und Begleitung bedarf, um die erkannten Risiken und Störungen nicht zu einem Problem werden zu lassen.

Mit Einführung der Simulatoren bereits in die ersten Abschnitte der Hubschrauberführergrundausbildung mag sich diese Situation ändern; dann steht eine neue Generation von Hubschrauberführern bereit, die ihre erste Prägung gleichzeitig in zwei Systemen erfahren hat – dem Hubschrauber und dem Simulator – und damit möglicherweise unempfindlich sein wird gegenüber den oben beschriebenen Störungen.

Die Autoren:

Stabsarzt Thomas Wefelmeier ist Fliegerarzt der Heeresfliegerwaffenschule, Oberstabsarzt Dr. Burkhard Milde ist S3-Stabsoffizier beim Leitenden Fliegerarzt des Heeres und der Leitende Fliegerarzt des Heeres, Oberstarzt Dr. Stefan Pump.

Alter Flieger – neue Ausbildungsmittel

Muster- und Einsatzflugausbildung UH-1D – Erste Schritte im NTF-Simulator

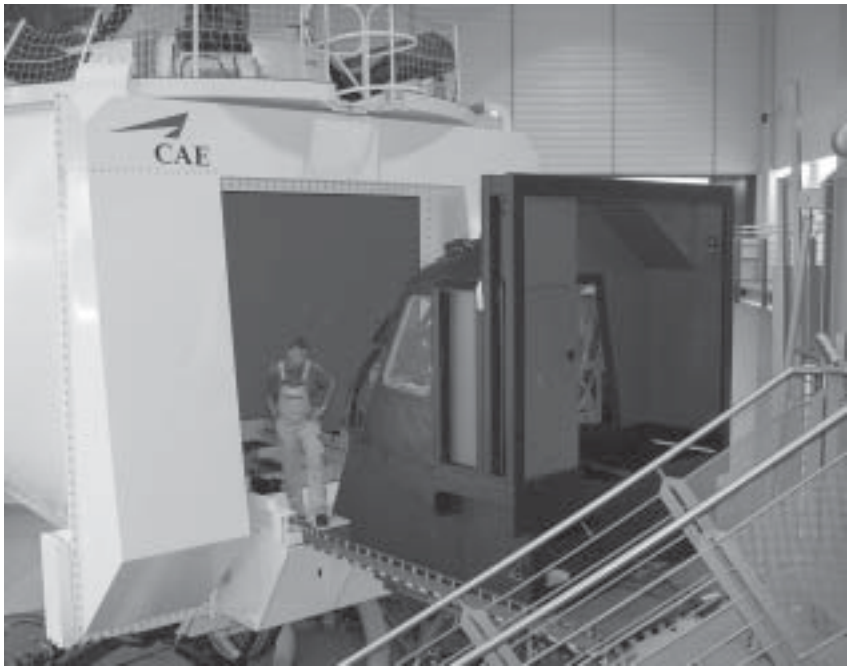
Man sollte meinen, dass nach fast 40 Jahren Ausbildungsbetrieb auf einem Luftfahrzeugmuster alles geplant, „geSALPt", geschrieben und gesagt sei. Am Beispiel der Muster- und Einsatzflugausbildung LTH (leichter Transporthubschrauber) auf der UH-1D zeigt sich derzeit, dass die größten Herausforderungen der fliegerischen Ausbildung momentan bei den „älteren" Modellen liegen.

Erste Muster-Musterausbildung

Wie immer sind knappe Ressourcen und technische Engpässe der ausschlaggebende Faktor für die Entscheidung gewesen, den neuen Simulator nicht nur im Bereich der Standardisierung im BiV-Flug (Nachtflug mit Restlicht-Bildverstärkerbrille) sondern auch in der Aus- und Weiterbildung zu nutzen. Hierzu erging an die I. Inspektion der Auftrag sowohl bei der Muster- und Einsatzflugausbildung UH-1D wie auch bei der CH-53G/GS einen Einsatz des Simulators zu erproben. Als erster Probelehrgang wurde die Anfang Juli begonnene Musterausbildung UH-1D auserkoren. Unter Berücksichtigung der verschiedenen Ausbildungsabschnitte und der bevorstehenden Verlegung der UH-1D – Hörsäle zum Ausbildungszentrum C nach Celle sollte ein Konzept entwickelt werden, bei dem Realflugstunden reduziert werden, die Ausbildungshöhe aber gleich bleibt.

Desensibilisierung

Das der neue Simulator nichts für „Sensibelchen" ist, vermittelt schon die Notwendigkeit vor Beginn einer Ausbildung „desensibilisiert" zu werden. Übelkeit und Schwindel zu überwinden sollte nicht das Hauptziel der Bemühungen sein, sondern die Fähigkeit den Sichtflugsimulator genauso zu beherrschen wie die gute alte „Huey". Anfänglicher Unmut über die Detail(un)treue der fliegerischen Eigenschaften der synthetischen Umgebung gegenüber dem Original wich mit zunehmender Übung der Überzeugung, dass man im Simulator eben nicht mit der UH-1D fliegt, sondern mit einem eigenen Muster. Konsequenz aus dieser Erkenntnis ist, dass die Befähigung als Lehrer in diesem Medium eingesetzt zu werden also ein ebenso umfangreiches „Type Rating" erfordert, wie es für ein Luftfahrzeug erforderlich wäre. Ein dreistufiges Ausbildungsprogramm zum Fluglehrer im Simulator wurde entworfen und muss durch die FLBs (Fluglehrberechtigte) durchlaufen werden. Neben dem ersten Schritt, der Desensibilisierung, ist dabei ein umfangreiches Paket an Flugstunden und Verfahren zu fliegen und eine Ausbildung sowohl an der Konsole wie auch an den Debriefingstationen zu absolvieren. Beide Abschnitte werden im Rahmen eines Standardisierungsfluges überprüft.



Das UH-1D-Cockpitmodul wird in den Simulatordom installiert

Ausbilden im Spagat

Die Herausforderung der Konzeption und Planung dieses ersten Lehrgangs lag nicht bei der fliegerischen Ausbildung; da waren in den ersten 40 Jahren UH-1D-Schulung sicher alle Fragen beantwortet worden. Die Schwierigkeit lag dabei, den Simulator in die Ausbildung einzubauen und die Verlegung nach Celle so zu berücksichtigen, dass in Zukunft zwei

Schulungen parallel zu einander stattfinden, ohne dass es zu langen Zeiträumen kommt an denen beide Lehrgänge gleichzeitig entweder in Celle oder in Bückeburg sind. Blockausbildung in definierten Zeitabschnitten war als Planungsgrundlage deshalb das offensichtlich adäquate Mittel. Nur so konnten sowohl die Ausbildungsmittel, Luftfahrzeuge und Truppenfachlehrer effizient ausgeplant und der Wechsel der Ausbildungsorte auf ein Minimum reduziert werden.

Fast wie im richtigen Leben – UH-1D-fliegen im NTF-Simulator

Die simulatorgestützte Ausbildung und die Masse der Truppenfachlehrerunterrichte finden am Mutterhaus in Bückeburg statt, der Realflugbetrieb im Ausbildungszentrum C in Celle. Die ersten drei Monate der Ausbildung verbringt der Lehrgangsteilnehmer in der synthetisch, generierten Umgebung des NTF-Simulators (Nachttiefflugsimulator). Die jungen Kameraden benötigen aufgrund ihrer bis dahin geringen fliegerischen Erfahrung noch keine Desensibilisierung.

Die Gameboy-Generation

Fliegerisch ist hier alles wie im „richtigen" Hubschrauber. Die Lehrer sind die gleichen, die Verfahren sind die gleichen und die Gegend in der „geflogen" wird auch. Die ersten Ausbildungsperioden waren für uns sehr überraschend. Diese „Lausebengels" fliegen nach kurzer Zeit genauso gut wie ihre FLBs. Liegt das wirklich daran, dass wir die Gameboy-Generation schulen? Offensichtlich gehen die Schüler anders an die Herausforderung Simulator heran; das Lernen ist ein anderes. Wenn die Lehrer versuchen ihr fliegerisches Gefühl und ihre Erfahrung umzusetzen, man könnte auch sagen „mit dem Hintern fliegen", erlernen die Schüler vorrangig für jedes Verfahren einen eigenen „crosscheck", was in einem digitalen Medium sicher nicht der falsche Weg ist, wie „Lieschen Müller" jedes Mal beim Spielen mit den diversen Flugsimulatoren für PCs beweist.

Im zweiten Ausbildungsabschnitt geht es nun wirklich in den Hubschrauber. Sozusagen fliegen für „Männer"...laut...schmutzig...nicht klimatisiert.

Raus ins richtige Leben

Die Unbekannte war die fehlende Erfahrung darüber, wie sich der Schritt vom Simulator in das Luftfahrzeug vollziehen würde. Eigentlich müssten die Lehrgangsteilnehmer alle Verfahren sicher beherrschen...!?! Von sicherem Beherrschen kann noch keine Rede sein, das Feingefühl fehlt noch, aber „können" können sie es irgendwie schon. Hier gilt aber das Gleiche, was für die Fluglehrer vor Beginn der Musterschulung galt: Der Simulator ist eben keine Huey.

Jetzt sollen alle Ausbildungsinhalte der VFR-Musterschulung (Sichtflugausbildung) real durchflogen werden bevor es dann zu den weiteren Ausbildungsabschnitten geht.

Die ersten Erfahrungen im Realflugbetrieb zeigen positive wie aber auch negative Effekte des Simulators auf die Ausbildung und geänderte Anforderungen an das Lehrpersonal. Diese gilt es jetzt zu analysieren und in der nächsten Musterausbildung umzusetzen. Nach dem Herausfiltern von Sachzwängen und Emotionen geht es dann hoffentlich.....nach vorn.

Der Autor:

Oberstleutnant Frank Friese ist Hörsaalleiter UH-1D an der Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg.

Schweizer Knowhow

Gebirgsflug bei Tag und Nacht

Montagmorgen 04. August 2003, strahlend blauer Himmel, keine Wolke versperrt den Blick auf die nahen Berge rund um Alpnach. In der Ferne klar zu erkennen, das Berner Oberland mit seinen Viertausendern, darunter so berühmte Gipfel wie Eiger, Mönch und Jungfrau. Dies ist also das Panorama, das sich uns die nächsten Monate, vielmehr das nächste Jahr darbieten wird. Wir – Hauptmann Heiner Voigt und Major Achim Kuwert-Behrenz – sind Teilnehmer des Pilot Exchange Programms der deutschen Heeresfliegertruppe mit der Schweizer Luftwaffe.

Super Puma am Finsteraarhorn

Herrliche Zeiten brechen an

Erste Überlegungen bei Aus- und Weiterbildung voneinander zu profitieren hatte es bereits Anfang Januar 2003 im Kosovo gegeben. Ein Pilotenaustausch erschien als die optimale Lösung. Diese Idee wurde seitens der vorgesetzten Dienststellen unterstützt. Während durch die Schweizer Luftwaffe sehr schnell grünes Lichtsignalisiert werden konnte, liessen sich die deutschen Stäbe etwas mehr Zeit. Am 30. Juli 2003 erhielten wir schliesslich die schriftliche Order uns am 04.08.03 in Alpnach um 0800 zum Dienst zu melden. Einen Befehl den wir unverzüglich in die Tat umsetzten und es begann für uns eine neue Zeit – eine Zeit mit diversen neuen Erfahrungen. Eine Zeit des Staunens, Vergleichens und Schmunzelns. Einfach eine tolle Zeit.

Gleichzeitig mit unserem Dienstantritt am 04.08.2003 begann eine intensive Trainingswoche. Schwerpunkt: Flugdienst – Zielsetzung: Adaption der Company Procedures, Einweisung in den Schweizer Luftraum und das Legen der wichtigsten Grundlagen für den Gebirgsflug.

Und so saßen wir noch am gleichen Tag im Cockpit einer Alouette III, um als Nordländer insbesondere die große Lücke im Gebirgsflug zu schliessen, denn schließlich trafen wir als Lehrgangsteilnehmer des Super Puma-Umschulungskurses (SPUK) auf sechs schweizerische Kameraden/innen, für die das Fliegen im Gebirge nahezu Tagesgeschäft ist. Sowohl uns als auch dem Führungspersonal und den Fluglehrern/innen vor Ort war bewusst, dass aufgrund der knappen Zeitvorgabe von einer Woche diese Zielsetzung nicht in vollem Umfang erreicht werden konnte.

Dennoch wurden in 5 Tagen jeweils ca. 18 Flugstunden absolviert, ca. 15 davon im Gebirge. Die Basis Alpnach bietet in diesem Zusammenhang ideale Voraussetzungen, um in so kurzer Zeit ein solches Programm zu absolvieren. Innerhalb von 5 Flugminuten befindet man sich in den unterschiedlichsten Trainingsräumen und kann Flugstunden effektiv und effizient nutzen.

Umschulung Super Puma

Am 11.08.2003 begann zusammen mit den sechs Schweizer Kameraden/innen, ausnahmslos Fluglehrer/innen auf Al III mit dem entsprechenden Erfahrungshorizont von ca. 1200 Flugstunden, die Umschulung auf den Super Puma. Innerhalb von 6 Wochen wurden 18 Flugstunden im Simulator und ca. 18 Flugstunden auf Super Puma absolviert. Die Vermittlung der theoretischen Inhalte erfolgte primär in der ersten Woche, danach begleitend.

Diese Phase endete mit einem Kontrollflug und schriftlichem Test sowie der Erteilung der Co-Piloten-Berechtigung. Nachfolgende Punkte waren für uns Neuland und dementsprechend eindrücklich.

1. Moderne Multi-Crew-Coordination (MCC);

   Umsetzung u.a. mit Normal- und Emergency-Cecklist;
2. Gebirgsflug in Höhen über 4000 m, Fliegen an der Leistungsgrenze des Super Puma;
3. Ausbildung auf einem der modernsten Simulatoren (Level D) in Emmen;
4. Außenlastflug Longline (30 und 50 m) bzw. Windeneinsatz im Gebirge;
5. Militärisches IFR-Fliegen mit Anflügen bis 8°-Anflugwinkel;
6. Fliegen mit Autopilot;
7. Fliegen mit dem Navigationsrechner.

Da in der Schweiz zwischen militärischem und zivilem IFR unterschieden wird, schloss sich nun eine dreiwöchige Zivil-IFR-Ausbildung an. Da derzeit unsere deutschen militärischen IFR-Lizenzen nicht dem JAR-Standard genügen, konnten wir an dieser Ausbildung nicht teilnehmen. Wohlgemerkt ging es hier nicht um große inhaltliche Differenzen, sondern vielmehr um die Schaffung der „papiermäßigen" Voraussetzungen. In dieser Phase nutzten wir die Gelegenheit unsere Fähigkeiten im Gebirgsflug und Außenlastfliegen mit Longline zu vertiefen.

Den Abschluss der eigentlichen Ausbildung auf diesem Muster bildet eine ca. dreiwöchige NVG-Ausbildung. Nach insgesamt 12 Ausbildungswochen werden die Berufspiloten dann für ca. 3 Jahre als Co-Pilot in allen Einsatzspektren verwendet, bevor die Kommandantenausbildung beginnt. Eine Unterscheidung in LCR (Limited Combat Ready) bzw. CR (Combat Ready) findet in der Schweiz nicht statt. Die Besatzungsbildung orientiert sich vielmehr an den JAR.

Darüber hinaus konnten wir die Erfahrung machen, dass moderne Ausbildungsmittel und -methoden sowie ein starkes Abstützen auf die Eigeninitiative der Lehrgangsteilnehmer die Motivation fördern und zur Bildung einer professionelleren Einstellung beitragen. Wir erwähnen diesen Punkt, weil wir einen Qualitätsunterschied zu unserer bisherigen Ausbildung in Deutschland festgestellt haben.

NVG-Ausbildung

Die Nachtflugausbildung der Hubschrauberpiloten der Luftwaffe folgt der nachstehenden Systematik:

Stufe **1**	Konventioneller Nachtflug, Al III
Stufe **2**	NVG-Ausbildung, Landungen im Höhenband bis 1500 m, Al III
Stufe **3**	NVG-Ausbildung, Landungen im Gebirge bis 4000 m und über 4000 m mit Sauerstoff, Super Puma (SP), Cougar (SC)
Stufe **4**	NVG-Ausbildung, Windeneinsatz bis 4000 m, SP, SC
Stufe **5**	NVG-Ausbildung, Verbandsflug SP, SC
Stufe **6**	NVG-Ausbildung, Außenlasttransporte SP, SC

Aufgrund der fehlenden Erfahrung mit NVG begannen wir in der 46. KW 2003 zunächst mit der Ausbildungsstufe 2 auf Al III. Der Theorieblock, der normalerweise ca. eine Woche umfasst, konnte aufgrund der Personalsituation nicht in Unterrichtsform vermittelt werden. Stattdessen erhielten wir sehr gut ausgearbeitete Ausbildungsunterlagen und bereiteten uns damit im Selbststudium auf den NVG-Kurs vor. Auch hier gilt das bereits oben genannte in Bezug auf die Eigenverantwortung.

Innerhalb von drei Ausbildungswochen konnten je ca. 12 Flugstunden als Pilot Flying (PF) und die gleiche Stundenzahl als Pilot Non Flying (PNF) unter NVG absolviert werden. Die Cockpit-Auslegung der Al III (drei Sitze nebeneinander) ermöglicht es dem Fluglehrer, zwei Schüler gleichzeitig auszubilden. Auch wenn die Navigationsschulung für den jeweiligen PNF nicht als Flugzeit gebucht werden kann, so hat diese Ausbildungsform den wesentlichen Vorteil mehr Erfahrungen unter NVG sammeln zu können. Das Verfahren wurde ähnlich auch in der Ausbildungsstufe 3 auf Super Puma fortgeführt. Den Abschluss der Stufe 2 und Einstieg in die Stufe 3 bildet der erste NVG-Flug im Gebirge mit Außenlandungen bis 3000 m.

Das Bemerkenswerteste: in der Ausbildungsstufe 2 werden bereits ab der vierten Ausbildungsstunde nicht erkundete Landeplätze bis 1500 m Landeplatzhöhe angeflogen. Dieses Vorgehen wirft sicherlich Fragen in Bezug auf die Flugsicherheit auf, allerdings stellte sich bei uns zu keinem Zeitpunkt das Gefühl der Unsicherheit ein, noch gab es während der Ausbildung eine kritische Situation. Die Luftwaffe operiert seit nunmehr 10 Jahren unter NVG – unfallfrei. Diese Bilanz beruht nicht zuletzt auf ständige Anpassung der Ausbildungskonzepte, ein entsprechendes

Crew-Concept (Voice-Procedures) und dem Einsatz moderner Ausrüstung (Brillen, kompatibles Cockpit etc.).

Während der Ausbildungsstufe 3 auf Super Puma, beginnend ab der 8. KW 2004, galt es, die musterspezifischen Bedingungen zu adaptieren und NVG-Erfahrung im Gebirge zu sammeln. Nahezu alle Flüge (jeweils ca. 10 Flugstunden) fanden dort statt und lieferten einen imposanten Eindruck davon, welche Fähigkeiten zukünftig im Bereich der deutschen Transportfliegerverbände, speziell CH-53, noch aufgebaut werden müssen.

Mit Abschluss dieser Stufe konnten wir dann in der Folge auch die wöchentlich zu stellende SAR-Bereitschaft abdecken. Zusätzlich übernimmt die Luftwaffe, da sie über die entsprechende Ausrüstung (NVG, FLIR = Forward Looking Infrared) verfügt auch mit einem Super Puma bzw. Cougar Aufgaben im Bereich der Suche nach vermissten Personen bei Tag und Nacht.

Super Puma nimmt Löschwasser auf

Herausforderung Glascockpit

Mit der Umschulung auf den Transporthubschrauber Cougar konnten wir beginnend ab März 2004 wertvolle Erfahrungen im Umgang mit einem modernen Glascockpit sammeln und erneut feststellen, wie effizient Ausbildung gestaltet werden kann. Die Dauer des Kurses betrug 4 Wochen mit einem Theorieanteil von ca. 50% und durchschnittlich 10 Flugstunden pro Lehrgangsteilnehmer. Dieser Umstand ist sicherlich dadurch begünstigt, dass der Unterschied zwischen Super Puma und Cougar im Wesentlichen auf einem anderen Instrumentenpanel sowie einem modernen Selbstschutz-System des Cougar beruht.

Die wesentliche Problematik bei der Gewöhnung an ein modernes Glascockpit besteht aus unserer Sicht in der Umstellung des Cross-Checks und somit in der Eingewöhnung in eine andere Technik bei der Ermittlung wichtiger Informationen. Mit der Zunahme der grundsätzlichen sowie der Darstellungsmöglichkeiten erhöht sich auch die Zahl möglicher Fehlerquellen bei der Bedienung. Wiederum gilt, ein auf dieses System abgestimmtes Crew-Coordination-Concept trägt in erheblichem Umfang zur Fehlerverringerung und Flugsicherheit bei.

Eine Ausbildung am integrierten Selbstschutzsystem (ISSYS) des Cougar erfolgte aus Kapazitätsgründen nicht. Die Wirksamkeit des Systems wurde uns aber immer wieder bestätigt und nach unseren Informationen auch während der Teilnahme an der NATO-Übung ELITE durch die schweizerische Luftwaffe unter Beweis gestellt.

Nach Erlangung der Co-Piloten-Berechtigung fand die zwingend notwendige Konsolidierung durch Einsätze und eigene Wei-

terbildung statt. Die entsprechende Ausstattung mit Computern und die Zugriffsmöglichkeiten auf Software-Simulationen zum Training entscheidender Systemkomponenten (z.B. Flight Management System, Mission Planning System) unterstützen hierbei wesentlich.

World Economic Forum

In den Phasen der Konsolidierung nach den einzelnen Ausbildungsabschnitten wurden wir als Co-Piloten im Bereich der Operationen eingesetzt. Stellvertretend sei hier als ein Höhepunkt das World Economic Forum (WEF) in Davos genannt. Unser Einsatz von der Helibasis in Frauenkirch lieferte uns Einblicke in die Operationsführung und die enge Zusammenarbeit mit der Polizei. Die Luftwaffe übernimmt hier Aufgaben wie z.B. Transport von Sicherheitskräften, Durchführung und Begleitschutz von VIP-Flügen, Erkundung von sicherheitsrelevanten Gebieten und Objekten bei Tag und Nacht unter Einsatz von NVG und FLIR. Die Zusammenarbeit zwischen Militär und Polizei ist notwendig, da nur das Militär über die entsprechenden Ressourcen, wie z.B. Hubschrauber und moderne Führungsmittel in ausreichendem Umfang verfügt. Insgesamt sind bei diesem Einsatz ca. 5000 Soldaten und ca. 1500 Polizisten über einen Zeitraum von ca. 14 Tagen gebunden. Somit kann die Luftwaffe auch jährlich ihre Verfahren und Mittel im Rahmen dieser Operation überprüfen und weiter entwickeln.

Synergieeffekte

Abschliessend betrachten wir das Pilot Exchange Program (PEP) als sehr erfolgreich und hoffen auf dessen Weiterführung. Die Gewinne, die sowohl die Heeresflieger als auch die Schweizer Luftwaffe aus einer zukünftigen Zusammenarbeit ziehen können, liegen auf der Hand. Beide Seiten verfügen über Potentiale, die durch die jeweils andere Seite effizient zur Weiterentwicklung im eigenen Bereich genutzt werden können. Synergieeffekte, die es gerade in Zeiten knapper finanzieller Ressourcen zu nutzen gilt. Durch die Anwesenheit von Besatzungen im Ausland, also zukünftig auch Schweizer Besatzungen in Deutschland, wird diese dauerhafte Zusammenarbeit gerade in der Anfangszeit gestützt, und vor allen Dingen sichtbar. Zahlreiche Gespräche, die wir geführt haben, bestätigen dies. Dabei haben wir zu keinem Zeitpunkt Skepsis oder Vorbehalte erfahren, Aufgeschlossenheit und Befürwortung dieses PEP waren unsere ständigen Begleiter. Uns ist durchaus bewusst, dass sich auch andere Bereiche und Formen der Zusammenarbeit identifizieren lassen und ein PEP diesbezüglich immer wieder überprüft werden muss. Die Abwesenheit von Personal am Heimatstandort als wesentlicher Nachteil soll auch nicht unerwähnt bleiben. Es obliegt allerdings nicht uns, diesen vermeintlichen Nachteil zu gewichten. Subjektiv betrachtet überwiegen eindeutig die Vorteile, sowohl für das System als auch individuell. So wäre z.B. die Sammlung von fliegerischen Erfahrungen in Deutschland in diesem Umfang und so kurzer Zeit nicht möglich gewesen. Neben wertvollen Impulsen hinsichtlich modernem CRM/MCC konnten mit durchschnittlich 70 Gebirgsflugstunden und ca. 25 NVG-Flugstunden zusätzliche Schlüsselqualifikationen erworben werden.

Nachtflugausbildung mit Alouette III

Voraussetzung für die Nutzung dieser Erfahrungen allerdings bleibt die selbstkritische Auseinandersetzung mit eigenen Verfahren, Vorschriften… sowie das Interesse, der Wille und die entsprechende Unterstützung Veränderungen im eigenen Bereich umzusetzen.

Die Autoren:

Major Achim Kuwert-Behrenz und Hauptmann Heiner Voigt. FlgAbt 151 Rheine/ Bentlage.

Heeresfliegeraußenstelle in den USA

der Heeresverbindungsstab USA 5

Im Süden der Vereinigten Staaten von Amerika, genauer gesagt im Süden von Alabama befindet sich die größte Hubschrauberschule der Welt, die Rede ist von Fort Rucker. In jedem Jahr werden hier ca. 4000 Lehrgangsteilnehmer aus den unterschiedlichsten Nationen ausgebildet.

Ft. Rucker liegt etwa 120 km südostwärts von Montgomery, der Hauptstadt Alabamas aber auch nur 120 km nördlich von Amerikas schönsten Stränden am Golf von Mexiko.

Die US Army Aviation School in Fort Rucker entstand am 01. Mai 1942 – damals unter dem Namen „Camp Rucker". Im Jahre 1955 entwickelte sich daraus dann das „Aviation Center", bevor es 1983, in dem Jahr als die Heeresflieger der US Army eine eigenständige Teilstreitkraft (Branch) wurden seinen jetzigen Namen erhielt.

In Ft. Rucker sind heute 1200 Fluglehrer tätig. Geflogen wird von 5 verschiedenen Flugplätzen und auf insgesamt 17 Außenlandeplätzen auf den Mustern AH 64, UH 60, UH 1, TH 67, OH 58 und CH 47. Insgesamt leisten hier 4500 Soldaten und 6200 Zivilangestellte ihren Dienst.

Einen kleinen Anteil leistet hier auch die Bundeswehr, die Jahr für Jahr 45 Heeresflieger und mit den 6 Lehrgangsteilnehmern der Luftwaffe für den Ergänzungsbedarf dieser Teilstreitkraft sorgt.

Shell Army Air Field – einer von 17 Außenlandeplätzen, die zu Fort Rucker gehören

Der Heeresverbindungsstab USA 5 besteht aus zwei Offizieren und zwei Unteroffizieren, die nicht nur die Bundeswehr mit den neuesten Informationen aus den amerikanischen Streitkräften versorgen sondern auch für die Betreuung und für einen Teil der Ausbildung der deutschen Lehrgangsteilnehmer verantwortlich sind.

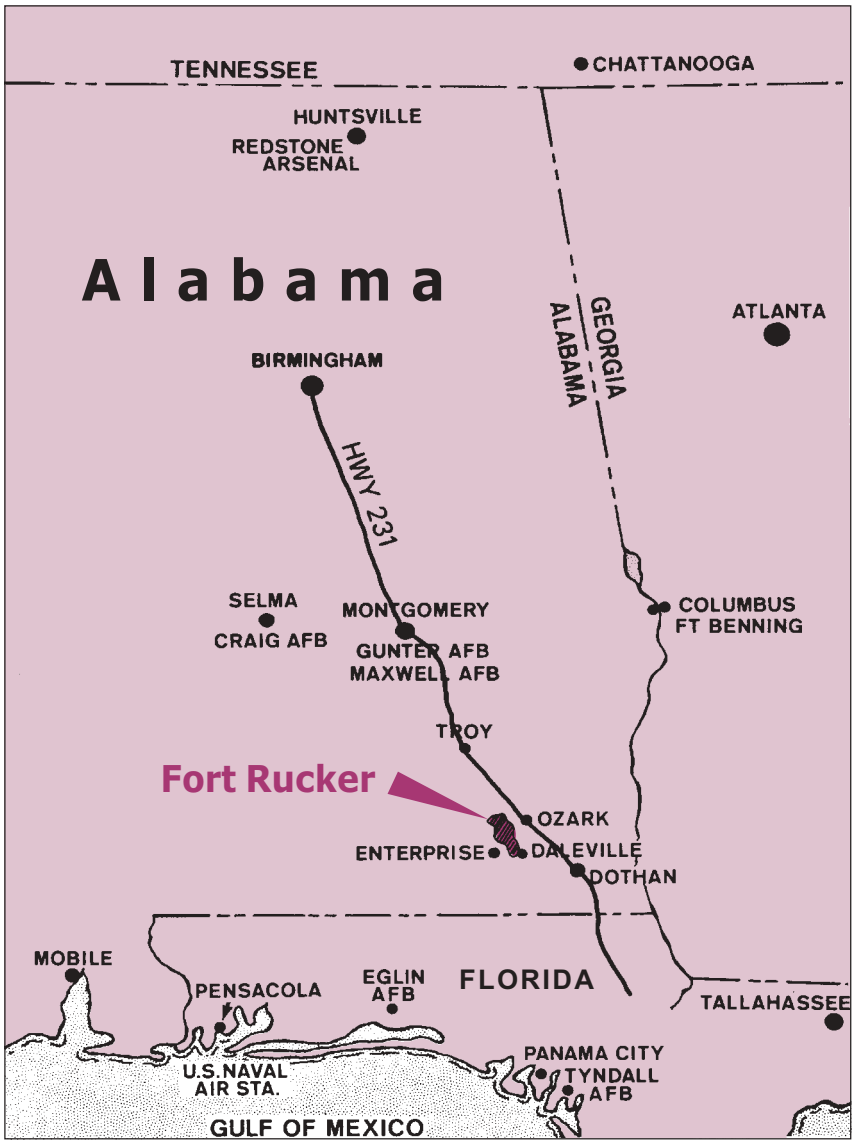
Jahr für Jahr 65 Lehrgangsteilnehmer, von denen 14 ihre Ausbildung nicht in Ft. Rucker, sondern in Eagle, Colorado, der amerikanischen Einrichtung für Gebirgsflugausbildung absolvieren. Dennoch erfolgt die gesamte Organisation in Ft. Rucker. Was bleibt sind 45 Lehrgangsteilnehmer aus allen Bereichen der Heeresfliegertruppe. Die unterschiedlichsten Flugschüler, mit viel Erfahrung, wenig Erfahrung, Anfänger, jung und alt. Jeder Teilnehmer, sei es der Grundschüler oder

der Flightexaminer, alle stellen sich der selben Herausforderung, Leben in einem fremden Land, umgeben von Gleichgesinnten aus unendlich vielen verschiedenen Nationen, Kulturen, Glaubensrichtungen und unterschiedlichen Interessen. Sie verlassen die USA wieder nach 6 – 12 Wochen, doch einige wenige bleiben 6 bzw. 9 Monate.

Die Heeresflieger senden in jedem Jahr 6 Lehrgangsteilnehmer, die innerhalb von 6 Monaten die Hubschrauberführergrundausbildung und die Instrumentenflugausbildung absolvieren. Ihr Aufenthalt beinhaltet zwei Höhepunkte. Im Juni die Beförderung zum Leutnant und im September der Erwerb des Luftfahrzeugführerscheins. Die Luftwaffe sendet seit vielen Jahren ihren kompletten Ergänzungsbedarf, das sind in diesem Jahr 7 Lehrgangsteilnehmer, die allerdings 9 Monate in Ft. Rucker bleiben. Sie absolvieren neben der Ausbildung der Heeresflieger noch die Taktik und die Nachtflugausbildung BiV. In diesem Jahr 2004 ist jedoch einiges anders, nachdem die Heeresfliegerwaffenschule im Jahr 2003 den ersten weiblichen Hubschrauberführer ausgebildet hat, wird nun in Ft. Rucker die erste Pilotin der Luftwaffe ausgebildet. Was für die Amerikaner seit vielen Jahren ein normaler Vorgang ist, wird nun auch für die Bundeswehr so langsam zum Alltag.

Für Oberfähnrich Verena Rothe eine allerdings nicht alltägliche Herausforderung. Umgeben, ausschließlich von männlichen Kameraden hat man schon manchmal das Gefühl mehr leisten zu müssen als diese. Was dazu führte, dass die Ergebnisse tatsächlich zum Teil besser ausfielen als die ihrer Kameraden. Demnächst wird sie mit 149 Flug- und 30 Simulatorstunden als Hubschrauberführerin der Luftwaffe die USA wieder verlassen.

Auch der Stab hat sich den verschiedensten Herausforderungen zu stellen, die Lehrgangsteilnehmer wollen nahezu rund um die Uhr betreut sein. Also ist der Aufgabenbereich groß, es gibt viel zu tun. Wo ist die fliegerische Ausbildung? Wo sind die Unterrichtsräume? Wo gibt's Essen? Wo bekommen sie ihr Auto? Wie gestaltet man das Wochenende? Wie informiert man sich über die Geschehnisse zu Hause? Wo gibt es günstige Unterkünfte für die Ausflüge? All dies gilt es vorzubereiten und den Lehrgangsteilnehmern nahezubringen.



Jede Ausbildung endet mit einer formellen Graduation. Wieder eine Herausforderung für die Lehrgangsteilnehmer, die für die Gestaltung selbst verantwortlich sind. Durchgeführt von IMSO (International Military Student Organisation) verleiht ihnen deren Leiter die amerikanische Fliegerschwinge. Für das Rahmenprogramm sorgen die Lehrgangsteilnehmer selbst.

Der Abschied ist wie überall, zwar gibt es keine Tränen, dennoch fällt es schwer, sich zu trennen, egal ob man 6 Wochen oder 9 Monate hier vor Ort war, an der größten Hubschrauberschule der Welt, in Fort Rucker, Alabama, USA.

Der Autor:

Hauptmann Rudolf Steeger
S3-Offizier im Heeresverbindungsstab USA 5

Jointness und Einsatz der verbundenen Kräfte in der Ausbildung

Offizier- und Feldwebelanwärterlehrgänge der Heeresfliegertruppe

Mit der Kooperation zweier Hörsäle der IV. Inspektion/ Lehrgruppe B/Heeresfliegerwaffenschule im III. Quartal 2004 fand truppengattungs- und teilstreitkraftübergreifende Ausbildung des Führernachwuches statt.

Der Feldwebelanwärterlehrgang (AMT) im Hörsaal 22

Der Entwicklung zu stärker spezialisierten Streitkräften und der Forderung nach mehr Spezialisten insbesondere in den Feldwebeldienstgraden folgend, wird der Feldwebelanwärterlehrgang (AMT) (=allgemeinmilitärischer Teil) seit dem III. Quartal 2003 an der Heeresfliegerwaffenschule in der IV. Inspektion der Lehrgruppe B durchgeführt. Im Laufe des zweimonatigen Lehrganges erhalten junge Feldwebelanwärter des Fachdienstes ihre erste Ausbildung zum militärischen Vorgesetzten.

Ausbildungsinhalte sind unter anderem Wehrrecht, politische Bildung, Menschenführung in den Streitkräften, sowie neben der Ausbildung im Gefechtsdienst die kürzlich in die allgemeine Grundausbildung integrierte EAKK (Einsatzvorbereitende Ausbildung für Krisenbewältigung und Konfliktverhütung). Der Schwerpunkt liegt bei der Ausbildung zum Ausbilder in der allgemeinen Grundausbildung; bei erfolgreichem Abschluss des Lehrganges wird die „ATN Sicherungsunteroffizier" zuerkannt.

Im III. Quartal 2004 befanden sich unter den 70 Lehrgangsteilnehmern des Hörsaal 22 knapp über 50% truppengattungsfremde Soldaten; es wurden unter anderem Kameraden der Fernmeldetruppe, OpInfo (operationelle Information), EloKa (elektronische Kampfführung), Pioniertruppe, Panzertruppe und des KSK (Krisenreaktionskräfte) ausgebildet.

Befehlsausgabe vor dem Gefechtsschießen auf dem Truppenübungsplatz Schwarzenborn

Der Offizieranwärterlehrgang Teil II (MilFD) im Hörsaal 23

Der Fähnrichlehrgang soll den Offizieranwärter des militärfachlichen Dienstes (OAL MilFD) befähigen, einen Zug oder eine vergleichbare Teileinheit seiner Truppengattung zu führen und auszubilden sowie die Soldaten zu erziehen. Neben der Ausbildung in Politischer Bildung und Menschenführung werden den Lehrgangsteilnehmern Grundkenntnisse der Taktik und Logistik sowie das Beherrschen des Gefechtdienstes aller Truppen und insbesondere der Heeresfliegertruppe bis zur Zugebene nahe gebracht. Bei erfolgreichem Abschluss wird die „ATN Zugführer" zuerkannt.

Besonderheit dieses Lehrganges war es, dass sich unter den 25 Lehrgangsteilnehmern im III. Quartal 2004 11 Leute der Luftwaffe befanden, die als Offiziere und Offizieranwärter des Truppendienstes aufgrund eines Teilstreitkraftwechsels ihren Zugführerlehrgang nachholten.

Kooperation innerhalb der IV. Inspektion

Guter Tradition im Heer folgend wurden verschiedene Ausbildungsvorhaben beider Hörsäle

Hier schießt zusammen, was zusammen gehört. – Gefechtsschießen auf der Schießbahn 7 auf dem Truppenübungsplatz Schwarzenborn

gemeinsam bestritten, was aufgrund der Inhomogenität der Lerngruppe in beiden Hörsälen eine Herausforderung darstellte. Die Lehrgangsteilnehmer des OAL II MilFD hatten den Auftrag, ein Tag- und Nachtschießen auf der Standortschießanlage in Cammer für die Feldwebelanwärter selbstständig zu planen und durchzuführen, somit auf der Ebene eines Zugführers auszubilden. Die Feldwebelanwärter wurden neben der Verbesserung ihrer Schießergebnisse zu Sicherheitsgehilfen ausgebildet. Den Höhepunkt der gemeinsamen Anstrengungen stellte ein einwöchiger Truppenübungsplatzaufenthalt in Schwarzenborn dar.

Truppenübungsplatz Schwarzenborn

Während des Aufenthaltes auf dem Truppenübungsplatz wurden unter anderem Gefechtschießen bei Tag und Nacht auf verschiedenen Schießbahnen und der Waldkampfbahn, das Werfen von Gefechtshandgranaten sowie das Schießen mit Panzerfaust und Granatpistole durchgeführt. Die Kameraden des OAL II MilFD waren im Rahmen lehrgangsbegleitender Leistungsnachweise verantwortlich für Planung und Durchführung des Gesamtaufenthaltes, sowie als „Leitende (Üb)" und „Sicherheitsoffiziere (Üb)" der einzelnen Ausbildungsvorhaben eingesetzt. Dabei wurde die Notwendigkeit nicht nur des Beherrschens adäquaten Fachwissens, sondern auch der praktischen Anwendung situativ angepaßter militärischer Führung für die jeweils Durchführenden deutlich.

Die Soldaten des FwAnwLehrg (AMT) sollten ihre Kenntnisse und Fähigkeiten im Umgang mit Handgranaten und Panzerabwehrhandwaffen und Kampfmitteln verbessern, sowie im Laufe der Gefechtsschießen ihre Fertigkeiten im Gefechtsdienst festigen. Außerdem konnten sie erfolgreich als Sicherheitsgehilfen eingesetzt werden. Maßgeblichen Anteil am Erfolg dieser Woche hatte die deutlich überdurchschnittliche und beispielgebende Motivation und Leistungsbereitschaft der Feldwebelanwärter.

Lessons learned: joint and combined – ein Modell mit Zukunft?

Die gemeinsame Ausbildung von Offizieren und Offizieranwärtern der Luftwaffe und Offizieranwärtern des militärfachlichen Dienstes der Heeresfliegertruppe verlief in Teilbereichen nicht unproblematisch.

Verhaltensmuster und Prägung der Persönlichkeit von Heer und Luftwaffe unterscheiden sich teilweise erheblich, so dass sowohl auf der Seite der Ausbilder, als auch der der Lehrgangsteilnehmer ein nicht unerheblicher Gewöhnungsprozess zu bewältigen war.

Die truppengattungsübergreifende Ausbildung im FwAnwLehrg (AMT) bringt Synergieeffekte, welche durch die unterschiedliche Vordienstzeit der einzelnen Soldaten und die sehr gute Integration der weiblichen Feldwebelanwärter im Lehrgang noch verstärkt werden. Diese gemeinsame Ausbildung besitzt durchaus Potential, Modellcharakter annehmen zu können.

Vor dem Hintergrund derzeitiger und künftiger Herausforderungen gewinnen joint and combined operations weiter an Bedeutung; die Integration derartiger Module bereits in der Ausbildung des Führernachwuchses erscheint insgesamt zukunftsweisend. Die gute Zusammenarbeit verschiedener Lehrgänge innerhalb der IV. Inspektion bildet dafür eine solide Grundlage.

Die Autoren:

Hauptmann Jan Solty, IV. Inspektion und Hauptmann Robert Mederacke, IV. Inspektion, sind Hörsaalleiter in der Lehrgruppe B, Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg.

EAKK – was ist das ?

Die VI. Inspektion der Heeresfliegerwaffenschule im Feldlager Felschental

EAKK – was ist das? Die Antwort auf diese Frage erhielten die Rekruten und Stammausbilder des III. Ausbildungsquartals 2004 der VI. Inspektion der Heeresfliegerwaffenschule in einer einwöchigen Ausbildung im Feldlager Felschental auf dem Truppenübungsplatz in Hammelburg. Aufgrund der neuesten Änderung der AnTrA 1 (Anweisung für die Truppenausbildung), die seit 01.10.04 in Kraft ist, wurde diese Ausbildung im Rahmen einer Stamm-Weiterbildung notwendig. Mit der Durchführung waren drei Ausbilder der VI. Inspektion beauftragt, die an der Infanterieschule einige Wochen zuvor an einer zweitägigen Ausbildung teilgenommen hatten.

Präsenz zeigen – Posten-Kette beim Abdrängen

EAKK – Einsatzvorbereitende Ausbildung für Konfliktverhütung und Krisenbewältigung

Ab dem IV. Ausbildungsquartal ist dies ein Schwerpunkt der allgemeinen Grundausbildung. Ziel ist es, dass die Soldatin/der Soldat über die erforderlichen Grundkenntnisse und Grundfertigkeiten für einen Einsatz im Rahmen der Konfliktverhütung und Krisenbewältigung verfügt. Um dieses Ziel zu verwirklichen, mussten erst einmal alle Ausbilder der VI. Inspektion auf den gleichen Ausbildungsstand gebracht werden.

Die Soldaten der VI. Inspektion verlegten an einem schönen Montag nach Hammelburg in das Feldlager Felschental. Zunächst eine kurze Beschreibung der äußeren Gegebenheiten: Die Zufahrt zum Lager erfolgt durch bergiges, karges Gelände, dem Einsatzgebiet Kosovo ähnelnd. Meterhoch umzäunt, durch Stacheldraht, Bombenwälle, Sandsackstellungen, Bunker, Wachtürme und Suchscheinwerfer gesichert, erschließt sich ein etwa 12 Hektar großes Gelände. Die Einfahrten zum Feldlager werden zusätzlich

Blick aus dem Sicherungsbunker am Checkpoint

durch schwere Eisentore abgeriegelt. Im Inneren des Lagers befinden sich insgesamt 52 Container, davon 39 Wohncontainer für insgesamt 250 Soldaten, 2 Arbeitscontainer, 4 Sanitärcontainer, 1 Stabscontainer, 1 Sanitätscontainer, 1 Betreuungscontainer, sowie 4 Waschcontainer. Weiterhin sind im Lager 6 Wachtürme vorhanden. In diesem Lager verrichteten die Soldaten der VI. Inspektion der Heeresfliegerwaffenschule in der Zeit vom 16.08. bis 20.08.2004 ihren Dienst.

Fünf Tage „Kosovo (Üb)"

Der Schwerpunkt während der fünftägigen Ausbildung lag hierbei neben der Pionierausbildung für die Rekruten ganz eindeutig auf den praktischen Ausbildungsthemen „Checkpoint", „Patrouille" und dem Erlernen der verschiedenen Eskalationsstufen bzw. deren Anwendung. Diese Ausbildung war für die meisten Neuland.

Die größte Schwierigkeit bei diesen Ausbildungsinhalten liegt darin, dass der Soldat trennen muss zwischen dem klassischen Gefechtsdienst und der Ausbildung im Rahmen von EAKK. Hierbei betonten die Ausbilder immer wieder, dass es im Einsatz darauf ankommt Präsenz zu zeigen, was dem Gefechtsdienst mit Tarnung und Deckung widerspricht. Doch nicht nur das Zeigen von Präsenz, sondern auch auf das deeskalierende Verhalten wurde immer wieder hingewiesen.

Nicht ohne meinen Buddy - Rücken an Rücken auf Patrouille

Das Buddy-Prinzip

Im praktischen Dienst Patrouille bekamen die Stammsoldaten und später auch die Rekruten sehr eindrucksvoll vor Augen geführt, welche Bedeutung der Begriff Kameradschaft haben kann. Durch das dort angewendete „Buddy-Prinzip" wurde jedem einzelnen sehr schnell bewusst, dass es unwahrscheinlich wichtig ist sich auf seinen Kameraden, in diesem Fall seinem „Buddy", verlassen zu können. Dieser ist wie ein Schatten und weicht nicht von der Seite seines Partners. Insgesamt konnte die umfangreiche und gut vorbereitete Ausbildung, die unter der Leitung von Hauptfeldwebel Marcus Riesebeck stattfand, allen Soldaten einen ersten, grundlegenden Eindruck verschaffen, was in einem möglichen Einsatz und in der Ausbildung dafür auf den einzelnen Soldaten zukommen kann. Die örtliche Umgebung und das Verbot, das Lager zu verlassen, stellte die ganze Lage noch realistischer dar. Für die Stammsoldaten wurde klar, dass es eine echte Herausforderung wird, diese Themen an Grundwehrdienstleistende zu vermitteln.

Die Tage in Hammelburg haben allen Beteiligten auch sehr viel Spaß gemacht und Dank der guten Vorbereitung und der guten Mitarbeit wurde das Ausbildungsziel mehr als erreicht. Nun gilt es, das Gelernte im Ausbildungsbetrieb umzusetzen und Erfahrungen zu sammeln.

Die Autoren:

Hauptmann Tobias Heine und Leutnant (w) Constanze Pinsdorf sind Inspektionschef bzw. Zugführer der VI. Inspektion der Lehrgruppe B, Heeresfliegerwaffenschule Bückeburg.

Im scharfen Schuss

Gefechtsschießen der VI. Inspektion der Heeresfliegerwaffenschule auf dem Truppenübungsplatz Bergen/Ostenholz

Am 30.06.2004 führte die VI. Inspektion der Heeresfliegerwaffenschule ein Gefechtsschießen „Gruppe in der Verteidigung" auf dem Truppenübungsplatz Bergen/Ostenholz durch.

Das Leitungs- und Funktionspersonal wurde hierbei durch das Stammpersonal der VI. Inspektion gestellt. Die Soldaten, die vor kurzem ihre allgemeine Grundausbildung (AGA) abgeschlossen haben und im Juli die Spezialgrundausbildung (SGA) beginnen, bildeten die schießende Abteilung. So konnten die angehenden Luftfahrzeugführer und Flugsicherer im scharfen Schuss umsetzen, was sie in der Grundausbildung gelernt hatten.

Scharfes Schießen mit der Panzerfaust 3

Am 30. Juni um 03.30 Uhr wurden die Waffen empfangen und es wurde auf den Tuppenübungsplatz Bergen/Ostenholz verlegt. Nach dem ersten Antreten ging es zügig an den Ausbau der Stellungen. Diese wurden durch Sandsäcke verstärkt. Vor den Stellungen musste das zu hohe Gras etwas zurückgeschnitten werden, um ein freies Schussfeld zu gewährleisten. Außerdem wurde eine Fernmeldeverbindung vom Alarmposten zum Platz der Gruppe gelegt. Nach dem zweiten Antreten war es dann soweit – es konnte losgehen.

Stellungsgebäude in Bergen/Ostenholz

Etwas ungewohnt war es natürlich schon für die zukünftigen Teilnehmer der SGA: Zum einen die Menge an Munition, die jeder Schütze ausgehändigt bekam, zum anderen die Zielentfernung und das Gelände in dem sich die Ziele befanden. Der erste Durchgang war dann auch nicht ganz so erfolgreich wie erwartet. Die Gruppenführer der einzelnen Kampfgemeinschaften wurden von Feldwebeldienstgraden der VI. Inspektion gestellt. Diese konnten hier ihr Können im Führen einer „Gruppe in der Verteidigung" unter Beweis stellen. Es zeigte sich sehr schnell, dass das gar nicht so einfach war. Es ist eben ein Unterschied, ob man auf einer Schießbahn bei einer Schulschießübung als Sicherheitsgehilfe ein-

gesetzt ist bzw. auf dem Standortübungsplatz ein Gruppengefechtsschießen „trocken" als Gruppenführer leitet oder auf einem Truppenübungsplatz eine Gruppe im Gefecht und mit scharfer Munition führt. Verbindung war hier das Schlagwort.

Nachdem der Feind vom Alarmposten aufgeklärt wurde, bezog die Gruppe zügig unter Ausnutzung der vorhandenen Deckung ihre Alarmstellungen. Jetzt näherte sich der Gegner den getarnten Stellungen bis auf Kampfentfernung. Der Gruppenführer gab das Feuerkommando und es folgte der Feuerüberfall. Sofort fielen die ersten Scheiben und die Sicherheitsgehilfen mussten die Soldaten ermahnen nicht im Eifer des Gefechts an den Schießbahnbegrenzungen vorbei zu schießen. Der Gegner ließ sich von dem Feuerüberfall nicht einschüchtern und griff nach einer kurzen Pause weiter an. Dem MG wurden jetzt wichtige Ziele zugewiesen, welche sehr treffsicher bekämpft wurden.

Plötzlich tauchte am rechten Flügel ein gepanzertes Fahrzeug auf. Jetzt war der Panzerfaustschütze gefordert. Der erste Schuss war etwas zu kurz. Nach dem blitzartig durchgeführten Stellungswechsel, vernichtete der zweite Schuss das Fahrzeug. Die ausbootende Besatzung wurde zielsicher bekämpft. Letzte Kräfte des Gegners versuchten noch mit Unterstützung durch Mörserfeuer in die Stellungen einzubrechen, wurden jedoch durch das Sturmabwehrschießen der Gruppe abgewiesen. Die Gruppe hat ihren Auftrag erfüllt.

G36-Schützen im Anschlag

Für alle Beteiligten war dieser Tag ein voller Erfolg. Jeder hat in seiner Funktion dazugelernt, was deutlich an der Steigerung von Durchgang zu Durchgang zu sehen war.

Auch in Zukunft wird die VI. Inspektion der Heeresfliegerwaffenschule an solchen Vorhaben festhalten, um zum einen alle Soldaten weiterzubilden, und zum anderen, etwas Abwechselung in den Grundausbildungsalltag zu bringen. Ende September findet der „scharfe Schuss" seine Fortsetzung, wenn die VI. Inspektion mit dem Stammpersonal auf den Truppenübungsplatz Ehra-Lessin verlegt. Hier steht wieder das Schießen mit Handwaffen im Mittelpunkt, was seinen Höhepunkt in einem Nachtschießen finden wird. Selbstverständlich wird darüber wieder ein kleiner Erfahrungsbericht erscheinen.

Alarmpostenbeobachter mit MG 3

Der Autor:

Hauptfeldwebel Udo Heuer ist Heeresfliegerfeldwebel und Zugführer in der VI. Inspektion der Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg.

Ein Käfig für den TIGER

Auch die Unterbringung des neuen Kampfhubschraubers führt in neue Dimensionen

Im zweiten Quartal 2006 wird der erste TIGER zu uns nach Fritzlar kommen. Die Luftfahrzeugtechnische Abteilung 362 hat den Auftrag, den Flugbetrieb für das neue Waffensystem vom ersten Tage an sicherzustellen. Eine wesentliche Auflage ist dabei die gleichzeitige Fortsetzung des Flugbetriebes mit dem alten Muster BO 105 PAH.

Kein leichter Auftrag. Besonders dann nicht, wenn man berücksichtigt, dass genauere Kenntnisse über Wartung und Instandsetzung des TIGER auch im Jahr 2004 nur spärlich vorhanden sind. Selbst beim Hersteller sind scheinbar mehr Fragen zum TIGER offen als beantwortet. Da auch aus dem lang erwarteten Truppenversuch kaum Ergebnisse vorliegen, müssen wir häufig zukunftsträchtige Entscheidungen auf Grundlage nur weniger Fakten fällen.

So jetzt aber zu den Tatsachen. Was tut sich in Fritzlar in den wenigen verbleibenden Jahren bis zum „eingeschwungenen" Instandhaltungs-, Wartungs- und Flugbetrieb des TIGER? Einen Überblick über die vorhandene und künftige Infrastruktur gibt der abgebildete Lageplan der Georg-Friedrich-Kaserne Fritzlar. Ich möchte die infrastrukturellen Veränderungen für die Luftfahrzeugtechnik am Standort mit den Erfordernissen des neuen Waffensystems jeweils in einem Textabschnitt erläutern.

Halle 3 – Die TIGER-Instandsetzungshalle Flugwerk in Fritzlar

Halle 3

Ich beginne mit der Halle 3, sie wurde erbaut um 1930 und wurde seitdem nur wenig verändert. Sie war bisher die BO 105-Instandsetzungshalle und wird in Zukunft eine der beiden TIGER-Inst-Hallen sein. Hier wird der Inst-Zug Flugmechanik vier Docks mit den erforderlichen Fachwerkstätten sowie eine Strukturwerkstatt mit Verbundwerkstoffbearbeitung und Lackiererei betreiben. Im Bereich der Strukturwerkstatt betreten wir in vielen Aspekten Neuland. Werden doch beim TIGER neben den bekannten Metallwerkstoffen im großen Umfang neue Faserverbundmaterialien verarbeitet, über deren Reparatur und Wartung in der Heeresfliegertruppe bisher keine Erfahrungen vorliegen. Lackierarbeiten an der Zelle werden in Fritzlar künftig in einer Spritzkabine durchgeführt, die das gesamte Luftfahrzeug (ohne Blätter) aufnehmen kann. Die Anbauten der Halle 3 werden auch künftig Teile der Stabsstaffel mit der vollständigen Betriebsführung und dem jetzt deutlich größerem Prüfzug beherbergen. Anders als früher werden dann Prüfoffiziere und Qualitätssicherungsfeldwebel die Fach- und Sachgebiete am Waffensystem TIGER als Ganzes oder in Teilen prüfen. Zusätzlich wird ein Systemingenieur den Leiter Prüfzug unterstützen. Er hat die Aufgabe, zum Systemunterstützungszentrum TIGER in Ottobrunn Verbindung zu halten, um so den sicheren Betrieb des TIGER mit all seinen Rechnern und der umfangreichen Software sicherzustellen. Der Systemingenieur wird Hand in Hand mit den Systemoffizieren arbeiten, die künftig in allen Zügen der Wartung und Instandsetzung anzutreffen sind. Die Grundsanierung der Halle 3 wird im 1. Quartal 2005 beginnen. Die Fertigstellung erfolgt im 2. Quartal 2006. Die Instandsetzung der BO 105 wird ohne Unterbrechung der laufenden Inspektionen in Halle 5 weiter durchgeführt.

Halle 4

Die Halle 4 war bisher eine Wartungshalle für BO 105 und bot in den Anbauten Platz für die zwei Inst-Züge Waffenanlage/EloKa

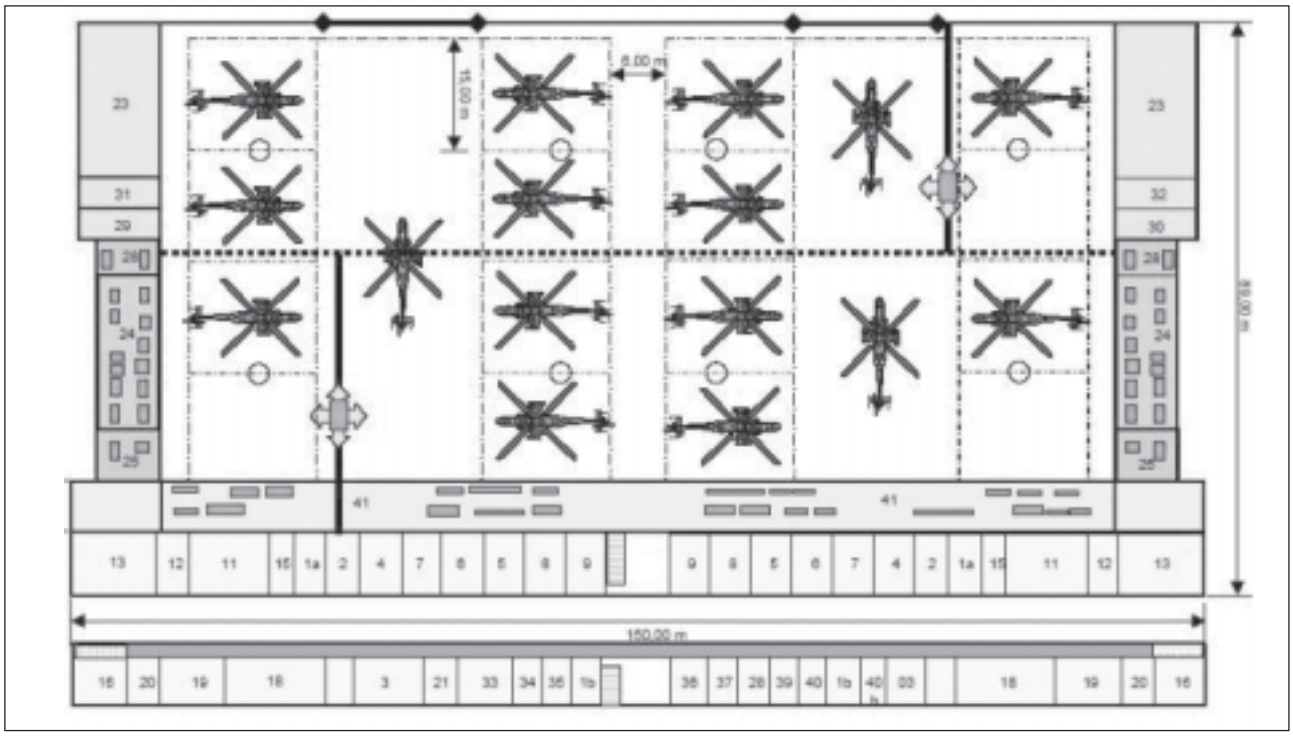
sowie Elektronik/Avionik. Künftig wird die Halle vier Docks zur Instandsetzung und Störbehebung beherbergen. Die Anbauten werden weiterhin alle Werkstätten und Büros der beiden oben genannten Inst-Züge aufnehmen. Während wir für die Instandsetzung und Störbehebung im flugmechani-schen Bereich ähnliche Herausforderungen wie bei den alten Waffensystemen erwarten, rechnen wir im Bereich Waffenanlage und Visionik sowie Avionik und Elektronik mit einer enormen Steigerung in Quantität und Komplexität bei Störungssuche und Störbehebung. Unsere Unteroffiziere und Feldwebel werden erst seit kurzem mit den künftigen Herausforderungen des Waffensystems TIGER auf einzelnen Lehrgängen vertraut gemacht. Meist handelt es sich dabei um Personal, welches am Truppenversuch TIGER teilnehmen soll. Gemeinsam mit diesem Personankreis werden wir dann rechtzeitig geeignete Arbeits- und Ablaufstrukturen für die praktische Arbeit in den neuen Teileinheiten entwickeln. Die Abmessungen des TIGER stellen auch an die künftige TIGER-Inst-Halle neue Anforderungen. Das Mastvisier, als Baugruppe mit der geringsten Fehlerresistenz pro Flugstunde vermutlich die Achillesferse des TIGER, befindet sich in 5 Meter über dem Boden auf dem Hubschrauber aufgebaut. Regelmäßige Montagearbeiten erfordern den Einsatz aufwendiger Gerüste und Kräne. Die Bodendienstgeräte sind in Dimensionierung und Anzahl wahre Platzverbraucher. Wir kalkulieren pro Dock ca. 300 m² Stellfläche, um eine vollständige Instandsetzungsmaßnahme mit maximalem Zerlegungsgrad unter Einsatz aller erforderlichen Bodendienstgeräte, Gerüste und Hilfsaggregate durchführen zu können. Bei Hilfsaggregaten sei der erforderliche Einsatz eines externen Klimagerätes erwähnt, da die Avionik bei jedem Betrieb des Hubschraubers gekühlt werden muss. Der eingebaute Lüfter erzeugt einen nicht mit dem Arbeitsschutz vereinbaren Lärm, weshalb die Klimageräte eingesetzt werden. Diese sind leider groß und sperrig und müssen dicht beim Hubschrauber stehen. Auch sei erwähnt, das der Hubschrauber mit den Waffenträgern für PARS, Raketen, HOT, sMG und Stinger zu beladen ist, um die Waffenanlagen und Rechnersysteme zu überprüfen. Teilweise gibt es Tragevorrichtungen, teilweise muss improvisiert werden. Auf jeden Fall müssen die Waffenträger in ihren Transport- und Lagerbehälter aufbewahrt und befördert werden, um sie nicht zu beschädigen. Der Behälter für PARS beispielsweise ist in Gewicht und Dimension durchaus mit einem Mercedes Smart vergleichbar (dabei ist der Waffenträger natürlich leer, ohne die Flugkörper). Aus diesem Grunde haben wir in allen Luftfahrzeughallen Flurförderfahrzeuge zum Materialumschlag vorgesehen. Die Grundsanierung Halle 4 wird ab dem 2. Quartal 2006 begonnen und im 2. Quartal 2007 beendet.

Halle 4 – Elektronik/Avionik und Waffen/Eloka für den TIGER

Hier paßt der TIGER nicht mehr rein – die denkmalgeschützte Halle 5

Halle 5

Die Halle 5, bisher Abstellhalle für BO 105, ist eine Halle mit freitragender Holzdachkonstruktion. Sie musste vielfach verstärkt wer-



Halle 8a – Grundriss der TIGER-Wartungshalle

den, um sie nicht einstürzen zu lassen. Sie ist gänzlich undicht und darum nicht beheizbar. Die Decke wurde in einer der vergangenen Dekaden mit einem Holzschutzgrund behandelt, der heute auf die abgestellten BO 105 herabregnet. Eine vollständige Sanierung ist nicht möglich, da kein Unternehmen eine Gewähr für die weitere Standsicherheit übernehmen möchte. Aber allen Sparzwängen zum Trotz: die Denkmalschützer des Landes wollen diese Halle der Nachwelt erhalten! In der Zeit, während die Hallen 3 und 4 grundsaniert werden, nutzen wir Halle 5 als Ausweichhalle für Personal und Material. In einer neuerstellten und beheizbaren „Halle in der Halle" betreiben wir vier Inst-Docks, um für die verbleibenden BO 105 weiterhin Flugstunden zu produzieren. Später kann diese Halle zur Unterbringung der Versorgungszüge der Wartungsstaffeln genutzt werden, die in den Anbauten der Halle Platz für Büros und Funktionsräume finden. Der Halleninnenraum dient dann zum Abstellen von Fahrzeugen und Material.

Es bleibt noch die Halle 6 zu erwähnen, sie ist die z.Z. modernste Halle in Fritzlar und wird unverändert eine Wartungshalle für die am Standort verbleibenden BO 105 bleiben.

Halle 8a

Nun möchte ich zur neuen TIGER-Wartungshalle kommen. Sie ist der Stolz der LfzTAbt 362. Hier ist es gelungen, eine großartige Idee in die Realität umzusetzen. So komplex und anspruchsvoll wie das Waffensystem TIGER, so ganzheitlich und ausgewogen ist die neue TIGER-Wartungshalle.

Auf Grundlage der neuen Anforderungen, die der TIGER an eine Wartungshalle stellt, ist unser Entwurf entstanden. Es war ein langer, beschwerlicher Weg über die Instanzen bis hin zu den Ressortverhandlungen im BMVg. Entgegen den üblichen Verfahren war die LfzTAbt 362 regelmäßig mit eigenen Vertretern bei wichtigen Verhandlungen in allen Führungsebenen vertreten. Wie die neue TIGER-Wartungshalle den Anforderungen der Zukunft begegnet, sei kurz schlaglichtartig beleuchtet:

- Die Wartungsstaffel ist nahezu vollständig mit Personal und Material in einer Halle untergebracht. Staffelführung und Wartungszüge arbeiten im Heimatstandort wie im Einsatz miteinander.
- Die Symmetrie der Halle bietet beiden Wartungszügen identische, nach Arbeitsabläufen optimierte aber von einander räumlich getrennte Verantwortungsbereiche.
- Es ist eine Waffenkammer je Zug vorgesehen, die alle Waffenträger aufnehmen kann, die für die 16 TIGER eines Zuges beschafft werden. Die Lagerung der Zusatztanks erfolgt im angrenzenden Lager.
- Zur schnellstmöglichen Herstellung erforderlicher Konfigurationen mit Waffenträgern und Zusatztanks sind Waffenkammern, Transportbehälterumschlagbereiche, Waffenreinigungsbereiche und Stellplätze ablauforganisatorisch optimiert angeordnet. Alle Wege sind mit Flurförderfahrzeugen befahrbar.

- Der gesamte Halleninnenraum ist durch Deckenkräne abgedeckt. Dadurch werden arbeitsschutzkonforme Bedingungen für tägliche Wartungs- und Störbehebungsarbeiten geschaffen.
- Ein Stellplatz für jeden Hubschrauber des Wartungszuges. So wird der materiellen Verantwortung des Personals des Wartungszuges für das wertvolle, VS-eingestufte Wehrmaterial entsprechend den Vorschriften für Materialerhaltung im Heer und IT-Sicherheit Rechnung getragen.
- Versenkbare Versorgungspunkte für je zwei TIGER sind im Hallenboden eingelassen. Sie bieten 115V Drehstrom und 24 V Gleichspannung zum Betrieb des Hubschraubers ohne laufendes Triebwerk und ohne ein externes Stromversorgungsgerät. Außerdem bieten die Versorgungspunkte Druckluft, Netzwerkzugang, Telefon und übliche Arbeitsspannungen für Arbeitsgeräte. Identische Versorgungspunkte sind auch in den Inst-Hallen vorgesehen.
- Die Anordnung der Stellplätze und Verkehrswege ist so gewählt, dass jedes Luftfahrzeug jederzeit ohne „umschieben" anderer Luftfahrzeugen aus der Halle bewegt werden kann. Hierdurch werden Schleppschäden vermieden.
- Werkstätten und Arbeitsräume für alle Soldaten der Wartung in den Anbauten der Halle. EDV-Anlagen zum Betrieb der IETD und SASPF an allen Arbeitsplätzen.
- Ausreichend Abstellflächen für Arbeitsbühnen, Gerüste und Leitern im Mittelteil der Halle.
- Die acht mittleren Stellplätze, können bei Verzicht auf die Abstellfläche im Mittelteil der Halle, z.B. bei gemeinsamen Übungen, auch von NH 90 genutzt werden.
- Es werden acht Stellplätze für Hochwertfahrzeuge in die Anbauten integriert, damit Führungskabinen und ihre Trägerfahrzeuge abgestellt werden können.
- Die TIGER-Wartungshalle wird zum Ende des 2. Quartal 2005 begonnen und im 2. Quartal 2007 fertiggestellt werden. Die zweite TIGER-Wartungshalle wird voraussichtlich ein Jahr später begonnen und somit 2008 an die Abteilung übergeben.

Im Käfig

Warum sprechen wir nun aber von TIGER-Käfigen? Die Antwort ergibt sich aus der höheren VS-Einstufung vieler Bauteile und somit des gesamten Hubschraubers je nach Konfiguration. Eine gegenüber der BO 105 wesentlich stärkere Absicherung ist die Folge. Der Zugang zum Flugbetriebsbereich und besonders zu den Hallen wird nur noch für einen deutlich eingeschränkten Personenkreis möglich sein. Fotografierverbot und die Begleitung von Besuchern während ihres gesamten Aufenthaltes im Bereich sind hierbei selbstverständlich. Die TIGER-Hallen werden baulich gehärtet, d.h. Zäune mit alarmgesicherten Fahrzeugtoren und Drehkreuzen sowie einbruchhemmende Maßnahmen an den Hallentoren sind bereits vorgesehen.

Auch die Absicherung von Hubschraubern außerhalb der Hallen wird bei uns eine neue Qualität erfahren. Technische Lösungen (wie etwa Bewegungsmelder) oder eine intensive Bewachung auch durch Wartungspersonal sind in der Überlegung.

Da dem ersten TIGER im 2. Quartal 2006 monatlich etwa ein Kampfhubschrauber folgt, werden wir große Probleme haben, unsere TIGER in geeigneten „Käfigen" unterzubringen. Als Übergangslösung werden wir die Halle 3 und später die Halle 4 für die Bereitstellung der ersten TIGER zum Flugbetrieb nutzen. Die BO 105, die wir zeitgleich mit den ersten TIGERN betreiben, damit die Luftfahrzeugführer in Fritzlar ihre fliegerische Aus- und Weiterbildung durchführen können, werden wir voraussichtlich in Tornado-Wartungszelten unterstellen und betreiben. Entspannen wird sich die Lage erst, wenn die erste TIGER-Wartungshalle fertiggestellt sein wird.

Weitere Rahmenbedingungen die unsere Abteilung noch zu erfüllen hat, bevor wir die ersten TIGER betreiben können, sind:

- Unterstützung des Truppenversuches TIGER durch Abstellung von Personal für Ausbildung und Durchführung.
- Umstellung des Altverfahrens LogInfoSys Lw / abgesetzter Rechner auf SASPF für BO 105 ab 1. Quartal 2005, dann ab 2. Quartal 2006 auch für TIGER.
- Einführung der IETD als Ersatz für alle technischen Dokumentationen für BO 105 ab 1. Quartal 2005, dann ab 2. Quartal 2006 auch für TIGER.
- Ausbildung des ersten Drittels aller Luftfahrzeugtechniker der LfzTAbt 362 für TIGER im Jahr 2005. Folgend das zweite Drittel in 2006 und das noch fehlende Personal im Jahr 2007.

Damit möchte ich den Ausblick auf die Planungen der Luftfahrzeugtechnischen Abteilung 362 zur Einführung des Waffensystems TIGER beenden. Sicherlich habe ich keinen vollständigen Überblick geben können, möchte aber alle Kameraden ermutigen, bei der Um- und Neugestaltung unserer Truppengattung mitzuwirken und ihre Ideen einzubringen.

Der Autor:

Major Dipl. Ing. Michael Heger ist Staffelkapitän der 1. Wartungsstaffel 362 in Fritzlar.

Saubere Arbeit in Staub und Lärm

Entstehung und Verlauf eines Vorversuches mit einer Lärm- und Augenschutzhaube für das luftfahrzeugtechnische Personal

Die weltweiten Einsatzorte der Heeresflieger unterscheiden sich teilweise erheblich von dem was wir aus der Heimat gewöhnt sind. Extreme Witterung und primitive Infrastruktur belasten die Flugsicherheit und die Gesundheit der Besatzungen und des Bodenpersonals erheblich. Eine Herausforderung, der wir aktiv entgegentreten müssen.

Das luftfahrzeugtechnische Personal ist ständig dem gesundheitsschädlichen Lärm der Triebwerke und der Rotoren ausgesetzt. Zusätzlich sind die Augen und der gesamte Kopf des luftfahrzeugtechnischen Personals im Wirkungsbereich der Rotorabwinde durch aufgewirbelte Teilchen (Schmutz, Staub, Öl, Kraftstoff) und hervorstehende Luftfahrzeugteile erheblich gefährdet. Diese Belastungen treten während des Dienstes, insbesondere im Einsatz auf Feldflugplätzen oder in Verfügungsräumen, beim Einhängen von Außenlasten, bei der Durchführung von Einstellarbeiten am laufenden Triebwerk sowie während Munitionierungs- und Betankungsarbeiten bei laufendem Rotor auf. Ebenso ist die Sonneneinstrahlung und deren Blendwirkung zu berücksichtigen. Die technische Kommunikationsmöglichkeit zwischen luftfahrzeugtechnischem Personal und den Luftfahrzeugführern ist erheblich eingeschränkt. Hierdurch ist die Aufmerksamkeit auf die Einhaltung der Arbeits- und Flugsicherheit sehr stark gefordert.

Neuste Lärmpegelmessungen beim Kampfhubschrauber TIGER zeigen, dass ein Gehörschutz mit neuen Dämmungseigenschaften erforderlich ist.

Im Rahmen der Einführung der neuen Luftfahrzeugmuster TIGER und NH 90 und aufgrund der umfangreichen Erfahrungen aus bisherigen Einsätzen wurde der Bedarf und die Neubeschaffung neuer persönlicher Schutzausstattungsgegenstände für das luftfahrzeugtechnische Personal geprüft. Zahlreiche Möglichkeiten zum Gesundheitsschutz und zur Vermeidung von Unfällen stehen zur Verfügung. Hierzu zählen insbesondere Helmsysteme für luftfahrzeugtechnisches Personal.

Die bisherigen eingeführten Schutzausstattungen (Helme und Gehörschutzkappen) erscheinen unhandlich, teilweise improvisiert, verfügen nicht über moderne Kommunikationsmöglichkeiten und werden häufig durch das Personal abgelehnt und deshalb unzureichend genutzt. Für das künftige luftfahrzeugtechnische Personal der Waffensysteme TIGER und

Eine CH-53GS landet auf dem Kabul International Airport

Lärm- und Augenschutzhaube

NH 90 stehen noch keine speziellen Helmsysteme zur Verfügung.

Rechtlicher Hintergrund: Den Beschäftigten der Bundeswehr sind durch den Arbeitgeber (Bundesministerium für Verteidigung) geeignete Arbeitsschutzmittel zur Minimierung des Gesundheitsrisikos bereitzustellen (Quelle: Arbeitsschutzgesetz, ZDv 44/2). Es ist eine der wesentlichen Aufgaben des Betriebsarztes – des Fliegerarztes – der Sicherheitsingenieure oder der Fachkräfte für Arbeitssicherheit diese Fürsorgepflicht des Arbeitgebers in dessen Auftrag zu überwachen und umzusetzen.

Auf der Suche nach einem geeigneten System für unser luftfahrzeugtechnisches Personal wurde die Ausstattung anderer verbündeter Nationen, die ebenfalls Kampfhubschrauber fliegen und auch anderer Teilstreitkräfte gesichtet. Es ist nicht notwendig das Rad kostenintensiv neu zu erfinden.

Während einer Dienstreise wurde – eher zufällig – eine bei den Marinefliegern bereits eingeführte Lärm- und Augenschutzhaube „entdeckt".

Ob diese Lärm- und Augenschutzhaube auch für das Einsatzspektrum der Heersfliegertruppe geeignet ist, galt es nun zu überprüfen. Die Heeresfliegerversuchsstaffel 910 wurde hierzu mit einer Voruntersuchung durch die Gruppe Weiterentwicklung der Heeresfliegertruppe beauftragt.

In enger Zusammenarbeit mit dem Fliegerarzttrupp der HFlgStff ISAF Kabul wurde kurzfristig ein Vorversuch zum Trageversuch durchgeführt, anschließend wurde pro Anwender ein Fragebogen mit 36 Fragen ausgewertet. Bislang stehen die Ergebnisse von 13 Anwendern zur Verfügung (3 HFlgVsuStff 910 auf BO 105, 10 HFlgStff ISAF Kabul). Der Tragekomfort, der Gehörschutz, der Staubschutz, die Kommunikationsmöglichkeit wurden positiv bewertet. Allerdings bedarf das Aufsetzten, insbesondere der Staubschutzbrille, etwas Übung.

Die Haube wurde durch die Teilnehmer des ISAF-Kontingents positiver bewertet als durch die Techniker der Heeresfliegerversuchsstaffel 910. Hierbei scheinen die Staubbelastung, die intensive Sonneneinstrahlung und die hohen Temperaturen in Kabul eine Rolle zu spielen. Die detaillierten Ergebnisse werden zur Zeit ausgewertet. Die Notwendigkeit eines Truppenversuchs zur querschnittlichen Nutzbarkeit innerhalb der Heeresfliegertruppe könnte sich hieraus ergeben.

Fliegerarzt ISAF Kabul im mutigen und fordernden Selbstversuch

Die Autoren:

Oberstabsarzt Dr. Burkhard Milde ist S3-Stabsoffizier beim Leitenden Fliegerarzt des Heeres, Major E. Schulze von der Heeresfliegerversuchsstaffel 910 sowie Stabsarzt Thomas Wefelmeier, Fliegerarzt der Heeresfliegerwaffenschule und der Leitende Fliegerarzt des Heeres, Oberstarzt Dr. Stefan Pump.

Piloten-Outfit

Vom Dienstanzug zur Fliegersonderausrüstung

„Dienstanzug" – „Fliegersonderausrüstung", was haben diese beiden Begriffe miteinander zu tun? Bei der ersten Betrachtung würde jeder heutige Luftfahrzeugführer sagen: „Nix!"

Vor fast 50 Jahren war das jedoch noch etwas anders, denn damals musste die Luftfahrzeugbesatzung den fliegerischen Alltag im Dienstanzug absolvieren.

Schritt halten mit den Anforderungen

Heute entwickelt die Bundeswehr ein neues Ausrüstungskonzept (ARK). Dieses ARK soll sicherstellen, dass jeder Luftfahrzeugbesatzung, ob Jet, Hubschrauber oder Transporter die bestmögliche Ausrüstung zu Verfügung steht.

Die Anforderungen an die Fliegersonderausrüstung sind vielfältig. Genauso, wie sich die Aufträge der Bundeswehr in den letzten 48 Jahren verändert haben, ist auch der Anspruch an die Ausrüstung gestiegen. Die Fliegersonderausrüstung muss heute in vielerlei Hinsicht bestehen als:

- Schutz vor Hitze und Flammen durch die Verwendung schwerentflammbarer Materialien,
- Schutz vor statischer Aufladung,
- Schutz vor Kälte und Nässe, mit Funktionssicherheit auch in Salzwasser,
- Schutz vor mechanischer Belastung und vor Verletzungen,
- Schutz vor Hypo-/Hyperthermie und vor Hitzestress,
- Schutz gegen die Wirkung von ABC-Kampfmitteln,
- Schutz vor Krankheitserregern und Insekten,
- Schutz vor Sauerstoffmangel, Unterdruck und großen G-Kräften,
- Gewährleistung eines erfolgreichen Notausstiegs,
- Tarnung.

Aus den Forderungen an die Ausrüstung ergibt sich folgendes, sinnvolles Ausrüstungssystem.

Die gesamte Fliegersonderausrüstung (FlgSdAusr) ist in vier Untergruppen eingeteilt, welche aus der Funktion und dem Einsatzspektrum der Ausrüstungsgegenstände entstanden sind.

Die **Basisausrüstung** ist die ständig ausgegebene Grundausstattung an fliegerischer Bekleidung für alle Luftfahrzeugbesatzungen. Einige Beispiele sind Fliegerjacke, Fliegerkombination und Fliegerstiefel.

Die **Funktionsausrüstung** ergänzt die Basisausrüstung der Besatzung, um Waffensystem und einsatzbezogene Funktionen. Die Ausrüstungsgegenstände der Funktionsausrüstung sind z.B. Fliegerhelm, Atemgerät (Flow Timer).

Luftfahrzeugführer der Heeresflieger um 1960 und ihre futuristisch anmutenden „Enkel" im Jahr 2004

Die **Einsatzbezogene Ausrüstung** umfasst alle Ausrüstungsteile für das Überleben von Passagieren und Besatzung sowie Notfallausstattung wie z.B. Rettungsweste, Fliegerkombination Seenot, Notfunkgeräte MR 509/CSAR PRC 112 und BiV-Brille.

RuS Gerät sind Ausrüstungsgegenstände, die eine Schnittstelle zum Luftfahrzeug bilden und die Funktion der Fliegersonderausrüstung ergänzen. Es sind größtenteils Luftfahrzeugtyp gebundene Ausrüstungssysteme, wie z.B. Schleudersitze, Wüste-Polar-Hochgebirgeausstattung und Rettungsschlauchboote.

Teilstreitkraftübergreifend umfasst die Fliegersonderausrüstung ca. 160 Artikel. Die Voraussetzung, welche alle Ausrüstungsgegenstände gemeinsam haben, ist die Kompatibilität, Modularität untereinander sowie die Kompatibilität und Verträglichkeit mit den Luftfahrzeugen der Streitkräfte.

Deswegen ist es von entscheidender Wichtigkeit, dass alle Ausrüstungsgegenstände vor der Beschaffung einer gründlichen Interaktions- und Kompatibilitätsprüfung unterzogen werden. Das Ziel, was von der Bundeswehr hierbei verfolgt wird, ist es, die Artikelvielfalt zu vermeiden und die teilstreitkraftübergreifende Einheitlichkeit von Ausrüstung zu gewährleisten.

Hier einige Artikelbeschreibungen von Beschaffungsvorhaben, auf die zur Zeit besonderes Augenmerk gerichtet ist:

Der Flugdienstanzug Bw ersetzt die Flugdienstanzüge Heer, Luftwaffe und Marine im Zuge der Ersatzbeschaffung. Dadurch wird die Forderung nach Querschnittlichkeit und eine Reduzierung der Modellvielfalt erfüllt. Der Flugdienstanzug Bw ist für den Grundbetrieb und für mitteleuropäische Klimazonen vorgesehen und wird für alle drei Teilstreitkräfte (TSK) in olivgrün beschafft.

Des weiteren ist die Beschaffung eines „Flugdienstanzuges winddicht" geplant, der dem Schnitt des Flugdienstanzuges Bw entspricht, jedoch aus winddichten Material besteht.

Die „Fliegerunterwäsche flammhemmend" wird als Unterwäsche (Hydro und Thermo) neu beschafft. Auch bei diesen Artikeln soll verbessertes Material Anwendung finden. Die Unterwäsche soll speziell in Verbindung mit den Flugdienstanzügen einen guten Schweißabtransport zulassen und Schutz vor Flammwirkung aufweisen.

Die Tage der Fliegerlederjacke sind gezählt

Die „Fliegerjacke schwerentflammbar", ist das letzte Glied in der Funktionskette der Fliegerbekleidung. Hier finden verbesserte Laminat- und Verbundkonstruktionen Anwendung, um einen größtmöglichen Schutz vor Feuchtigkeit, Hitze oder Kälte zu bieten.

Fliegerjacke, schwerentflammbar

Die isolierende Unterjacke

Die Jacke besteht aus einer Überjacke und einer wärmenden Unterjacke mit aufblasbarer Isolationsschicht.

Fliegerstiefel Allwetter

Der Fliegerstiefel „Allwetter", wird den Fliegerstiefel „Sommer" und „Winter" ersetzen.

Die wesentlichen geforderten Eigenschaften an einen neuen Fliegerstiefel sind:

- dauerhaft wasserdicht
- gute Wärmeisolierung
- Märsche, auch im Gebirge, unterstützen
- Einhand-Schnellschnürung mit Leichtlaufsystem
- profilierte Sohle und Absatz, dass nur wenig Schmutz haften bleibt
- antistatisch

Fliegerkombination Seenot (FSK 16)

Nach ca. 40 Jahren Nutzungsdauer wird ab 2006 die Fliegerkombination Seenot MK 10, auch „Frankenstein" genannt, durch den FSK 16 abgelöst. Hierbei handelt es sich um einen Kälteschutzanzug, bestehend aus den Teilen:

- wasserdichter Oberanzug
- Thermounteranzug
- Funktionsunterbekleidung

Insgesamt hat die Heeresfliegertruppe einen Gesamtbedarf von 355 Systemen +20% Umlaufreserve beantragt.

Fliegerkombination Tropen

Ebenfalls kann ab 2006 mit der Ausstattung der Fliegerkombination Tropen gerechnet werden. Im Vorfeld der Beschaffung gab es immer wieder Probleme einen geeigneten Stoff zu finden, der folgende Merkmale aufweisen muss:

- sandfarbene Tarnfarbe
- gute Belüftung
- Funktionalität der Unterwäsche zum Feuchtigkeitsabtransport unterstützen
- dauerhafte Imprägnierung mit einem Vektorenschutz

Modulare Köperschutz- und Rettungsweste

Die bisher genutzte Kombination aus Schwimmweste, Überlebensweste und Körperschutzweste führte zu funktionalen und ergonomischen Einschränkungen bei den Luftfahrzeugbesatzungen mit Auswirkungen auf die Flugsicherheit.

Aus diesem Grunde wurde teilstreitkräfteübergreifend eine modulare Körperschutz- und Überlebensweste entwickelt.

Die modulare Weste SECUMAR 20 MB ermöglicht eine schnelle Adaption an verschiedene Einsatzszenarien durch den Einsatzführer vor Ort und bietet ein hohes Maß an Sicherheit und Tragekomfort.

Die Weste besteht aus folgenden Bestandteilen:

- Westengrundkörper mit modularen Aufnahmepunkten für Notausrüstung und Bewaffnung
- ballistischer Schutz Kl. I und IV einschl. Unterleibschutz
- Doppelkammerschwimmkragen
- Antennenkragen
- integrierter Stehhaltegurt
- Transporttasche

Die Heeresfliegertruppe hat einen Gesamtbedarf von 2001 Westen angemeldet, da eine personenbezogene Ausgabe erfolgen soll.

Noch in 2004 sollen 248 Westen an die Heeresfliegertruppe ausgeliefert werden, ausschließlich an die Einsatzverbände, die Auslieferung der restlichen Westen soll bis 2008 abgeschlossen sein.

Modulare Körperschutz- und Überlebensweste

Tarnwendeanzug (TWA)

Im Rahmen der Beschaffung von Tropenkombis wurde festgestellt, dass ein dauerhafter Tarnaufdruck auf Aramidgewebe nicht realisierbar ist. Aus diesem Grund soll nach einer Notlandung in feindlicher Umgebung der TWA den notwendigen Tarnschutz bieten. Er besteht aus einem vakuumverpackten Einweg-Überwurf ist aus leichtem Material mit IR-Schutz gefertigt und kann in unterschiedlichen, auf das jeweilige Einsatzgebiet optimierten Tarndruck ausgegeben werden. Außerdem lässt er sich in der Beintasche des Flugdienstanzuges verstauen.

Des Weiteren sind folgende Artikel in Bearbeitung:

- Fliegerhandschuh, oliv
- Fliegersocken
- Thermostrümpfe

- Fliegerhelm SAR
- Kälteschutzanzug Rettungspersonal
- Winterflugdienstanzug
- Schwimmweste/Kälteschutzanzug Passagiere
- Atemgerät Unterwasserausstieg STASS (Short Term Air Supply System)
- ABC-Schutzausstattung fliegendes Personal
- CSAR-Notfunkgerät
- Wüste-Polar-Hochgebirgsausstattung WPH 1, 3, 6, 26 Mann

Die Autoren:

Hauptmann Dirk Lerch und Leutnant Heiko Kaftan sind Flugausrüstungsoffiziere der Heeresfliegerversuchsstaffel 910 in Bückeburg.

NACH VORN

Auch für den Rückblick auf das Jahr 2005 soll die Reihe der Informationszeitschriften für die Heeresflieger fortgesetzt werden.

Wie in den Jahren zuvor wird die ***NACH VORN*** wieder eine begehrte Lektüre bei den Angehörigen und Freunden der Heeresfliegertruppe sein. Internationalen Partnern und nationalen höheren Dienststellen dient sie regelmäßig dazu, sich sowohl mit aktuellen als auch historischen Themen unserer Truppengattung auseinander zu setzen.

Die mittlerweile schon zur Tradition gehörende Form dieser erfolgreichen Information lebt durch die Unterstützung mit Beiträgen aus allen Bereichen der Heeresfliegertruppe.

Deshalb an dieser Stelle erneut der Aufruf an Sie, sich im Rahmen der Ereignisse des Jahres 2005 an der Gestaltung der neuen Ausgabe zu beteiligen!

Bitte senden Sie Ihren Beitrag bis **Ende August 2005** an

Heeresfliegerwaffenschule
Redaktion NACH VORN
Postfach 1166
31667 Bückeburg

Die Heeresfliegertruppe der Zukunft

Neue Herausforderungen – neue Strategien – neue Waffensysteme

Die Neuausrichtung der Fähigkeiten primär auf Konfliktverhütung und Krisenbewältigung verlangen vom Heer eine hohe Vielfalt an Handlungsoptionen. Im Rahmen der operativen Herausforderungen wird Luftbeweglichkeit wesentliche Beiträge zum Fähigkeitsspektrum des Heeres leisten können. Schon im Übergang zum erweiterten Aufgabenspektrum haben Heeresflieger die Entwicklung zum „Heer im Einsatz" in einer Vielzahl militärischer Einsätze des letzten Jahrzehnts bereits aktiv mitgestaltet.

Aus diesen Einsätzen ist aber auch deutlich geworden, dass die Hubschrauber – durchweg belastet mit 25- bis 30-jähriger Nutzung – aufgrund begrenzter Leistungsparameter und mangelnder Interoperabilität zunehmend an ihre Einsatzgrenzen stoßen. Die Heeresfliegertruppe ist daher gemäß der angestrebten Qualität der Luftbeweglichkeit des Heeres nachhaltig weiter zu entwickeln.

NH 90 beim Flare-Ausstoß

Konzeptionelle Weiterentwicklung

Luftbeweglichkeit ist die Befähigung, im gesamten Aufgabenspektrum den bodennahen Luftraum für Führung, Aufklärung, Wirksamkeit im Einsatz, Mobilität, Einsatzunterstützung und Schutz der eingesetzten Kräfte zu nutzen. Ein solches Fähigkeitspotential wird die operativen und taktischen Handlungsoptionen von Eingreif- und Stabilisierungskräften deutlich erweitern.

Die Heeresfliegertruppe ist der Hauptträger von luftbeweglichen Operationen der Landstreitkräfte. Heeresflieger müssen als hochbewegliche Kräfte der ersten Stunde in der Lage sein, Fähigkeiten rasch über große Entfernungen zu projizieren und so eine hohe demonstrative Signalwirkung zur Konfliktverhütung erzielen zu können. Sie wirken dabei häufig mit anderen luftbeweglichen Kräften und Teilstreitkräften zusammen. In Ergänzung zu den klassischen Aufgaben wie Lufttransport, luftbewegliche Verbindung, Erkundung und Einsatzunterstützung sowie Panzerabwehr aus der Luft ist ein Fähigkeitsprofil zu realisieren, das dem Kontinuum aller Fähigkeitskategorien im gesamten Aufgabenspektrum Rechnung trägt.

Die operativen Anforderungen an Eingreifkräfte verlangen die Durchführung von luftgestützten Einsätzen, international als „Air Manoeuvre Operations" bezeichnet. Im Zusammenwirken von Luftmechanisierten Kräften, Lufttransportkräften, luftbeweglicher Infanterie und zusätzlicher Kampfunterstützung kommen Truppen und Mittel zum Einsatz, die das Gefecht der verbundenen Waffen in einem eigenen Gefechtsraum über einen begrenzten Zeitraum selbstständig führen können. Dabei sind die Kampfhubschrauber mit ihren Aufklärungssensoren und mit ihrer Vielfalt an abgestuften Wirkungsmöglichkeiten gegen Ziele am Boden und in der Luft Träger der abstandsfähigen Gefechtsaufklärung und präzisen Feuerkraft. Des Weiteren führen sie den Begleitschutz von Lufttransporten durch und überwachen die Bewegungen der am Boden operierenden Kräfte. Transporthubschrauber verschaffen den bodengebundenen Kräften operative Mobilität durch schnelle Verlegung in Einsatzräume sowie durch logistische Anschlussversorgung und Verwundetentransport. Im Einsatzraum ermöglichen sie das schnelle Überwinden von Hindernissen, rasche Schwerpunktverlagerungen sowie

zügiges Herauslösen der Kräfte. Die durchsetzungsfähige Infanterie führt den Einsatz in schwierigem (z.B. urbanem, zerklüftetem, gebirgigem) Gelände. Sie ist unverzichtbar für das Nehmen und Halten von Schlüsselobjekten, dabei auch von potentiell bedrohten vorgeschobenen Operationsbasen und stellt so die Operationsfreiheit und Durchhaltefähigkeit der luftbeweglichen Kräfte sicher.

Luftgestützte Operationen können zudem auch als luftmechanisierte Einsätze durchgeführt werden. Sie stützen sich im Kern auf die flexiblen Wirkungsmöglichkeiten der Kampfhubschrauber, luftgestützte Aufklärung und Kampfunterstützung, z.B. elektronischen Begleitschutz / SEAD sowie luftbewegliche Einsatzunterstützung mittels Transporthubschrauber ab und werden unterstützt durch Luftstreitkräfte, weitreichende Aufklärung und Feuerunterstützung. Luftmechanisierte Kräfte nutzen ihr hohes Tempo und ihre Reichweite für überraschende Schläge (Raids) und suchen den schnellen Erfolg.

Die operative Dimension von luftgestützten Einsätzen unterstreicht die Notwendigkeit zur Teilhabe an „Joint Fires". In sogenannten „Joint Air Attack Team Operations" müssen Heeresflieger auch zu deren Führung befähigt sein. In Stabilisierungoperationen unterstützen Heeresflieger den mechanisierten Großverband.

Mögliche Aufgabenschwerpunkte im Rahmen des Einsatzes der verbundenen Kräfte:

- Luftbewegliche Führung / Verbindung
- Aufklären und Überwachen von Räumen und Bewegungen
- Evakuierungsoperationen
- Demonstration militärischen Willens / „Show of Force"
- Schutz von Konvois
- Eingreifreserve für Krisenlagen
- Einsatzunterstützung
- Verwundetenlufttransport
- Hilfeleistungen

Bei den möglichen Aufgabenschwerpunkten im Rahmen des Einsatzes der verbundenen Kräfte sind Heeresfliegerkräfte ein wesentliches Mittel, um auf unerwartete Lageveränderungen schnell mit einem abgestuften Eskalations- und Deeskalationspotential lagegerecht reagieren zu können.

Kampfhubschrauber TIGER

Zum Schutz der eingesetzten Kräfte und zum Schutz deutscher Staatsbürger gegen Terror kommt der Befähigung der Heeresfliegertruppe zur Unterstützung des Aufgabenspektrums der Spezialkräfte und spezialisierten Kräfte überragende Bedeutung zu. Dies verlangt eine Vielzahl von spezifischen Fähigkeiten, u.a. das Operieren unter Abstützung auf seegestützte Plattformen und die Teilnahme an „Combat Search and Rescue / CSAR"- Operationen der Luftstreitkräfte.

Luftbewegliche Einsätze stellen besondere Anforderungen an die Führungsfähigkeit. Dies setzt die Verfügbarkeit eines effektiven Führungs- und Waffeneinsatzsystems als Schnittstelle zu übergeordneten Führungs- und Informationssystemen und zur vernetzten Operationsführung voraus. Nur so wird auch die notwendige Interoperabilität im Zusammenwirken mit multinationalen und „Joint"-Kräften zu erzielen sein.

Materielle Weiterentwicklung

Den skizzierten operationellen Fähigkeiten liegen eine Reihe von Beschaffungsprogrammen und Vorhabenplanungen zu Grunde.

1. Die zunächst ab IV. Quartal 2004 beabsichtigte Einführung der ersten Kampfhubschrauber (KHS) TIGER wird verspätet beginnen und sicherlich bis zu Ende des I. Quartals 2005 andauern. Gleichwohl gilt es die Step 1 TIGER – 14 Waffensysteme (WaSys) für die Ausbildungseinrichtung – zügig in die Nutzung zu nehmen. Der gesamte Zeitplan wird zur Zeit erneut angepasst, sodass auch der Beginn der operativen Nutzung kritisch beobachtet werden muss. Ab 2006 ist die Einführung der verbleibenden 66 Hubschrauber in die Kampfhubschrauberregimenter über einen sechs- bis siebenjährigen Zeitraum vorgesehen bei gleichzeitiger Reduzierung und Auflösung des Panzerabwehrhubschrauberbestandes.

2. Der leichte Transporthubschrauber (LTH) Heer NH 90 wird ab Mitte 2005 schrittweise den LTH UH-1D ablösen. Er wird mit 12 Hubschraubern der Heeresfliegerwaffenschule und 68 Hubschraubern der Truppe zugeführt. Über die Transportaufgaben hinaus ist der NH 90 als Träger von spezifischen Missionsausrüstungspaketen konzipiert.

3. Für die weitere Nutzung der mittleren Transporthubschrauber (MTH) CH-53G und CH-53GS sind technisch-konstruktive Maßnahmen zur Sicherstellung der Einsatzbereitschaft für die gesamte Flotte von 80 MTH und eine operationelle Produktverbesserung (PV) für 40 WaSys eingeleitet. Die PV ist ein unabdingbarer Schritt, um die MTH bedarfsgerecht den taktischen und operativen Anforderungen anzupassen. Sie zielt insbesondere auf die Verbesserung der Interoperabilität im Zusammenwirken mit KHS TIGER und LTH Heer NH 90 sowie mit multinationalen und „Joint"-Kräften ab.

4. Die Einführung des Führungs- und Waffeneinsatzsystems der Heeresfliegertruppe „HERGIS" ist unabdingbar für die Effektivität der Hauptwaffensysteme und erfolgt ab ca. 2008 für den mobilen Einsatz.

5. Die volle Wirksamkeit von luftbeweglichen Operationen, insbesondere der komplexen luftgestützten Einsätze, hängt in hohem Maße von der Verfügbarkeit der geplanten Missionsausrüstungspakete für luftbewegliche Führung, abstandsfähige Aufklärung und elektronischen Begleitschutz ab. Sie befinden sich derzeit in der Analysephase der Beschaffung.

6. Die langfristige Gewährleistung der taktischen Beweglichkeit und operativen Verlegefähigkeit erfordert die Einführung eines schweren Transporthubschraubers, der den Transport der Hauptwaffensysteme von luftbeweglichen Kräften weitestgehend sicherstellt. Die eingeleitete Fähigkeitsanalyse zielt auf eine

TIGER-Pilot – Das Gesicht der Heeresflieger verändert sich

Rüstungs-Kooperation mit anderen Staaten und die Beschaffung nach 2015 ab. Der mittlere Transporthubschrauber CH-53 kann dann schrittweise aus der Nutzung genommen werden.

7. Für den seit ca. 30 Jahren in Betrieb stehenden Verbindungs- und Beobachtungshubschrauber BO 105 ist die weitere Nutzung auch langfristig vorgesehen. Mit seiner Leistungsklasse ist er prädestiniert für Aufgaben wie Verbindung, Erkundung, Aufklärung, Überwachung, Sicherung und das Verbringen von Kommandotrupps der Spezialkräfte. Hierzu bedarf der Hubschrauber einer Anpassung seiner operationellen Leistungsfähigkeit, die seinen Einsatz im Verbund mit den Kampf- und Transporthubschraubern in Stabilisierungsoperationen ermöglicht und ggf. die Voraussetzungen für das Zusammenwirken mit Spezialkräften schafft.

Die aufgezeigten Projekte zielen darauf ab, zunächst den Einstieg in die Luftmechanisierung des Heeres durch Bereitstellung einer Anfangsoperationsfähigkeit in Stärke eines luftmechanisierten Staffeläquivalentes, ausgerüstet mit TIGER und NH 90, ab ca. 2008 für die Konfliktverhütung und Krisenbewältigung zu erreichen. Zudem dienen sie langfristig der schrittweisen materiellen Optimierung der Luftbeweglichkeit.

Zusammenfassung und Ausblick

Die Heeresflieger können durch ihre hohe Mobilität, Flexibilität und Wirksamkeit in Zukunft mehr denn je dazu beitragen, die operativen Herausforderungen des Heeres zu bewältigen. Die eingeleitete materielle Weiterentwicklung birgt erhebliches Aufwuchspotential für die Teilhabe an langfristig angestrebten Fähigkeiten wie die zur vernetzten Operationsführung. Luftbeweglichkeit ist zunehmend ebenso eine truppengattungs- und streitkräftegemeinsame Aufgabe. Mit den Planungen für das „Heer 2010" wird diesem konzeptionellen Ansatz durch die strukturelle Zusammenführung von Luftmechanisierten Kräften und Luftbeweglicher Infanterie unter Führung der Luftbeweglichen Brigade bereits Rechnung getragen. Gleichwohl gilt es, weitere Schnittstellen insbesondere zu Spezialkräften / spezialisierten Kräften, zur elektronischen Kampfführung (EloKa) der Streitkräfte und zum NG & A-Verbund zu optimieren und die Interoperabilität mit anderen Teilstreitkräften und zu verbündeten Streitkräften zu verbessern. Dieser innovative Ansatz hat zum Ziel, die angestrebte Dominanz im Systemverbund von Führung–Aufklärung–Wirkung auch im bodennahen Luftraum herbeizuführen. Die initiierte Weiterentwicklung der Heeresfliegertruppe schafft die Voraussetzungen für das Anschlusshalten an vergleichbare internationale Entwicklungslinien und damit gleichzeitig für die eigene Koalitionsfähigkeit zumindest im europäischen Kontext.

Der Autor:

Oberst Richard Bolz ist General der Heeresflieger und Kommandeur der Heeresfliegerwaffenschule.

Die DLO auf dem Weg in die Zukunft

Auswirkungen der Transformation der Bundeswehr auf die Heeresfliegereinsatzkräfte

Rahmenbedingungen

Die Verteidigungspolitischen Richtlinien vom Mai 2003 und die daraus folgenden Dokumente und Konzepte geben den Rahmen für die Entwicklung der Division vor. Damit soll die Einsatzfähigkeit für die wahrscheinlicheren Einsätze, nämlich Konfliktverhütung und Krisenbewältigung, einschließlich des Kampfs gegen den internationalen Terrorismus, konsequent und nachhaltig erhöht werden. Diese veränderten Aufgaben sollen durch ein neu definiertes Fähigkeitsprofil bewältigt werden. Dazu gehören die Umgliederung in Kräftekategorien, die Ausrichtung auf die wahrscheinlicheren Einsätze mit ihren spezifischen Fähigkeiten und eine Neuorientierung der Material- und Ausrüstungsplanung an Einsatzbelangen und verfügbaren Finanzmitteln.

Die DLO im Transformationsprozess

Kräfte der DLO werden in der Zukunft schneller verfügbar, mobiler, vielseitiger, durchsetzungsfähiger und modularer sein müssen, als sie dies heute sind. Dabei geben insbesondere technologische Möglichkeiten die Chance Information, Wirkung und Kraft in überlegener Geschwindigkeit zu bündeln. Die Notwendigkeit zum Denken im Sinne Vernetzter Operationsführung (NetOpFü), die Anwendung angepasster taktischer und operativer Konzepte sowie eine bedarfsgerechte zugeschnittene Führungsorganisation sollen zu unterschiedlich ausgeprägter NetOpFü befähigen.

Die Grobstruktur der DLO sieht zukünftig eine Luftbewegliche Brigade (LBwglBrig) und eine Heerestruppenbrigade vor. Das Divisionskommando soll als „Framework Headquarter" ausgeplant werden und für Leitfunktionen bei Stabilisierungsoperationen auf der Divisionsebene zur Verfügung stehen.

Sie enthält eine qualitativ neue Binnenstruktur und neue Aufgaben. Das Divisionskommando wird umgegliedert und ihm werden Transporthubschrauber CH-53 und NH 90 unmittelbar unterstellt. Statt des Fernmeldebataillons und der Stabskompanie wird die Division über ein Führungsunterstützungsbataillon verfügen. Das Heeresmusikkorps bleibt nach derzeitiger Planung erhalten. Die Division wird Eingreif- und Stabilisierungskräfte führen.

Konzepte für das Morgen

Neben den neuen Strukturen gilt es auch, neue Konzepte zu entwickeln, die den modernen Einsatzerfordernissen angemessen sind. Hier stehen wir noch am Anfang, jedoch zeichnen sich schon jetzt einige Grundlinien deutlich ab.

Das neugewichtete Aufgabenspektrum verlangt von der DLO insbesondere

- die Eingreifkräftedivision und ggf. die Stabilisierungskräfte außerhalb Deutschlands mit Heeresfliegereinsatzkräften (HFlgEinsKr) und der Luftbeweglichen Brigade zu unterstützen und
- durchhaltefähige HFlgEinsKr und Kräfte der Heerestruppenbrigade (HTrBrig) für Stabilisierungsoperationen in geographisch voneinander, unabhängigen Einsatzgebieten, in der Regel im multinationalen Rahmen abzustellen und
- einen Heeresfliegereinsatzverband zur Unterstützung des Einsatzes von Spezialkräften und spezialisierten Kräften u.a. für Rettungs- und Evakuierungsoperationen bereit zu halten.

Der Hightech-Gefechtsstand

Darüber hinaus sind die laufenden Einsätze zu unterstützen, der Einsatzflugbetrieb im Inland sicherzustellen und der Grundbetrieb im Frieden zu gewährleisten.

Der Stab der DLO muss über eine flexible, robuste, modular einsetzbare Gefechtsstandausstattung einschließlich entsprechender LAN- und IT-Endgeräte verfügen. Die Teilelemente der Führungsfähigkeit sind im Gesamtverbund der Führungsfähigkeit der Streitkräfte zu entwickeln. Dabei sind für den Divisionsstab und die Eingreifkräfte der DLO die technischen und prozeduralen Voraussetzungen für NetOpFü zu schaffen.

Stab und Truppenteile der DLO sind durch Ausrüstung, Ausbildung, Einsatzgrundsätze und -verfahren zu befähigen, an teilstreit-kraftübergreifenden und multinationalen Operationen teilzunehmen.

Neue Qualität der Luftbeweglichkeit (Air Manoeuvre)

Unter dem Dach der Luftbeweglichkeit finden wir:

- Luftmechanisierung
- Luftgestützter Einsatz – neue Qualität
- Lufttransport
- Luftlandung
- Allgemeine Unterstützungsaufgaben

Lufttransport, Luftlandung und Allgemeine Unterstützungsaufgaben sind bereits seit Jahren erprobt und realisiert. Die Luftmechanisierung ist konzeptionell entwickelt und kann mit zulaufen der neuen Waffensysteme realisiert werden.

Das neue Manöverelement, die Luftbeweglichen Brigade, verlangt also nach konzeptioneller Entwicklung. Erste grundlegende Gedanken zeichnen sich ab, Erfahrungen von Partnernationen können genutzt werden.

Für die DLO steht dabei gerade die Zusammenarbeit mit der 11. (NL) Air Manoeuvre Brigade (11. (NL) AMB) im Mittelpunkt. Bereits kurz nach ihrer Indienststellung vor zwei Jahren nahm die Division Arbeitsbeziehungen zur 11. (NL) AMB auf.

Die neuen Waffensysteme TIGER und NH 90 bieten dazu ganz andere Möglichkeiten aufgrund ihrer Ausrüstung und Bewaffnung. Dazu gehören u.a. Aufgaben wie Überwachung von Zonen und Räumen, von Konvois und Force Protection.

Wichtig ist für uns, dass die Kräfte, welche mit dem Hubschrauberverbund zusammenwirken, über eine ähnliche Durchsetzungsfähigkeit und Mobilität am Boden verfügen, wie sie die Hubschrauber in der Luft besitzen. Das operative Tempo wird durch die Beweglichkeit der Hubschrauber bestimmt. Alle Systeme müssen integriert zusammenwirken können.

Qualitativ nähert sich das Heer damit einem Bereich, der derzeit einzig durch die 101. (US) Airborne Division (Air Assault) der Amerikaner, der 16. Air Assault Brigade der Briten sowie der 11. Air Manoeuvre Brigade der Niederländer abgedeckt wird.

Materielle Ausgestaltung der Transformation

Teil der jetzigen Umstrukturierung und Weiterentwicklung ist der derzeit anlaufende Waffensystemwechsel in der DLO. Dieser Wechsel wird begleitet durch massive Erfordernisse in den Bereichen Ausbildung, Infrastruktur, Logistik und Software, welche zeitgleich zu den laufenden Einsätzen und dem umfangreichen Ausbildungs- und Übungsprogramm durch die Division erbracht werden müssen.

Mit der Beschaffung und dem Zulauf der neuen Systeme werden die fliegenden Truppenteile der DLO einen qualitativ großen Sprung nach vorne machen und im Rahmen der Transformation die Voraussetzungen erhalten, qualifiziert an zukünftigen Operationen teilzunehmen. Dieses gilt auch für die Produktverbesserung bei der CH-53. Die Fähigkeiten dieses Waffensystems sollen im Zusammenwirken mit TIGER und NH 90 Datenaustausch zur Kommunikation, Navigation und Flugführung bei fast jedem Wetter verbessert werden.

Fazit

Mit dem Thema „Luftgestützter Einsatz" betritt das deutsche Heer mit der DLO absolutes Neuland.

Es zeigt sich bereits jetzt, dass es eines völlig neuen Verständnisses bedürfen wird, um dieses neue Element der Truppenführung möglichst effizient im gesamten Aufgabenspektrum des Heeres nutzen zu können. Dabei ist es von Vorteil, sich auf die Erfahrungen der Verbündeten abstützen zu können. Im Fall der DLO ist dieses insbesondere die 11. (NL) AMB, mit der enge Arbeitsbeziehungen bestehen.

Mit diesem Überblick wollte ich einen Einblick in den Transformationsprozess der DLO auf dem Weg vom Heute zum Morgen geben. Rahmenbedingungen, Aufträge, Strukturen, Konzepte und Waffensysteme sind wesentliche Elemente dieses Prozesses. Sie alle müssen aufeinander abgestimmt sein, damit die DLO die ihr gestellten Aufträge erfüllen kann.

Der Autor:

Generalmajor Dr. rer. pol. Dieter Budde führt als Kommandeur die Division Luftbewegliche Operationen mit Stab in Veitshöchheim.

MNE 3 – Ein Experiment ist keine Übung

Erfahrungsbericht über die Erarbeitung wichtiger Grundlagen zur Erhaltung der Bündnisfähigkeit

Die Bundeswehr befindet sich in einer umfassenden Neuausrichtung. Grundlegende Veränderungen der Sicherheitslage erfordern, dass sich Streitkräfte entsprechend der neuen Anforderungen weiterentwickeln. Stichworte wie „NetOpFü/NCW" und „Transformation" stehen für die Richtung, die eingeschlagen wird, um die Bundeswehr zu befähigen, den anstehenden Aufgaben gerecht zu werden. Dabei ist der Begriff „Transformation" längst zum Schlüsselbegriff des Reformprozesses geworden.

Im Februar 2004 fand in Potsdam beim Einsatzführungskommando das Multinationale Experiment 3 (MNE 3) statt. Bis zu diesem Zeitpunkt habe ich mich, und so wird es wahrscheinlich vielen Lesern gehen, mit Transformation nicht nur am Rande, sondern überhaupt nicht befasst. Neben der Vorstellung des Experiments, werde ich versuchen Transformation dabei etwas näher zu bringen.

Der Transformationsgedanke in den USA

Der Begriff „Transformation" beschreibt im US-Sprachgebrauch den Prozess eines kontinuierlichen Wandels und ist damit präziser als der im Zusammenhang mit der Bundeswehr so oft verwendete Begriff „Reform", der ja ein definiertes Ende impliziert. Transformation hingegen ist fortlaufend und muss vor dem fundamental gewandelten sicherheitspolitischen Hintergrund gesehen werden.

In den USA wird Transformation verstanden als „Gestaltung des sich verändernden Streitkräfteumfeldes durch Fortentwicklung von Bündnisfähigkeiten und durch Neuverknüpfung von Konzepten, Fähigkeiten, Menschen und Organisationen". Fähigkeiten sollen so bestmöglich genutzt werden und vor asymmetrischen Risiken schützen, um so die eigenen strategischen Vorstellungen zu realisieren. Dieses ist ein Beitrag für Frieden und Stabilität in der Welt.

Transformation ist eine gesamtstaatliche Aufgabe, die nicht auf die Streitkräfte reduziert werden darf. Ebenso postulieren die Amerikaner, dass Transformation im Kopf eines jeden Einzelnen beginnt und dieser bereit sein muss, Altes und vermeintlich Bewährtes auf den Prüfstand zu stellen um so nach neuen, innovativen Lösungen zu suchen.

Insbesondere geht es dabei inhaltlich um

- zukünftige Einsatzgrundsätze,
- die dazugehörigen Organisationsstrukturen,
- die Ausbildungsgrundsätze und Methoden,
- die gesamte Beschaffung joint-fähiger Ausrüstung,
- dazu passende Führungsgrundsätze und -verfahren,
- die Auswahl geeigneten Personals sowie
- die zugehörige Infrastruktur.

In den US-Streitkräften wurde der Grundstein für die Transformation auf militärischem Gebiet bereits im Jahr 1996 mit der Herausgabe des Dokuments „Joint Vision 2010" gelegt und vier Jahre später in der „Joint Vision 2020" weiter präzisiert. Die darin beschriebenen Konzepte spiegeln deutlich das Erfordernis zu mehr Jointness wider, um Effektivitäts- und Synergiegewinne zu erzielen. Zur Umsetzung der eingeleiteten Prozesse wurde 1999 mit dem US JFCOM in Norfolk/Virginia ein zusätzliches Kommando aufgestellt.

Dieser Transformationsprozess wurde nach dem 11. September 2001 erheblich beschleunigt. In der Überzeugung, die jetzigen und zukünftigen Bedrohungen auch mit den verfügbaren Ressourcen und der Wirtschaftskraft eines Landes wie der USA allein nicht unter Kontrolle halten zu können, wurde das Programm auch für leistungsfähige Partner geöffnet und damit multinationalisiert. Ebenfalls wurde die Philosophie des Transformationsgedankens in die NATO eingebracht.

Künftige Operationen müssen gemeinsam mit Verbündeten und Koalitionspartnern in kürzerer Reaktionszeit und ohne die Notwendigkeit massiver Aufmärsche durchgeführt werden können. Wirkungsorientierte Operationsführung gegen alle wesentlichen Systeme eines möglichen Gegners durch schnelle, entscheidende Operationen entwickelt sich zur neuen Einsatzphilosophie des Hauptbündnispartners USA und der NATO.

Um möglichst effektiv Ergebnisse zu erzielen, wird untersucht, wie durch Veränderung von Führungsprozessen, unter Nutzung schnellerer Führungsmittel, eine wirkungsorientierte Operationsführung mit Zugriff auf die Effektoren, Sensoren und Führungselemente aller Services in der derzeitigen Struktur der Streit-

kräfte verwirklicht werden kann. Bis 2015 ist vorgesehen die US-Streitkräfte strukturell vollständig „joint" zu gestalten.

Die Bundeswehr verfolgt seit 1999 intensiv die angesprochenen Prozesse in den USA.

Die Bundeswehr beteiligt sich am Prozess der Transformation insbesondere durch Konzeptentwicklung und experimentelle Überprüfung (**C**oncept **D**evelopment **and E**xperimentation [**CD&E**]), um so ihren Auftrag als Bündnisarmee auch zukünftig erfüllen zu können. Die verteidigungspolitischen Richtlinien leiten aus den Rahmenbedingungen für die deutsche Sicherheits- und Verteidigungspolitik die Schlüsselfaktoren und die Aufgaben für die Bundeswehr als Instrument der deutschen Politik ab. Besonders das klare Bekenntnis zur nahezu ausnahmslosen Multinationalität im Einsatz und die Forderung, schnell und wirksam zusammen mit den Streitkräften anderer Nationen eingesetzt werden zu können, muss sich in den Bemühungen der Bundeswehr zur Verbesserung der Interoperabilität widerspiegeln.

Grundidee CD&E

Die Grundidee hinter CD&E ist das frühzeitige Erkennen von Innovationspotential für Konzepte, Verfahren oder Systeme, das ausschlaggebend für die Zukunftsfähigkeit von Streitkräften ist. Dieses Innovationspotential ist auf seinen Nutzen und seine Realisierungsfähigkeit zu untersuchen und als Lösungsvorschlag der politisch-militärischen Führung zur Entscheidung vorzulegen.

Auf einem „Konzeptentwicklungspfad" wird, unter Hinzuziehung von Experten, die sich abzeichnende Entwicklungen „outside the box" – also im strategischen, im politischen, ökonomischen oder technologischen Raum aufgreifen, eine „Vision" oder „Idee" für die Anwendung in den Streitkräften aufgezeigt. Diese Idee wird im Expertengespräch, in einem Seminar, in einer Simulation, in einem „Limited Objective Experiment" oder „Wargame" oder auch in einer Übung unter Einbezug von Volltruppe überprüft. Ziel ist es, für die zügige Realisierung der Idee und ihrer konzeptionellen Umsetzung einen tauglichen Vorschlag zur Realisierung in der Praxis zu machen.

Wird ein Konzept als erfolgversprechend eingestuft, so findet nun innerhalb der Organisation – also den Streitkräften – auf dem „Erprobungspfad" die weitere Verfeinerung statt. Ziel ist es z.B. durch rasches Prototyping die Tauglichkeit zu überprüfen und die Einführung in die Truppe voranzutreiben.

Im Bereich der Erprobung sind Prozesse und organisatorische Strukturen zu überprüfen und weiter zu entwickeln. Multinational angelegte Experimente sind hierbei wesentliche Meilensteine bei der Definition von streitkräftegemeinsamen Konzepten und effektiven, multinational ausgerichteten Strukturen und Verfahren.

Im Rahmen CD&E sind nicht nur die USA aktiv. Ebenso wurden Australien, Kanada, Frankreich, Großbritannien und Deutschland eingeladen, sich am US-CD&E-Programm zu beteiligen.

Multinationales Experiment 3

In Fortsetzung der Experimentalserie des USJFCOM wurde im Februar 2004 das **M**ulti**n**ational **E**xperiment **3** (**MNE 3**) durchgeführt. Das Experiment untersuchte im Kontext der Befähigung zur Führung schneller, entscheidender Operationen (**RDO**) den Prozess des **E**ffects **B**ased **P**lanning (**EBP**), also einen neuen, auf **EBO** (**E**ffects **B**ased **O**perations) ausgerichteten Planungsprozess. Ziel der EBO ist, einem Gegner die Fähigkeit zur Kriegsführung zu nehmen, nicht mehr durch eine großangelegte Abnutzungskriegführung, sondern durch spezifische wirkungsorientierte Maßnahmen.

Die übergreifende Grundhypothese: Wenn ein ständiger streitkräftegemeinsamer Einsatzstab, durch eine Wissensüberlegenheitszelle mit einer Lagebeurteilung, die die Bereiche Politik, Militär, Soziales, Wirtschaft, Information und Infrastruktur umfasst, präzise informiert wird, dann ist dieser in der Lage, Effects-Based Operations (wirkungsorientierte Operationen) durchzuführen.

Damit können heutige verbundene Einsatzkräfte die erforderliche Entscheidungsüberlegenheit erreichen, die für schnelle und entscheidende Operationen erforderlich ist.

MNE 3 wurde als VS-eingestuftes Experiment mit realen Daten und einem realen Szenario (Afghanistan) durchgeführt. Operativ wurde hier der Planungsprozess für eine Stabilisierungsoperation dargestellt.

Das Experimentdesign sah die Struktur **S**tanding **J**oint **F**orces **H**ead**Q**uarter (**SJFHQ**) vor. Bei der Entwicklung eines modernen, auf die neuen Anforderungen für **R**apid **D**ecisive **O**perations (**RDO**) zugeschnittenen HQ wird bewusst auf Altherkommenes verzichtet; sie orientiert sich an Funktionalitäten; das feste Gliederungsschema J1-J9 in Führungsgrundgebiete wird aufgegeben. Die „joint"-Zusammensetzung dieses Stabes ist dabei selbstverständlich. Der Kommandeur steht nicht mehr über seinem Stab, er ist im Stab und Teil desselben. Die Stabskomponenten setzen sich aus nur wenigen Bausteinen zusammen, wobei die Geschwindigkeit bei Informationsaustausch und Arbeitsbewältigung an erster Stelle stehen. Das SJFHQ kann schnell modifiziert werden. Es ergänzt den bestehenden Stab eines „Regional Combattant Commanders" vor Ort und/oder ergänzt ihn virtuell aus der Ferne. Es wird für den jeweiligen Einsatzzweck optimiert und agiert im gesamten Spektrum von „Einflussnahme / Abschreckung / Erzwingung / Verteidigung". Es ist mit den Kräften der **J**oin**t** **F**orce (**JTF**) vernetzt und einem regionalen nationalen Oberbefehlshaber fest zugeordnet. Vor allem in der Anfangsphase einer Operation bis zum Aufbau eines JTF-Hauptquartiers soll es die erste C2-Komponente zum Führen erster entscheidender und schneller Operationen bieten (Umfang: ca. 50-60 Mann).

Der Stab SJFHQ wurde aus einem zentralisierten Kern und dezentralisierten Stabsanteilen in allen beteiligten Nationen abgebildet. Die Idee des verteilten Ansatzes wurde von Deutschland auch innerhalb der nationalen Experimentstrukturen umgesetzt:

- in Potsdam das Experimentallabor mit der Masse der deutschen Experimentteilnehmer;
- daneben die deutsche **W**issens**ü**berlegenheits**z**elle (**WÜZ**) in Gelsdorf
- und schließlich noch das Experimentteam, im Entwicklungslabor in Ottobrunn, als technische Absicherung für das Experimentallabor.

Insgesamt nahmen weltweit über 400 Soldaten an dem Experiment teil, davon 43 aus Deutschland.

Die Planung der EBO läuft ausschliesslich in dem „virtuellen Gefechtsstand".

Durch das **C**ollaborative **I**nformation **E**nvironment (**CIE**), welches man sich als eine Software-Benutzeroberfläche im Stil des Microsoft-Internetexplorers vorstellen muss, wird sowohl mündlich als auch schriftlich kommuniziert und kooperiert. Kompatible Netzwerke, massive Rechnerkapazitäten, Verbindungen mit großer Bandbreite, automatisierte Unterstützungssysteme und maßgeschneiderte, adaptive Software werden dazu den voll integrierten Führungsteams im HQ zur Verfügung gestellt. So sollen diese Operationen synchron und effektiv planen und ausführen können. Die Synergien einzelner Informationsquellen werden unter anderem genutzt, um ein bestmögliches **C**ommon **R**elevant **O**perational **P**icture (**CROP**) zu generieren.

Das Experiment lief insgesamt über drei Wochen, nachdem im November und Dezember 2003 erste Einweisungen vorgeschaltet waren.

Die erste Experimentwoche war eine angeleitete Ausbildungswoche, um die multinationalen Experimentteilnehmer noch einmal mit den Inhalten der Konzepte und in der Anwendung der

unterstützenden Software-Tools zu schulen. Auch sollten letzte inhaltliche Unstimmigkeiten in Prozess-Schritten in multinationalen Gesprächen ausgeräumt werden.

Der stellvertretende Generalinspekteur Generalleutnant Böcker im Gespräch mit dem Befehlshaber des Einsatzführungskommandos Generalleutnant Riechmann und dem Chef des Stabes des Heeresführungskommandos Brigadegeneral Domröse beim Besuchertag des MNE 3

Das eigentliche Experiment, die Untersuchung des **E**ffects **B**ased **P**lanning (**EBP**)-Konzeptes an Hand einer konkreten Planungsaufgabe, begann in der zweiten Experimentwoche. Mit „Mission Analysis" wurde am 09. Februar die Untersuchung des EBP-Prozesses eingeleitet. In den folgenden Tagen stand im Mittelpunkt des Experiments die Suche nach den gewünschten Effekten, die Zuordnung angemessener Handlungen und der dazu geeigneten Kräfte und Mittel.

In der dritten Experimentwoche stand die COA-Analyse und das Wargaming im Mittelpunkt. Letzter Prozess-Schritt war die Erarbeitung der **E**ffects **T**ask **O**rder (**ETO**).

Zum Schluss wurden die nationalen und multinationalen Abschlussberichte fertiggestellt, sowie der **A**fter **A**ction **R**eview (**AAR**) vorbereitet.

Wesentliche Inhalte des Prozesses sind:

1. die Abstützung auf eine bereits im Vorfeld einer Krise erstellten und dann auf die speziellen Erfordernisse einer Operation fokussierte ONA-Datenbasis. **ONA** (**O**perational **N**et **A**ssessment) analysiert dazu einen Gegner als komplexes System mit unterschiedlichen Subsystemen (im Einzelnen: Politik, Militär, Ökonomie, Soziales, Infrastruktur, Information). Es fügt alle verfügbaren Daten dazu als Datenbasis zusammen und setzt sie in Beziehung zueinander. Kerngedanke von EBO ist nun, gezielt und entscheidend an den kritischen strategischen Verwundbarkeiten des Gegners, zu denen ONA umfassende Informationen liefert, anzusetzen;
2. dann die Umsetzung – als Hauptaufgabe der Planungsarbeit – von strategischen Zielen in Effekte (Effects) und Anknüpfpunkte (Nodes), zur Erreichung dieser Effekte und
3. deren Verknüpfung mit möglichen erwünschten Handlungen (Actions) und verfügbaren Kräften (Resources) der taktischen Ebene.

Die übergreifende, enge Zusammenarbeit mit anderen Institutionen ist dafür essentiell (Stichwort „Interagency"). Die so erarbeiteten Verknüpfungen werden dann in den weiteren Schritten priorisiert, nach Raum und Zeit synchronisiert und mittels der Effects Tasking Order als Aufträge an die Component Commands bzw. direkt an die Waffensysteme übermittelt.

Ich will dieses an einem Beispiel verdeutlichen.

Lage: Eine terroristische Zelle bezieht gegen Bezahlung Waffen aus einem Industriekomplex. In einem konventionellen Lösungsansatz könnte man auf die Idee kommen, diesen Nachschub im Einsatz militärischer Mittel durch Zerstörung am Produktionsort abzuschneiden. Dabei könnte es jedoch zu Kollateralschäden kommen, beispielsweise an benachbarter Infrastruktur.

In Anwendung des Operational Net Assessment lässt sich dieser Anteil an einer möglicherweise sehr viel komplexeren Gesamtoperation systematisch auch anders lösen.

Dabei geht es zunächst um die Definition des zu erzielenden Effekts, im Gegensatz zur Festlegung eines Ziels in einer Zielerfassungsliste.

In unserem Fall wäre dies die Forderung nach Unterbrechung der Verbindungswege zwischen terroristischem Geldgeber und der Lieferung der Waffen.

Gleichzeitig wird als Auflage die Vermeidung infrastruktureller Kollateralschäden definiert. Ein Lösungsweg könnte nun darin bestehen, über eine Bank einen Angestellten zu identifizieren, der

weisungsgemäß ein Konto für die Abwicklung des Waffentransfers einfriert. Sollten entweder die hierfür benötigten Informationen nicht beschaffbar sein oder kein Zugriff auf die zu beteiligende Bank bestehen, wären weitere Alternativen denkbar.

Ebenso könnte man bei der Verbringung auch ersatzweise das Mittel für den Waffentransport in das Zentrum der Analyse rücken. Gelingt dessen Identifizierung, kann in geeigneter Weise – auch durch Einsatz militärischer Mittel – der Warenaustausch unterbrochen werden.

Im Zusammenspiel zwischen Planern und Analysten geht es immer darum, zunächst planungsseitig einen gewünschten Effekt zu definieren.

Aus der Systemanalyse ergeben sich dafür mögliche kritische Verwundbarkeiten beim Gegner, die Knoten.

Aus der Abwägung der Handlungsmöglichkeiten erhält man schließlich die passende Aktion, der jetzt noch der passende Träger, die „resource", zugeordnet werden muss.

Lessons learned

Die nationale Bewertung des Experimentes und seiner Ergebnisse war sehr positiv.

Hinsichtlich der Experimentmethodik wurden wertvolle Erkenntnisse und Lehren über die Experimentanlage, -vorbereitung und –durchführung gewonnen. Das ist umso wichtiger als Deutschland in Vorbereitung von MNE 4 erstmals selbst Verantwortung für die Durchführung begrenzter Experimente übernehmen will.

Es wurde erkannt, dass die Konzentration auf den Haupterprobungsgegenstand (hier EBP) wesentlich ist und zu viele Seitenaspekte, die ebenfalls noch einbezogen werden sollen, eher hinderlich sein können. Hier war MNE 3 an die Grenze des Durchführbaren gestoßen, was aber auch eine Experimenterkenntnis darstellt.

Dass alle Teilnehmer einen einheitlichen guten Ausbildungsstand haben sollten, ist für uns eigentlich selbstverständlich. Eine Nation schickte ihre Teilnehmer jedoch gänzlich ohne Ausbildung ins Rennen, wodurch das Experiment auch zu diesem Aspekt eine Erkenntnis erbringen konnte.

Sehr positiv war, dass die erprobte Netzwerktechnik und Kollaborationssoftware während des gesamten Experiments sehr stabil lief und zu keinen nennenswerten Ausfällen führte.

MNE 4 wird wiederum einen Schritt weiter gehen und soll 2006 Effects Based Operations, also die Führung entsprechender Operationen zum Thema haben.

Zusammenfassung

Mit Transformation begegnet die einzige Supermacht der Erde den künftigen Sicherheitserfordernissen und -herausforderungen. Und Transformation wird auch für die Bundeswehr als einzig sinnvoll gangbarer Weg in diese Richtung erkannt. Wesentliches Ziel künftiger militärischer Handlungen ist die Hinwendung zu einer wirkungsorientierten Operationsführung gegen alle wesentlichen Systeme eines möglichen Gegners durch enge ressortübergreifende sicherheitspolitische Zusammenarbeit und durch schnelle entscheidende Operationen mit Hilfe von **NCW** (**N**etwork **C**entral **W**arefare). CD&E ist in diesem Zusammenhang ein Instrument der Transformation.

Ziel der deutschen Beteiligung sind Erkenntnisgewinne, die für die Weiterentwicklung der Bundeswehr genutzt werden können.

Die Ergebnisse des CD&E-Prozesses sind zukunftsorientierte, bundeswehrgemeinsame Konzepte, konkrete Handlungsempfehlungen für die politische Leitung und die militärische Führung. CD&E soll Ideen zur Weiterentwicklung der Streitkräfte schnell in einen hohen Reifegrad überführen und zur Entscheidung vorlegen.

Es geht um die Schaffung eines Fähigkeitsprofils, das sich an den künftigen Einsatzerfordernissen von Streitkräften orientiert. Es geht um konkrete Werkzeuge, Verfahren und Mechanismen für die Einsatz- und Einsatzunterstützungsaufgaben der Streitkräfte, die künftig nur noch im streitkräftegemeinsamen und multinationalen Rahmen stattfinden. Der Schlüssel dazu ist Interoperabilität. Und dazu kann und soll CD&E einen zentralen Beitrag liefern und eine Abkoppelung vom strategischen, operativen, taktischen sowie rüstungstechnologischen Fortschritt der anderen Bündnisnationen verhindern.

Zugegebenermaßen existieren noch, wahrscheinlich auf allen Führungsebenen, eine Menge Fragen zur Transformation. Ich bin der festen Überzeugung, dass der eine oder andere sich in künftigen Verwendungen insbesondere mit unseren neuen Waffensystemen NH 90 und TIGER mit dem einen oder anderen Aspekt der Transformation eingehender beschäftigen wird und muss ... und sei es vielleicht schon als Teilnehmer am Multinationalen Experiment 4.

Übrigens: Experimente sind schlimmer als Übungen!

Der Autor:

Oberstleutnant Thomas Henrichs ist S3-Stabsoffizier der Fliegenden Abteilung 361 in Fritzlar.

Vor 40 Jahren

Das Jahr 1964 aus der Heeresfliegerperspektive

● Zum **01.01.** wird in Hildesheim die Heeresfliegerstaffel 1 zum Heeresfliegerbataillon 1 umgegliedert.

● Am **03.01.** entscheidet das Truppenamt, der Vorläufer des Heeresamtes, dass die Hörsäle 22 und 23 der Heeresfliegerwaffenschule wegen Unterkunftsmangel auf dem Flugplatz Achum (in der Jägerkaserne ist das Sanitätsbataillon 1 stationiert) beim Heeresfliegerausbildungsbataillon (HFlgAusbBtl) in Zweibrücken, Niederauerbachkaserne, stattfinden.

● Am **01.03.** wird in Roth die Heeresfliegerstaffel 4 zum Heeresfliegerbataillon 4 umgegliedert und von Ulm verlegt der Korpsheeresfliegerkommandeur auf den neuen Flugplatz Laupheim.

● Am **01.04.** Unterstellungswechsel des HFlgAusbBtl in Zweibrücken von Heeresfliegerwaffenschule zu Fallschirmjägerbrigade 26, Saarlouis.

● Ebenfalls am **01.04.** verlegt HFlgBtl 200 von Oberschleißheim nach Laupheim. Zurück bleibt die HFlgStff(Geb) 8, ab 15.03.1969 HFlgBtl 8.

● Am **02. und 03. 06.** richtet die Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg den 2. Hubschrauber-Sternflug aus. Mehr als 80 Besatzungen von Heer, Luftwaffe, Marine und Bundesgrenzschutz, sowie erstmalig auch aus dem Bereich der NATO kämpfen bei dieser fliegerischen Leistungsprüfung in zwei Klassen um die Plätze. Leider tritt das Army Air Corps der Briten kurzfristig von der Teilnahme zurück, so dass nur drei belgische Alouette II die alliierten Streitkräfte vertreten. (s. Bericht)

● Am **15.09.** verwüstet ein Sturm den Flugplatz Achum. (s. Bericht)

● Zum **01.10.** wird in Friedrichshafen die HFlgStff (LL) 9 in HFlgStff 10 umbenannt. Im Oktober 1966 verlegt sie nach Neuhausen ob Eck und Friedrichshafen wird aufgegeben.

● Am **16.10.** wird in Celle aus der Heeresfliegerstaffel 11 das Heeresfliegerbataillon 11.

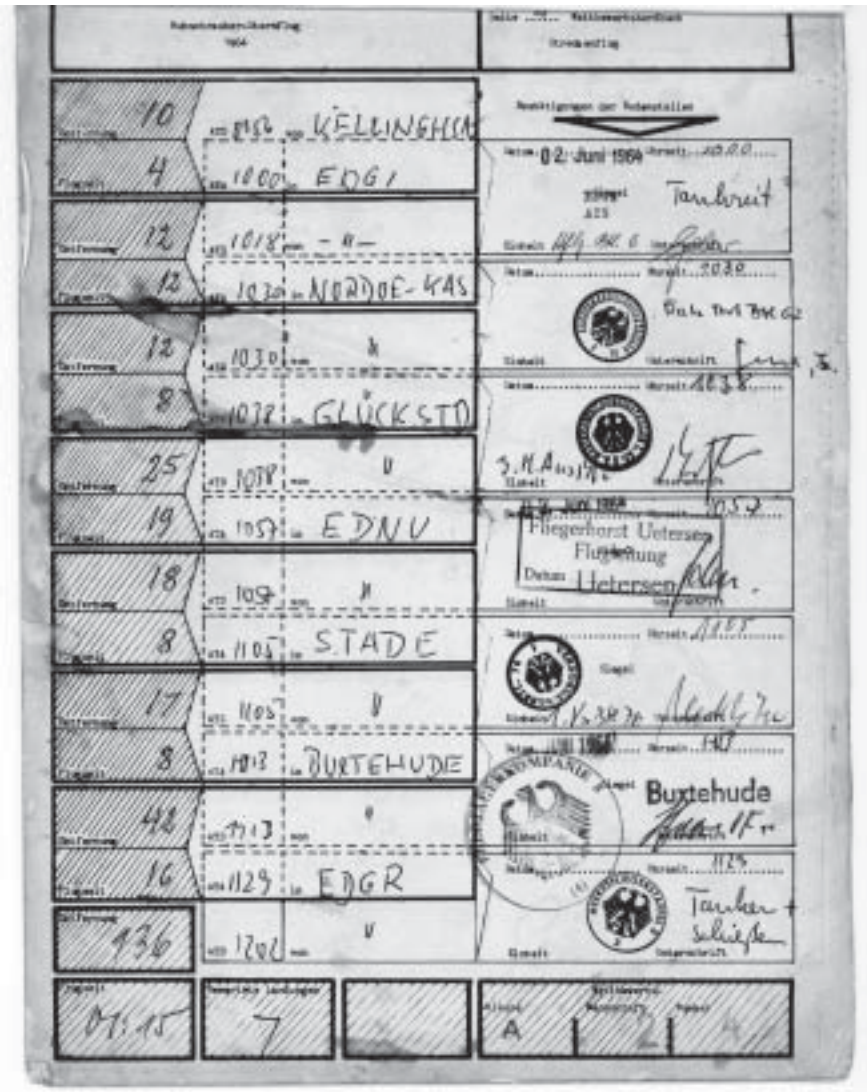
● Am **20.10.** wird die Heeresfliegertruppe, bisher zu den Führungstruppen (wie Feldjäger und Fernmelder) gehörend, den Kampftruppen unterstellt.

● Am **01.11.** wird in Niederstetten das Heeresfliegerbataillon 10 in Heeresfliegerbataillon 12 umbenannt.

● Am **13.11.** besucht der General der Kampftruppen die Schule und äußert „... Befremden, dass noch keine vollständige, gültige STAN existiert." Der Kommandeur der Heeresfliegerwaffenschule, Oberst Stümke, fordert „... mit aller Dringlichkeit" Herausgabe der fehlenden STAN-Teile.

Sternflug 1964

Beim Sternflug 1964, dem zweiten mit Hubschraubern, hatte jede Einheit/Verband der deutschen Heeresflieger mindestens eine Mannschaft zu stellen. In der Klasse A (Alouette II) bestand diese aus drei Besatzungen (Pilot/Copilot), welche am ersten Tag von Westerland/Sylt (Marineflieger), von Aachen-Merzbrück (belgische Heeresflieger) und Baden-Oos (französische Heeresflieger) aus startend in sechs Stunden Flugzeit möglichst viele in einer Liste veröffentlichten Landepunkte (Kasernen/Flugplätze) anzufliegen hatten und sich am Endpunkt auf dem Standortübungsplatz Holzminden treffen sollten. Abflug- und Überflugzeit der Ziellinie waren auf die Minute festgelegt, an einem vorher bestimmten Ort musste mit Pistole P38 und MPi Uzzi geschossen werden, Betankung war selbstständig zu organisieren. Der Autor startete um 08:04 Uhr in Sylt bei einer Flugsicht von 0,4 Meilen (war damals unterstes Limit für VFR-Flüge mit Hubschraubern) und starken Regenschauern. Der Hindenburgdamm war nicht zu verfehlen und am ersten Landeplatz Leck gingen die Krähen zu Fuß. Von da ging es über Flensburg (drei Kasernen), Eggebeck, Schleswig nach Rendsburg (zwei Kasernen). Neumünster (drei Kasernen), Boostedt und Kellinghusen waren die nächsten Stationen bis zum Hungrigen Wolf, wo Betankung geplant war. Beim Vordermann war der 6000-er allerdings leer und wir zum ersten Mal sauer, ebenso wie der anwesende Bataillonskommandeur, Oberstleutnant Dr. Tiedgen. Nach 18 Minuten waren wir trotzdem



Vom Regen durchnässte Eintragungen im Sternflug-Bordbuch

wieder in der Luft, um über Nordoe, Glückstadt, Uetersen, Stade und Buxtehude nach Rotenburg/W. zum Schießen zu eilen. Mit dem 0,25-Tonner ging's auf den Schießstand und nach 33 Minuten weiter. Die Staffel 3 hatte gut organisiert. Langsam wurde das Wetter besser und mein Pilot, der Hauptfeldwebel Richard Klapp meinte: „Wissen Sie was, Herr Leutnant, machen Sie mal die Buchführung und die Lauferei, ich fliege und franze". Jede Landung war von der Bodenstelle mit Unterschrift und Siegel im Wettbewerbs-Bordbuch zu bestätigen und die tatsächlichen Start- und Landezeiten mussten im Sinne einer optimalen Ausnutzung der vorgegebenen sechs Stunden peinlichst „mitgeplottet" werden.

An den Landepunkten trafen sich manchmal bis zu vier Hubschrauber, jeder wollte auf dem kürzesten Weg rein und wieder raus. Im Funk konnte man die Flüche der Transporter-Leute hören, denen eine wendige Al II wieder die Vorfahrt genommen hatte, die H21-er hatten es auch wirklich schwer mit ihren „Bimskühen".

Die Abläufe waren vor jeder Landung dieselben: Kaserne finden, Landeplatz identifizieren, Wind feststellen, An- und Abflug festlegen, landen, abschnallen, Tür auf (und sichern), Kontrollposten suchen und erreichen, zurück zum Hubschrauber, einsteigen, Tür verriegeln, anschnallen, Wettbewerbsbuch und Flightlog ausfüllen. Im Laufe des Tages wurden aus Zeitersparnis etliche dieser Tätigkeiten „zusammengelegt", zum Beispiel Abschnallen während des Anfluges, Tür öffnen und Festhalten am Seil..., Anschnallen während des Starts. Es wurden auch Wettbewerbsteilnehmer gesehen, die in fünf Meter Höhe schon außen auf der Kufe standen, startbereit zum Sprint bei Bodenberührung.

Nachdem wir in Rotenburg auch getankt hatten, ging es über Achim, Delmenhorst (zwei Kaser-

Ein Könner jongliert durch ein Spalier von Flaschen

nen), Verden, Nienburg nach Wunstorf (Tanken). Ab hier wurde das Wetter so gut, dass wir an ein pünktliches Überfliegen der Ziellinie um 16:04 Uhr glaubten und die deutsch/englischen Garnisonsschwerpunkte Minden, Herford, Bielefeld, Augustorf, dazu Oerlinghausen, Sennelager und Paderborn waren so schnell „abgeklappert", dass wir zusätzlich zur Planung noch die Pioniere in Höxter und die US-Station auf dem Köterberg heimsuchen konnten. Um 16:04 Uhr überflog die PB 140 mit den Kameraden aus Baden-Oos und Merzbrück zusammen die Ziellinie und hatte 37 Landungen im Buch stehen.

Blumen und Pokale für die Siegermannschaften Heeresfliegerstaffel 2 und 5

Der Übernachtungsraum in der Gegend von Schieder wurde nach Luftbild zugeteilt und war durch die Mannschaft zu sichern. Getarnt wurde mittels mitgeführter, oliver (ausgesonderter) Fallschirme und da wir auch noch schlafen und nicht Wache schieben wollten, hatte sich unser pfiffiger Oberfeldwebel Peter Pitz ein bedienungsunabhängiges Sicherungssystem aus Leuchtfallen und Handgranatenzündern einfallen lassen, in das die Schiedsrichter der Waffenschule auch prompt liefen, was uns wiederum Pluspunkte einbrachte.

Nach der selbst durchgeführten Vorflugkontrolle am nächsten Tag (ein Prüfer hatte die am Standort erfolgte Einweisung mit Siegel und Unterschrift zu bescheinigen. Merksatz war: Sichtkontrolle, 4x Fett und 5x Öl oder war's umgekehrt? Die entsprechenden Pressen lagerten im „Schacht" des Kabinenbodens) war zunächst nach Luftbildern eine Marschstrecke für Panzer zu erkunden. Der Knackpunkt dabei waren die Brücken (MLC!!) und das Gewicht des M48. Nach der Landung an einem angenommenen Gefechtsstand war eine zweimal vorgelesene „Meldung zu verinnerlichen" und an der nächsten Station aus dem Gedächtnis niederzuschreiben. Die folgenden Aufgaben verlangten Präzision und Beherrschen des Hubschraubers. Absetzen auf vorgezeichneten Streifen, Abweichungen in Länge und Seite ergaben Strafpunkte; mit zwei unterschiedlich langen Gewichten an der rechten Kufe ging es ins Hover-Quadrat. Vorwärts, rückwärts, seitlich und diagonal war ein Gewicht im Betonstreifen am Boden, das andere in der Luft zu halten. Das Ganze ging nach Zeit, ebenso wie bei der nächsten Übung, bei der in 60 Sekunden ein Sandsack aus acht Meter Höhe am Seil in einem Autoreifen abzulegen war. Auf dem Achumer Flugplatz trafen sich alle Teilnehmer zur letzten Wertung. Ein 80 Zentimeter breiter Flaschenslalom war mit einem am rechten Kufenhorn hängenden, gefüllten Wassereimer nach Zeit abzuschweben, Aufnehmen und Absetzen des Eimers eingeschlossen. Zeitüberschreitung, Wasserverlust und umgeworfene Flaschen kosteten am Vortag mühsam erflogene Punkte. Nach Beziehen der Zelte hinter dem Block 47 (heute Haus-E.-Drebing-Simulatorzentrum) und drangvoller Enge beim Duschen im gleichen Block durfte im mitzuführenden großen Dienstanzug (für jüngere Kameraden: Stiefel, Überfallhose, Krawatte, Koppel) der Kameradschaftsabend genossen werden. Organisatoren waren: Hauptmann Knoren, Hauptfeldwebel Ayerle und Hauptfeldwebel Noltemeyer. Nach der Endauswertung lag die Mannschaft der HFlgStff 2 wie im Vorjahr auf dem ersten Platz, die HFlgStff 5, ebenfalls aus Fritzlar, belegt Platz 3, was uns an der Eder einen rauschenden Empfang bescherte.

Unwetter über Achum

Am 17. September 1964 lautet der Aufmacher der Frankfurter Allgemeinen Zeitung: „STURM VERWÜSTET FLUGPLATZ". Was war geschehen?

Am Nachmittag des 15.09. hatte eine Böenwalze den Platz Achum überquert und neben Schäden an Dächern, Kraftfahrzeugen sowie durch Wasser fol-

gende Zerstörungen an Luftfahrzeugen verursacht:

- **7** DO 27 Totalschaden
- 50% Schaden (Industrieinstandsetzung) an **8** Al II, **1** H-34 und **5** DO 27
- 30% Schaden (Instandsetzung durch die Truppe) an **14** Al II, **13** H-34 und **3** DO 27
- **13** beschädigte Zivil-Pkw
- 200.000 DM Gebäudeschäden

Gesamtschaden ca. **3 Mill. DM**

Eine DO 27 auf dem Dach

Die Auswertung dieser Wettererscheinung ergab folgendes Bild:

Nach der Vorhersage war zwischen 11:00 Uhr und 16:00 Uhr (Ortszeit) mit gewittrigen Regenfällen und Böen bis 30 Knoten zu rechnen. Gegen Ende des Vorhersagezeitraums seien CB mit starker Turbulenz in den Schauern zu erwarten. Zwischen 14:12 Uhr und 14:35 Uhr wurde eine Gewitterwarnung mit „... Böen 30-40 Knoten aus SW" verbreitet. Die Tagestemperatur betrug bis zu 27,4°C. Der Ablauf der Ereignisse im Wortlaut des Berichts der Wetterstelle:

„... um 15:00 Uhr wurde das bereits ausgedehnte CB-Massiv im WNW der Station beobachtet. Es nahm 30° des Horizonts ein und hatte eine auffallend glatte Obergrenze in schätzungsweise 30.000 ft. Nur unbedeutende Cirrusbewölkung war darüber festzustellen. Die Umrisse verschwanden nach unten in blaustichiger Sicht (trockener Dunst). Um 16:10 Uhr kam die eigentliche Böenfront mit einer deutlichen Böenwalze rasch von WSW auf die Station zu. Die Sicht ging schlagartig mit der Böenwalze durch Staub und dann verstärkt durch Niederschlag auf fast „Null" zurück. Nach einigen Minuten setzte Hagelschlag ein von der Größe 0,5-1 cm Durchmesser. Auffallend wurde allgemein die durch die Wettererscheinung und durch das Wolkenmassiv eingetretene Dunkelheit empfunden. Blitze wurden in mäßiger Häufigkeit beobachtet, Donnergeräusche gingen im Toben des Sturmes fast unter. Der Niederschlag war etwa 15 Minuten wolkenbruchartig und ging dann in mäßigen bis starken Regen über mit weiter anhaltenden häufigen Gewitterschauern.

... ein etwa 12 Meter hoher Eisenfunkmast zum Tower gehörend, wurde von einem abgedeckten Dach getroffen. Der Mast wurde aus der Verankerung gerissen und fiel auf Spannseile des benachbarten Windmastes, der brach in 4,6 Meter Höhe ab, der darauf befindliche Geber (des Windmessgerätes) wurde unbrauchbar". Soweit der offizielle Bericht. Die stärkste gemessene Böe (bevor das Gerät ausfiel) wurde um 16:12 Uhr mit 64 Knoten festgehalten, die Temperatur fiel bei Durchzug um 9°C.

Von Achum (16:12 Uhr) bis Wunstorf (16:27 Uhr) brauchte die Walze 15 Minuten, das entspricht für 30 Kilometer mehr als 100 km/h Geschwindigkeit. Erstaunlich die Tatsache, dass ca. 4 Kilometer östlich des Platzes die auch dort gut erkennbare Böenwalze ohne nennenswerte Wirkung war. Obst verblieb auf den Bäumen und ein Zelt blieb völlig unbeschädigt, während in Achum Bäume entwurzelt oder abgeknickt und DO 27 mit einbetonierter Verankerung aus dem Boden gerissen und auf Feldhausdächer geschleudert wurden. Zur damaligen Zeit standen auf dem Platz erst die vier von den Engländern 1958 übernommenen Hallen 1, 2, 3 und 5. Der Großteil der Luftfahrzeuge war im Freien abgestellt.

Flugzeuge und Hubschrauber nach ihrem kurzen Flug ohne Piloten

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech ist freier Mitarbeiter der „Schaumburger Nachrichten".

Herzlichen Glückwunsch, Lerche !

– viele Piloten schwärmen für die Alouette

Festreden und Feiern waren nicht zu erwarten, dafür sind die Zeiten zu ernst und die Probleme zu groß. Einführung TIGER und NH 90, Simulatorausbildung EC 135, computerunterstützte Fliegertheorie, Auflösung von BO 105-Staffeln und Fortbestand der Lehrgruppe B hießen 2004 die Schwerpunkte. Und doch durfte man ein Ereignis nicht übersehen, das in diesem Jahr ebenfalls anstand. Die Rede ist vom 45-jährigen Dienstjubiläum des Verbindungs- und Schulungshubschraubers Alouette II, einem Markenzeichen der Heeresfliegertruppe.

Man muss schon lange suchen, um im Gerätepark der mittlerweile 49-jährigen Bundeswehr ein älteres Ausrüstungsstück zu finden. Und dabei hatte es 1957, als die Entscheidung über die Beschaffung anstand, gar nicht gut ausgesehen. Erst ein Machtwort des Verteidigungsministers Franz Josef Strauß verschaffte der „Lerche" aus Frankreich ihre Chance bei der Erprobung, aus der sie dann als Sieger hervorging. Kein Wunder, war sie doch der erste Turbinenhubschrauber, hielt den Höhenweltrekord für Drehflügler und hatte seit dem Erstflug des Basismodells 1948 ihre Qualitäten schon bewiesen. Sie bot fünf Leuten Platz, ausgezeichnete Sicht, war fliegerisch und technisch pflegeleicht und hatte noch Reserven für künftige Anforderungen.

Die anfängliche Skepsis verflog

In den deutschen Streitkräften hielt man Ende der 50er Jahre Hubschrauber noch für störanfällig, zu unbeweglich, leicht verwundbar und damit auf dem Gefechtsfeld für unbrauchbar. Die Erfahrungen der Franzosen in Indochina und Nordafrika ließen jedoch bereits ihren großen Wert auch im Gefecht erahnen. Und so wurden im März 1959 die ersten 130 „Alouetten" bestellt, zu einem Preis von 288.000 DM für die Basisversion. Mit Zusatzgeräten und Nachrüstsätzen war man am Ende bei 390.000 DM/Stück.

Als im August 1959 die Auslieferung begann, fehlten Hydraulikanlage, Heizung und Funkgerät. Nachrüstungen bei Henschel in Kassel und in der Truppe verbesserten jedoch laufend die Einsatzfähigkeit des kleinen, wendigen und unkomplizierten Helikopters. Zuvor hatten, meist an der Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg, die notwendigen Versuche stattgefunden. Und was wurde nicht alles probiert und untersucht. Schwimmer, Radfahrwerk, Sprühvorrichtung für simulierte C-Angriffe, Außentragen, Schneebretter und Blattfaltanlage, Reihenmesskamera, Strahlenspürgerät, Maschinengewehr innen und außen, Panzerabwehrlenkraketen am Lastenträger, Außenlastgeschirr, Rettungswinde und das „Bückeburger Brett" zur

Verbesserung der Nachtflugfähigkeit. Außenspiegel wurden verworfen, weiße Zusammenstoßwarnlichter und Scheiben-wischer installiert.

So entwickelte sich die Alouette im Laufe der Jahre zu einem gediegenen und beliebten Arbeitsgerät, welches militärischen Führern und ihren Gehilfen Überblick, persönlichen Eindruck und manchmal Prestige verschaffte, Zeit sparte und oft auch Freude bereitete, vor allem bei Flügen um Sonnenauf- oder -untergang, im Gebirge oder nach anstrengenden Besprechungen. Sitzen Passagiere und Piloten der Alouette doch quasi „im Freien", nur von Plexiglas umgeben mit uneingeschränktem Gesichtsfeld weit über 180 Grad.

Nicht zu vergessen die Bewährung bei Schnee-, Waldbrand- und Hochwasserkatastrophen, bei militärischen und zivilen Übungen, bei Kranken- und Materialtransporten, bei Kurierflügen, Sucheinsätzen und Wettbewerben.

Für Einsteiger und Aufsteiger

Generationen von Nachwuchspiloten der Bundeswehr, der Polizei und des Bundesgrenzschutzes haben in der Alouette verzweifelt ihre Hemden und später ihre Kombis durchgeschwitzt, bevor der Hubschrauber ihrem Willen gehorchte und nicht umgekehrt. Als Einzelkämpfer im Cockpit musste man nicht nur fliegen, sondern gleichzeitig navigieren, Sprechfunk erledigen, Luftraum und Instrumente überwachen, schlaue Fragen der Passagiere beantworten und Karten falten. Wer auf der Alouette zurechtkam, hatte auch auf den Nachfolgemodellen keine Schwierigkeiten. Diese Vorteile hatten neben den Deutschen auch Franzosen, Belgier, Jugoslawen sowie ungezählte gewerbliche und öffentliche Nutzer erkannt.

Beweis für eine solide Grundkonstruktion und die Komponenten dieses Waffensystems sind auch die geringe Anzahl von technischen Änderungsanweisungen, welche in den vergangenen 45 Jahren aufgrund von Störungen oder Zwischenfällen erlassen wurden. Bei anderen Mustern war in 35 bzw. 30 Jahren bereits doppelt so oft und öfter nachzubessern. So ist es auch nicht verwunderlich, dass bei den Heeresfliegern in Achum, wo die letzten 24 flugfähigen Exemplare von ursprünglich 247 gelieferten im Dienst stehen und zum Teil mehr als 11.000 Stunden „auf der Zelle" haben, das Ende der Nutzung offen ist.

Weitsichtige Museumsmanager aus Deutschland und dem europäischen Ausland haben sich bereits ausgediente „Lerchen" gesichert oder entsprechende Anträge gestellt, um Luftfahrtbegeisterten dieses kleine technische Wunder an Verlässlichkeit und Sicherheit zu zeigen. Welcher Beliebtheit sich gerade dieser Hubschrauber auch bei Modellbaufans erfreut, zeigt die Tatsache, dass sich ein namhafter deutscher Hersteller von Kunststoffmodellbausätzen mit dem Gedanken trägt die Alouette II mit Ausrüstung Panzerabwehrrakete SS11 herauszubringen, wie sie 1962 bei Versuchen an der Heeresfliegerwaffenschule erprobt wurde.

Unsere Lerchen leben noch

In Achum bemühen sich Schulführung und Technik die restlichen Maschinen noch möglichst lange im Flugdienst zu halten. Die Aussichten stehen nicht schlecht für den Jubilar, auch das 50. Dienstjahr in Oliv noch am Schaumburger Himmel zu erleben, wenn auch keine Chance besteht, die über 50-jährige amerikanische B 52 einzuholen.

Weiterhin Hals- und Beinbruch, Alouette II!

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech ist freier Mitarbeiter der „Schaumburger Nachrichten".

Marathon-Lerche

– die „7501" fliegt seit 45 Jahren

Die Verpflichtung zum treuen Dienen, wie es Soldaten der Bundeswehr in der Eidesformel geloben, scheint nicht nur für das Personal zu gelten. Auch auf dem Materialsektor gibt es offensichtlich immer mehr „Längerdiener". Zusammen mit dem Kochgeschirr dürfte der Verbindungs- und Schulungshubschrauber Alouette II die Spitzenposition halten.

45 Jahre und kein bischen leise – der rüstige Jubilar 7501 mit (v.l.n.r.) Techniker, Offizieranwärterin, Flugschüler und Horsaalleiter

1959

Im Jahre 2004 feierte die Alouette (franz. für Lerche) ihr 45-jähriges Dienstjubiläum in den Streitkräften. Bei der Heeresfliegerwaffenschule in Achum, wo die letzten 24 Exemplare dieses unverwüstlichen Musters Dienst tun, entdeckten die Techniker jetzt beim Studium der Lebenslaufakten einen echten Oldtimer. Die Lerche mit der Nummer 7501 wurde am 01.06.1959 zugelassen. Sie flog bis zum Juni 1974 in Friedrichshafen und Neuhausen o.E. in der Heeresfliegerstaffel 9, später 10. Zur Erinnerung: 1959 wird am 01.07. in Niedermendig mit der Aufstellung der Heeresfliegerwaffenschule begonnen, die HFlgStff 811 wird in HFlg(L)Stff 51 umbenannt und in Berlin wird Heinrich Lübke zum zweiten Bundespräsidenten der Bundesrepublik Deutschland gewählt.

2004

An der Heeresfliegerwaffenschule dient die „7501" jetzt seit 30 Jahren als Schulungshubschrauber und hier kehrte sie auch an ihrem Geburtstag um 16.10 Uhr nach drei Stunden Notlande- und Autorotationsübungen vom Außenlandeplatz Sulingen auf die „Platte" vor Halle 7 zurück.

Gänzlich unbeachtet sollte das seltene Ereignis nicht bleiben. Der Hörsaalleiter, Major Thomas Böker, hatte sich auf die „7501" eingeteilt und mit seinem Flugschüler, Oberleutnant Jochen Stein auf den Fotografen gewartet. Als ältesten Techniker hatte man den Stabsfeldwebel Gerd Schulze gefunden, der den Hubschraubertyp seit 1974 betreut. Als sichtbares Zeichen für die neue Zeit in der Bundeswehr vervollständigte eine der beiden weiblichen Offizieranwärter des Lehrgangs, Oberfähnrich (w) Babette Noak, das Bild.

Ein Blick ins Bordbuch zeigte, dass die Jubiläumsmaschine 45 Jahre nach der Zulassung exakt 10558:45 Stunden „auf der Zelle" hat. Beim Transport des Jubilars auf die Parkposition in der Halle versprachen die Beteiligten sich in fünf Jahren zum 50. Geburtstag wiederzusehen, getreu dem Motto des Wartungszuges: „Totgesagte leben länger".

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech ist freier Mitarbeiter der „Schaumburger Nachrichten".

519 Tage in der Luft

Achumer Hubschrauberpilot fliegt 4,6 mal unfallfrei zum Mond

Hauptmann Wolfgang Gastorf und sein letzter Kommandeur, Oberstleutnant Lothar Hampe

Als erster Fluglehrer der Heeresfliegerwaffenschule und Hubschrauberpilot der Heeresflieger, vermutlich auch der Bundeswehr, feierte Hauptmann Wolfgang Gastorf seine 12 470. unfallfreie Flugstunde. Dabei handelt es sich ausschließlich um „oliv", also bei der Bundeswehr geflogene Hubschrauberzeit. Der Kommandeur der Lehrgruppe A, Oberstleutnant Lothar Hampe, hatte bei der Würdigung auch einige Vergleiche parat. Mit dieser Zeit hätte Gastorf 40 mal die Erde umkreisen oder 4,6 mal zum Mond fliegen können. In 33 Flugdienstjahren entspricht der Betrag einem Jahresdurchschnitt von 378 Stunden.

Erbracht wurde die Zeit auf Alouette II, BO 105 und EC 135, Gastorf hat knapp 150 Lehrgangsteilnehmer in verschiedenen fliegerischen Lehrgängen aus- und weitergebildet und allein auf der Alouette II ca. 8950 Stunden geflogen. Während seiner 30 Jahre als Fluglehrer, brachten ihn einmal eine Triebwerkvereisung und ein anderes Mal eine angesaugte Plastiktüte außerplanmäßig auf den Boden zurück, jeweils ohne Schaden. Der Lehrgruppe war diese Leistung eine Förmliche Anerkennung wert, zumal Gastorf neben der Fliegerei auch anderweitig einsetzbar war. Seit 1995 arbeitet er auf dem Gebiet der Flugsicherheit, von 1991 bis 1996 war er Vertrauensmann und er hat 32 Goldene Sportabzeichen abgelegt. 1981 und 1986 vertrat Gastorf die deutschen Farben bei den Hubschrauber-Weltmeisterschaften in Polen und England. Am 30.06.2004 trat der 53-jährige in den Ruhestand und kann sicher sein, dass sein Rekord unter den gegebenen Umständen Bestand haben wird. Bei seinem vorletzten Flug beim Bund hatte man Hauptmann Gastorf auf die Alouette 7511 eingeteilt, die mit 11 156:25 Stunden ihrerseits die Älteste der noch fliegenden 24 „Militär-Lerchen" ist.

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech ist freier Mitarbeiter der „Schaumburger Nachrichten".

Drehflügler an der Leine

Pilotenveteranen zu Gast beim fliegerischen Nachwuchs der Heeresfliegertruppe

Als Anfang Mai 2004 bei einer Luftfahrzeugführerscheinverleihung der Heeresflieger im Hubschraubermuseum in Bückeburg drei „alte Adler" als die letzten noch lebenden Piloten der Focke-Achgelis FA 330 „Bachstelze" vorgestellt wurden, blieb für ausführliche Gespräche wenig Zeit.

Inzwischen hat sich Herr Walter Meyer aus Bad Bevensen für die Einladung zur Graduierungsfeier mit einem ausführlichen Bericht über die Ausbildung zum Piloten des U-Boot-Tragschraubers bedankt.

Nachforschungen im Hubschraubermuseum und im „Aeronauticum", dem Museum der Marineflieger in Nordholz, ergaben jetzt ein Bild von Entwicklung, Ausbildung und Einsatz dieses genialen Fluggeräts. Konstruiert und gebaut wurde der Aufklärungs- und Beobachtungstragschrauber von Focke-Achgelis in Delmenhorst. Die Angaben über Produktionszahlen schwanken zwischen 200 und 220 Exemplaren. Sein Aufbau war relativ einfach. Der Rumpf bestand aus einer Stahlröhre an deren Heck sich rechtwinklig Höhen- und Seitenflossen befanden. Dahinter lag das Seitenruder. Vorn waren Pedale angebracht, über das Schleppseil war eine Sprechverbindung zum Boden bzw. Schiff eingebaut. Der Rotor hatte drei Blätter und 7,31 m Durchmesser. Seine Aufhängung saß auf einer zweiten Stahlröhre, die senkrecht auf der Rumpfröhre befestigt war und gleichzeitig den Pilotensitz hinten abstützte. Zwei kleine Kufen dienten für Start und Landung. Der Tragschrauber konnte so zerlegt werden, dass er in zwei wasserdichten Röhren an Deck oder im Rumpf des U-Bootes verstaut werden konnte. Die Aufbauzeiten werden mit 5 - 7, die Zeit für das Zerlegen und Verstauen mit 2 - 3 Minuten angegeben. Das Anlassen des Rotors erfolgte im Wind bei ca. 35 km/h mittels einer Handkurbel bis zu einer Drehzahl von 140, dann hob die „Bachstelze" ab und wurde am Seil wie ein Drachen vom U-Boot geschleppt. Dabei erreichte man Flughöhen von 50 - 180, in der Ausbildung bis zu 450 m. Auf diese Art konnte der „Gesichtskreis" des Bootes weit über 50 km hinaus erweitert und feindliche Schiffe frühzeitig gesichtet werden. Bei Tauchalarm oder Absturzgefahr musste die Trosse gekappt werden und der Pilot konnte den Rotor abwerfen. Ein Fallschirm am Rotormast im Rü-

Die letzten noch lebenden „Bachstelzen"-Piloten Walter Meyer, Heinz Hots und Adam Witzel mit Oberst Claus Köster, dem Leiter Lehre und Ausbildung und dem Kommandeur der Lehrgruppe A der Heeresfliegerwaffenschule, Oberstleutnant Lothar Hampe

Tragschrauber Focke-Achgelis FA 330, genannt die Bachstelze

cken des Fliegers brachte Mann und Maschine kontrolliert auf's Wasser zurück. Walter Meyer hatte einen Kameraden aus Bayern, der das Verfahren im Indischen Ozean überlebt hatte und von seinem Boot auch wieder aufgenommen worden war.

An Bord der U-Boote befanden sich drei ausgebildete FA 330-Piloten. Der Kriegseinsatz erfolgte ausschließlich in Ostindien und in der Karibik. Für den Einsatz im Nordatlantik war die „Bachstelze" wegen der häufigen und überraschenden Feindberührungen nicht geeignet, bei Tauchalarm blieb keine Zeit mehr, den Tragschrauber einzuholen und zu verstauen.

Wer waren die Flieger und wie wurden sie ausgebildet?

Es waren junge Marinesoldaten, Obergefreite und Maate zwischen 18 und 24 Jahren, die damals das Ziel reizte, Einsatzpilot auf einem Fluggerät zu sein, das es nirgendwo sonst auf der Welt gab. Die Ausbildung begann mit einer Segelflug-Grundausbildung, welche über Schulgleiter SG38, Grunau-Baby 2a und Mü 13 oder Kranich bis zum Luftfahrerschein I führte. Walter Meyer: „Wir flogen in Gelnhausen-Rothenbergen Platzrunden und über uns zogen die Bomber nach Frankfurt und München". Im Windkanal Chalais-Mendon bei Paris begann die Einweisung auf einer gefesselten FA 330 bei 35 km/h Anblasgeschwindigkeit. Von Frankreich ging es auf ein abgesperrtes Stück der Reichsautobahn Dresden-Bautzen, wo auf einem fahrenden Lkw Start und Landung mit wechselnden Windrichtungen und Geschwindigkeiten trainiert wurden. Hochstarts an der Winde erfolgten auf dem Flugplatz Litten. Auf dem Isselmeer/Holland wurden Start, Landung und Fliegen mit einem Flugsicherungsboot auf dem Wasser geübt, insgesamt 20 Stunden, einschließlich fünf Flügen von je einer Stunde Dauer und Höhen bis zu 450 m.

In Pillau/Ostpreußen wurden die Piloten auf einem U-Boot eingewiesen und in Bordeaux/Frankreich ging es an Bord. Ausbildung und Fertigung des Tragschraubers erfolgten unter strengster Geheimhaltung. Die Matrosen wurden in Luftwaffenuniformen umgekleidet, in Bautzen gab es Kriegsgerichtsverfahren wegen privater Fotos. Während der Fliegeralarme wurde in Delmenhorst die Serienfertigung fortgesetzt, da die leichten Bauteile in den Keller mitgenommen werden konnten.

Für Walter Meyer, Heinz Hots und Adam Witzel, die drei Gäste der Scheinverleihung im Hubschraubermuseum, begann die fliegerische Ausbildung im September 1943 in Gelnhausen und endete am 05. Juni 1944 in Amsterdam. Die Invasion in Frankreich unterbrach das Projekt „Bachstelze" und die Ausbildung dafür. Walter Meyer kehrte als Geschützführer zurück zur Schiffsartillerie, Heinz Hots fuhr bis zur Versenkung seines Schiffes Geleitschutz in Nord- und Ostsee.

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech ist freier Mitarbeiter der „Schaumburger Nachrichten".

Mit Glück und Können

Heeresfliegerversuchsstaffel 910 seit 25 Jahren ohne Flugunfall

Alljährlich werden den fliegenden Verbänden der Bundeswehr die Flugsicherheitsurkunden des Inspekteurs der Luftwaffe verliehen, wodurch besondere Leistungen auf dem Gebiet der Flugsicherheit ausgezeichnet werden. Für die Heeresfliegerversuchsstaffel 910 in Bückeburg war es in diesem Jahr ein besonderes Ereignis. Die Staffel blieb von 1979 bis einschließlich 2003 flugunfallfrei und konnte die Urkunde, am 21. Oktober stellvertretend überreicht durch den Leiter der Gruppe Weiterentwicklung der Heeresfliegertruppe, Oberst i.G. Rüdiger Lucassen, somit zum 25. mal in Folge entgegen nehmen. Diese herausragende Leistung setzt die Staffel auf dem Gebiet der Flugsicherheit zusammen mit dem mittleren Transporthubschrauberregiment 25 aus Laupheim an die Spitze aller fliegenden Verbände der Bundeswehr.

Übergabe der Flugsicherheitsurkunde durch Oberst i.G. Lucassen (links) an Staffelkapitän Oberstleutnant Stark

Die Lizenz zum Tigern – Übergabe des Luftfahrzeugführerscheins durch Oberst i.G. Lucassen an Oberleutnant Fritsch

Im Rahmen eines Staffelappells sprach Oberst i.G. Lucassen dem Staffelkapitän Oberstleutnant Michael Starke und den Angehörigen des Verbandes Dank und Anerkennung aus. Er betonte hierbei, das dieses besondere Ergebnis nicht nur durch die Luftfahrzeugführer, sondern auch durch das Personal der Luftfahrzeugtechnik und die Soldaten aller Bereiche der Staffel erzielt wurde.

Doch nicht nur 25 Jahre unfallfreier Flugbetrieb waren ein Grund zum Feiern. Oberleutnant Jürgen Fritsch konnte als einer der ersten Piloten der Bundeswehr den Luftfahrzeugführerschein mit der Musterberechtigung für den neuen Kampfhubschrauber TIGER entgegen nehmen. Die Vorbereitung und Durchführung des Truppenversuchs für dieses Muster ist momentan eine der Schwerpunktaufgaben der Versuchsstaffel.

Kurz vor Abschluss des Appells wurde der Flugsicherheitsoffizier der Staffel, Oberleutnant Stephan Eckert, gebeten vorzutreten. Positiv überrascht konnte er seine Ernennung zum Hauptmann entgegen nehmen.

Der Autor:

Hauptmann Oliver Lohrum ist Staffeldienstoffizier der Heeresfliegerversuchsstaffel 910 in Bückeburg.

Das war's

Stilllegungen und Auflösungen

Seit 1959 die Heimat der Heideflieger – der „Hungrige Wolf"

Am 31. März 2004 wurden auf dem Flugplatz „Hungriger Wolf" in Hohenlockstedt/ Itzehoe die Tore geschlossen. Zuvor waren am 25. Februar in einem feierlichen Appell unter großer Beteiligung der zivilen und militärischen Öffentlichkeit das Heeresfliegerregiment 6 außer Dienst gestellt und die Truppenfahnen eingerollt worden.

Die frühen Jahre der Heeresflieger

Begonnen hatte die Geschichte der nördlichsten deutschen Heeresflieger am 04. Mai 1959. Unter Umbenennung in Heeresfliegerstaffel 6 war die Heeresfliegerstaffel 814 von Celle in das Lockstedter Lager „Hungriger Wolf" verlegt worden, wo die Soldaten zunächst nur Zelte und Holzbaracken vorfanden. Geflogen wurde das Flächenflugzeug „DO 27" und der englische Hubschrauber „Skeeter MK 5", den 1960 die „Alouette II" ablöste. In den folgenden Jahren machten sich die Luftfahrzeuge mit dem Uhu-Wappen in der gesamten Bundesrepublik und besonders im Kommandobereich BALTAP (Ostseezugänge) bekannt, dem die 6. Panzergrenadierdivision in Neumünster unterstellt war.

Die ersten Katastrophen

Der Februar 1962 brachte mit der Flutkatastrophe in Schleswig-Holstein und Hamburg die erste große Herausforderung, aber auch Anerkennung für die Staffel. Im November des gleichen Jahres wurde zum Bataillon umgegliedert und im November 1963 erhielt die 3. Staffel die „Sikorsky H-34G" als Transporter, welcher fünf Jahre später durch die „Bell UH-1D" ersetzt wurde.

Von 1963 bis 1965 führte Oberstleutnant Dr. Harro Tiedgen, der spätere General der Heeresflieger, das Bataillon und die erste UH-1D mit dem Kennzeichen „7216" wurde vom Staffelkapitän Hauptmann Fritz Garben, später 1. Regimentskommandeur und von 1995 bis 1999 General der Heeresflieger, in Oberpfaffenhofen abgeholt. Zum Jahreswechsel 1978/79 bewährte sich das Bataillon während der Schneekatastrophe. Große Teile Schleswig-

Holsteins konnten nur aus der Luft erreicht werden, Straßen waren zugeweht, Züge blieben stecken, Stromleitungen waren unterbrochen. Ob Verpflegung, Ersatzteile, Reparaturteams für Überlandleitungen, schwangere Frauen oder Erkundung für Räumpanzer, alles wurde geflogen. Eltern von „Heli-Babys" erinnern sich heute noch mit Dankbarkeit.

Unterstützung der UN-Inspektoren im Irak 1991

Beständiger Wandel

Im April 1980 erfolgte eine weitere Strukturänderung, das Bataillon wurde Heeresfliegerregiment 6. Zur Transport- und Verbindungsaufgabe kam jetzt die Panzerabwehr. Nach Abschluss der Umrüstung verfügte der Verband über 24 UH-1D, 21 BO 105P und über 14 BO 105M als Ersatz für die Alouette II.

In Folge der Wiedervereinigung Deutschlands wurde 1993 die 6. Panzergrenadierdivision aufgelöst, die Panzerabwehr- und Verbindungs-BO105 aus der „Waldersee-Kaserne" abgezogen, das Regiment der Heeresfliegerbrigade 3 in Mendig unterstellt und mit 52 UH-1D den Krisenreaktionskräften zugeordnet. 1996 erfolgte die Bewährung in Kroatien, 1999 und 2000 im Kosovo, nachdem vorher in Somalia Wüstenerfahrung gesammelt worden war. 2001 traf die Auflösungsverfügung auf den „Hungrigen Wolf" ein, die nach und nach Angehörige und Material in alle Winde verteilte. Seit Ende 2003 versucht die Traditionsgemeinschaft „Hungriger Wolf" (www.hungriger-wolf.de) mit wachsender Mitgliederzahl die Geschichte des Flugplatzes und des traditionsreichen Verbandes wach zu halten. Der Platz selbst wird von zivilen Sportfliegern und dem Hermes-Versand als Lager- und Umschlagplatz genutzt.

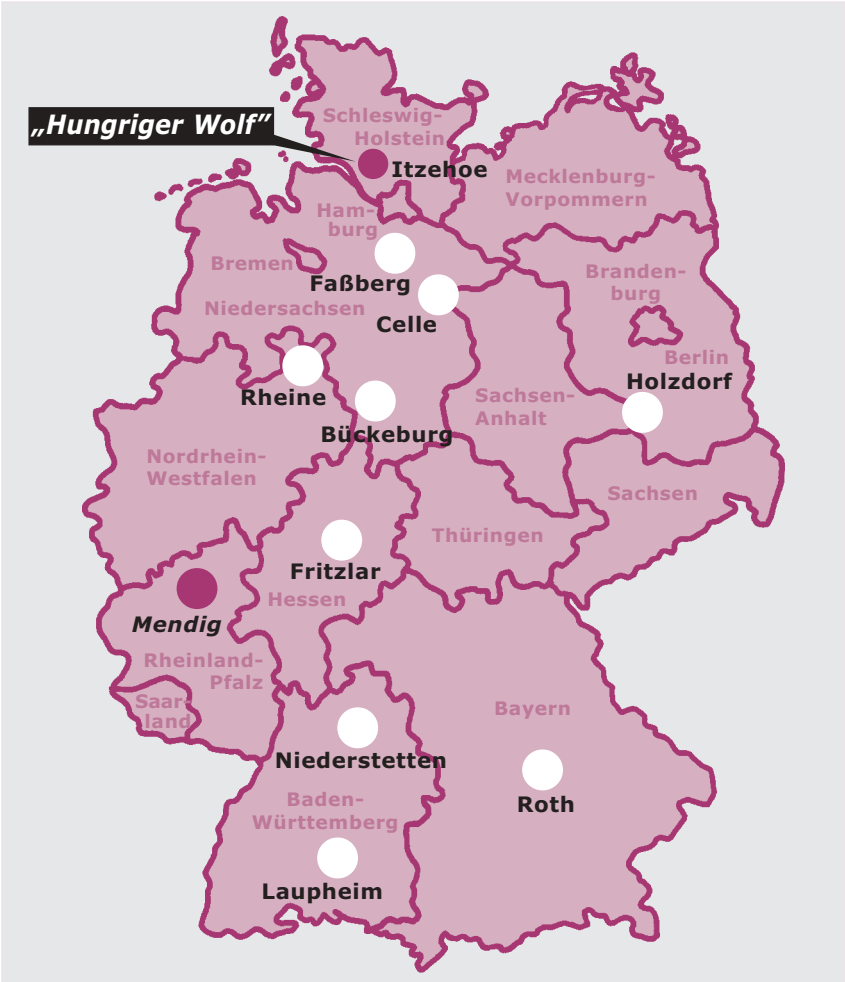
Waldbrandbekämpfung am Berg Athos 1990

Immer da wo's brennt

Neben den Itzehoer Heeresfliegern wurde in 2004 auch das Heeresfliegerregiment 35 in Mendig/Eifel aufgelöst. Auf dem ältesten Heeresfliegerplatz stationiert, wurde der Verband am 01. April 1971 aus dem Heeresfliegerbataillon 300, sowie Teilen des Bataillons 2, 5 und 12 aufgestellt und als erster mit CH-53G ausgerüstet. Im Laufe der Jahre war das Regiment „an allen Fronten" im Einsatz, an denen mittlere Transporthubschrauber gefragt waren.

- 1975 Einsatz bei der Waldbrandkatastrophe in Niedersachsen mit improvisierten Löschbehältern,

- 1988 Erdbebenhilfe in Armenien,
- 1990 Löschflüge am Berg Athos in Griechenland und Abtransport amerikanischer Chemiewaffen aus Deutschland.
- 1991 „Operation Kurdenhilfe" in Ostanatolien und Beginn des UNSCOM-Einsatzes im Irak, bei dem bis 1996 drei mittlere Transporthubschrauber CH-53G als Transportmittel für die UN-Waffeninspektoren gefordert waren.
- 1993 und 1995 flogen die Mendiger erneut Feuerlöscheinsätze in Griechenland.
- 1996 und ein Jahr später folgten Einsätze in Bosnien-Herzegowina und das Oderhochwasser im Osten der Bundesrepublik Deutschland.
- Im Winter 1998/99 beteiligten sich auch die „35er" an den Hilfsflügen bei der Lawinenkatastrophe im österreichischen Galtür,
- 1999 ging es ins Kosovo.



Standorte der Heeresfliegertruppe – Stand 12/2004

Ab 2001 wurde in Mendig aufgelöst und nach 33 Jahren verließ der letzte der „flüsternden Riesen" die Stadt am Laacher See.

Kaum aufgestellt – schon abgestellt

Neben den erwähnten Transporterverbänden fielen der Streitkräftereduzierung auch zwei Heeresunterstützungsstaffeln zum Opfer. Beide waren mit BO 105M, der Verbindungsversion ausgestattet und erst am 01. Oktober 2002 aufgestellt worden. In Mendig traf es die Staffel 7, in Celle die Staffel 14.

Am 03. November 2004 wurde bekannt, dass bis 2010 der Heeresflugplatz in Mendig, die „Wiege der Heeresfliegertruppe" geschlossen werden muss. In Laupheim ist außerdem die Heeresfliegerunterstützungsstaffel 10 (BO 105M) aufzulösen.

Operation Kurdenhilfe 1991 ist Ostanatolien

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Dieter Hahne war Kommandeur der Luftfahrzeugtechnischen Abteilung 61 und ist Beisitzer der Traditionsgemeinschaft „Hungrige Wölfe".

Deutsch lernen in Frankreich

Deutschsprachiger Unterricht für Soldatenkinder in Le Luc

Seit September 2004 besteht für die Kinder der deutschen Heeresflieger in Le Luc en Provence die Möglichkeit, einen deutschsprachigen Unterricht an der französischen Grundschule „René Char" in Le Luc zu besuchen.

Um den Soldaten – und vor allem ihren Familien – die Entscheidung, sich ins Ausland versetzen zu lassen, zu erleichtern, und den bereits vor Ort befindlichen Familien bei der Integration zu helfen, wird seit September 2004 an der französischen Grundschule in Le Luc neben dem französischen Unterricht auch deutschsprachiger Unterricht in den Fächern Deutsch sowie Heimat- und Sachkunde angeboten.

Als Lehrkraft für die deutsche Abteilung der Grundschule konnte die Grund- und Hauptschullehrerin Ulrike Gröning aus Lübeck gewonnen werden. Von ihr werden die deutschen Schülerinnen und Schüler in drei verschiedenen Gruppen an vier Tagen pro Woche insgesamt sechs Stunden unterrichtet. Zusätzlich werden zwei Förderstunden Mathematik auf freiwilliger Basis angeboten. Ziel des Unterrichtes ist es in erster Linie, den Kindern nach ihrer Rückkehr die Reintegration in das deutsche Schulsystem zu erleichtern. Es werden aber auch Hilfestellungen zur Integration in das französische Schulsystem gegeben.

Damit haben die jungen Schülerinnen und Schüler die Chance, beide Sprachen parallel zu erlernen, ohne dass sie die zweite Sprache als Fremdsprache empfinden. Dies wird ihnen auch die Rückkehr in den Unterricht an deutschen Schulen erleichtern. Die bislang beengten räumlichen Verhältnisse an der Grundschule konnten durch einen Erweiterungsbau behoben werden, in dem ein separates Klassenzimmer für den deutschsprachigen Unterricht zur Verfügung steht.

Darüber hinaus hält Frau Gröning z.B. auch Kontakt sowohl zum Collège in Le Luc als auch zum Lycée in Brignoles, um auch den dortigen Schülern als auch deren Familien betreuend zur Seite zu stehen.

Vom Nichtschwimmer zum Retter

Offizieranwärter zu Lebensrettern ausgebildet

Seit 1983 werden die Offizieranwärter des Truppendienstes in der Lehrgruppe B „nebenbei" auch zu Lebensrettern ausgebildet.

Die Bückeburger Ortsgruppe der DLRG mit Frieder Wurl und seiner Frau als Motor machte seit September 2003 einmal pro Woche nach Dienst die jungen Leute mit Theorie und Praxis der Wasserrettung vertraut. So konnte der Inspektionschef der IV. Inspektion, Oberstleutnant Martin Kleist zusammen mit Wurl wieder drei Abzeichen in Bronze, 60 in Silber und sieben in Gold überreichen. Bisher sind auf diese Weise 1077 Scheine verliehen worden. Einmalig ist der Fall des Hauptgefreiten Dennis Becker, der in Bückeburg erst mal schwimmen gelernt und dann auch noch die Stufe Bronze geschafft hat.

DLRG-Ortsgruppenleiter Wurl und seine Frau mit Oberstleutnant Kleist bei der Scheinverleihung an die Offizieranwärter der Lehrgruppe B

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech.

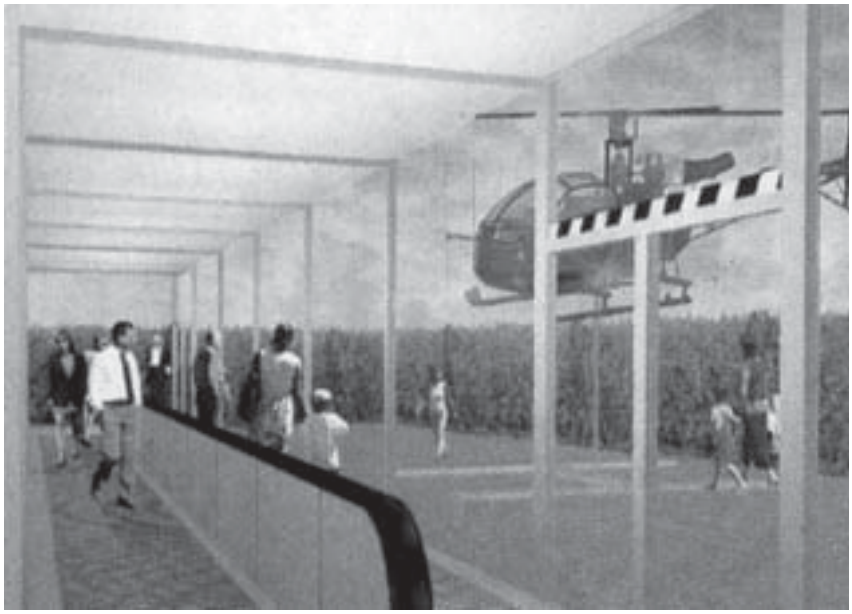
Lichter Treffpunkt in der Helikopter-Stadt

Die Umgestaltung und Erweiterung des Bückeburger Hubschraubermuseums nimmt konkrete Gestalt an

„Wunderkammer des Fliegens"– Den Vorbildern des Vertikalflugs aus Flora und Fauna wird ein eigener Raum gewidmet

In Sachen „Erweiterung des Hubschraubermuseums" ist der Trägerverein Hubschrauberzentrum einen wesentlichen Schritt vorangekommen.

Die Stadt Bückeburg trägt ihren Teil zum Gelingen mit dem Abriss des Hauses Nr. 34 an der Bahnhofstraße bei und die im Frühjahr in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie liegt vor. Dieser gestalterische Masterplan beinhaltet ein völlig neu konzipiertes Museum, mit dem auch die Anziehungskraft der Stadt erhöht werden soll.



Computersimulation zur Studie der Agentur id3d-berlin für das Ausstellungskonzept des Bückeburger Hubschraubermuseums

Die 61-seitige Studie sieht die „Welt des Vertikalfluges" nicht nur als reine Technikschau, sondern möchte mit einer Vielzahl interaktiver Elemente den Hubschrauberflug familiengerecht erlebbar gestalten – von der Emotion zur Information. Der lichte und luftige Erweiterungsbau soll Platz bieten für Events, Sonderausstellungen, Café, Shop und Aussichtsplattform.

Der Studie folgt jetzt der Architekten-Wettbewerb. Bis zum Frühjahr 2005 sind die Entwürfe der 12 Wettbewerber zu bewerten. Was noch fehlt sind Sponsoren in jeder Form. Informationen gibt es im Internet unter: www.hubschraubermuseum.de

Der Autor:

Oberst Rüdiger Lucassen ist Leiter der Gruppe Weiterentwicklung und Vorsitzender des Vereins Hubschrauberzentrum.

Mit Härte und Fürsorge

Zum Tod von Oberst a.D. Gerhart Schirmer

Oberst a. D. Gerhart Schirmer

Am 10. September 2004 wurde auf dem Friedhof von Lauf bei Aachen Oberst a. D. Gerhart Schirmer zu Grabe getragen. Mit drei weiteren Heeresfliegerkameraden hat sein ehemaliger Leutnant und späterer General der Heeresflieger dem ehemaligen Korpsheeresfliegerkommandeur II die letzte Ehre erwiesen.

Oberst Schirmer hat die Heeresflieger als jüngste Truppengattung des Heeres entscheidend mitgeformt und ihr weit vorausschauende Entwicklungsimpulse auf dem Weg vom Transporteur zum Kämpfer gegeben. Eben erst aus 10-jähriger sowjetischer Gefangenschaft zurückgekehrt, trat Schirmer (Jahrgang 1913) 1956 wieder in die deutschen Streitkräfte ein. Nach den Aufbaujahren in der Luftlandetruppe, in denen er erst Kommandeur der Luftlandekampfgruppe A 9, dann der Fallschirmjägerbrigade 25 in Calw war, wechselte er zu den Heeresfliegern. Damit kehrte er zum Ausgangspunkt seiner soldatischen Laufbahn zurück, denn 1935, als der junge Leutnant der sächsischen Landespolizei in die Luftwaffe übernommen worden war, erhielt er bereits eine fliegerische Ausbildung und wurde Blindfluglehrer in Schleißheim bevor er 1939 zur neuen Luftlandetruppe wechselte.

1962 wurde er Korpsheeresfliegerkommandeur in Ulm, dann in Laupheim. 1968 trat er seine letzte Verwendung als Kommandeur des Verteidigungsbezirkskommandos in Böblingen an, die er bis 1971 ausübte.

Visionen und Weitblick

Oberst Schirmer hat sich mit seiner ganzen Persönlichkeit in die Heeresfliegertruppe eingebracht. Er lernte wieder fliegen, er forderte harte, gefechtsnahe Ausbildung, klare Aufträge und den anvertrauten Menschen verpflichteten Dienst. Seiner Zeit weit voraus, entwickelte er Grundsätze des luftmechanisierten Kampfes. Die Zeit war jedoch noch nicht reif für den Einsatz leichter, luftbeweglicher Kräfte. Erst die Erfordernisse der Auslandseinsätze geben seinen Visionen jetzt recht.

Eine charismatische Führerpersönlichkeit

Oberst Schirmer war ein fordernder und prägender, aus der Sicht „von unten" ein unbequemer Vorgesetzter, der auch seinerseits die Vorgesetzten forderte. Als Fallschirmjäger war er in allen Großeinsätzen jener neuen Elitetruppe an vorderster Stelle zu finden. Zeugnis seiner Tapferkeit sind nicht zuletzt Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes, Deutsches Kreuz in Gold, Eichenlaub zum Ritterkreuz. Die Chroniken legen Zeugnis ab, nicht nur vom taktischen Geschick, dem 7. Sinn eines charismatischen Führers, sondern auch von seiner tiefen Menschlichkeit. Bei aller äußeren Härte war Oberst Schirmer seinen Anvertrauten ein fürsorglicher Vorgesetzter, persönlich bescheiden bis zur Anspruchslosigkeit. In sein Leben hat das Schicksal tiefe Spuren eingraviert, aber auch er hat auf seinem Lebensweg breite, prägende Spuren hinterlassen. In Lauf ruht er neben seiner Frau von der er 2002 nach 61 Ehejahren Abschied nehmen musste.

Der Autor:

Brigadegeneral a. D. István Csoboth war von 1987 bis 1994 General der Heeresflieger.

NACH VORN