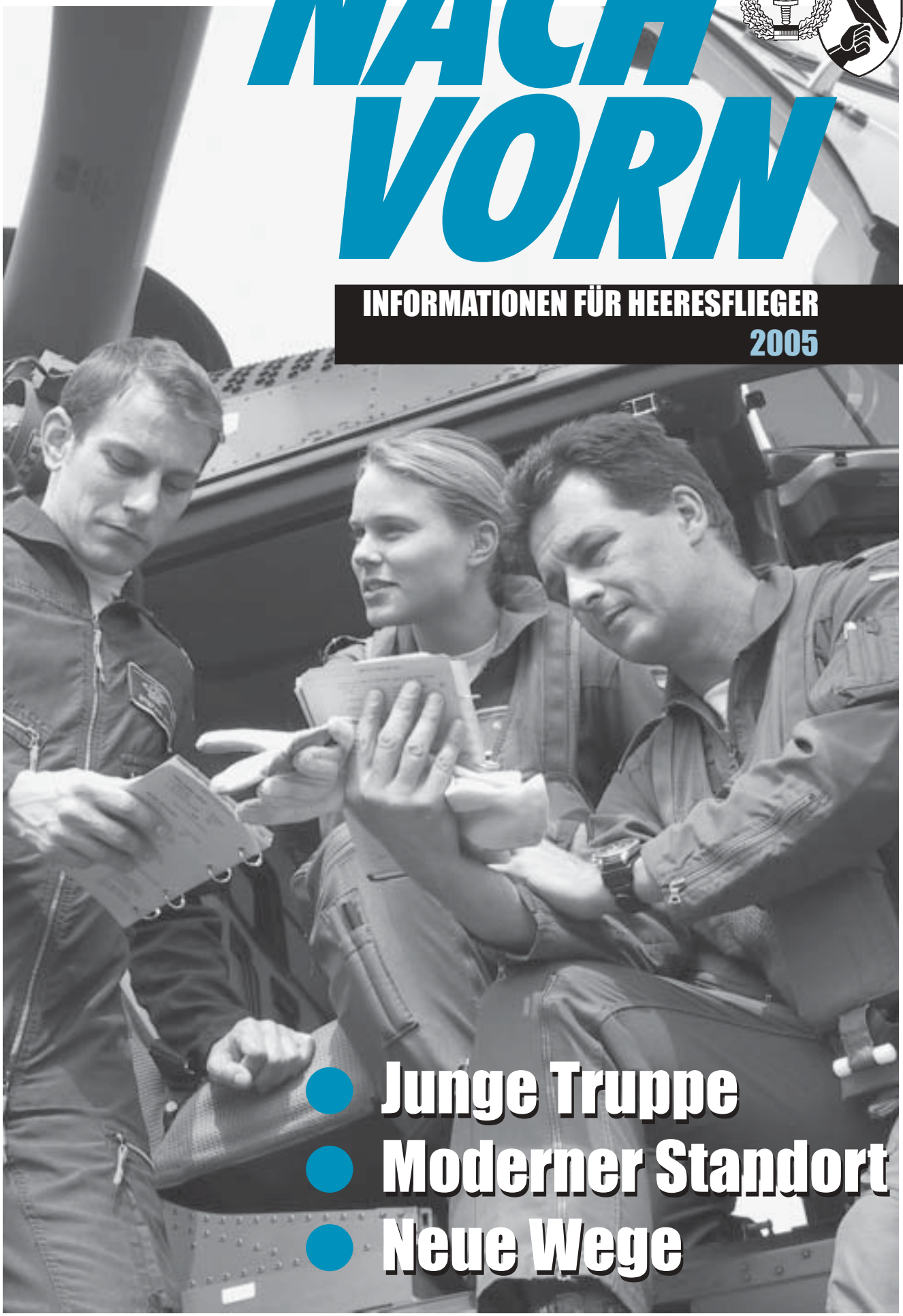
NACH VORN

INFORMATIONEN FÜR HEERESFLIEGER
2005



- Junge Truppe
- Moderner Standort
- Neue Wege

INHALT

Editorial	Vorwort des Generals der Heeresflieger	**2**
Chronik	Das Jahr 2005 an der Heeresfliegerwaffenschule	**4**
Auslands-einsätze	Erdbeben-Soforthilfe der Heeresflieger in Pakistan	**6**
Einsatz & Übung	Noble Javelin 2005 – Rehearsal auf Fuerteventura	**16**
	NATO Response Force	**19**
Ausbildung	Gebirgsflugeinweisung im Dachsteingebirge	**23**
	Die UH-1D verlässt Bückeburg	**26**
	Einsatznahe Ausbildung im Feldlager Goldbeck	**28**
	Heeresfliegervollausbildung in Rheine-Bentlage	**31**
Technik & Weiterent-wicklung	SASPF – neue Mittel für die Logistik der neuen Waffensysteme	**35**
	Moderne Flugausrüstung – Beispiel Niederstetten	**40**
Einblicke	Die Luftbewegliche Brigade	**42**
	Bundeswehr-Airbus A 310 MedEvac – Intensivmedizin am Himmel	**47**
	Um- und Aufbau für die Transformation in Bückeburg	**50**

Rückblicke

Vor 40 Jahren – Ereignisse des Jahres 1965 aus Heeresfliegersicht **52**

Waffensystem Al II – Die Anfänge der Hubschrauberbewaffnung **59**

Die Geschichte zum Bild – Ergebnisse einer Recherche **64**

Trau keinem über dreißig – Jubiläum des UH-1D-Simulators **67**

Der Stammbaum der Heeresfliegertruppe **70**

45 Jahre Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg **71**

Serie

Heeresflieger in Deutschland: Friedrichshafen und Hildesheim **74**

Vermischtes

Wechsel bei der DLO **78**

Die letzten Tage der Alouette II **80**

Jubiläen bei der Gemeinschaft der Heeresflieger, GdH **82**

Modernes Museum – Neues Konzept für das Hubschraubermuseum **84**

Veranstaltungshinweis & Buchtipp für Heeresflieger **87**

Feuerwehrmann im Hochgebirge **88**

Nachruf auf Oberstleutnant Lothar Hampe **90**

NACH VORN

INFORMATIONEN FÜR HEERESFLIEGER

2005

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:

Drei mit einem Ziel – jetzt erhalten teilstreitkräfteübergreifend alle angehenden Hubschrauberpiloten von Luftwaffe, Marine und Heer an der Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg ihre Hubschrauberführergrundausbildung.

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

Das Jahr zwei der Transformation der Bundeswehr und unserer Truppengattung ist zumindest planerisch in seiner Endphase. Eine Bilanz unseres Hauptprozesses – des professionellen Flugbetriebs – verbietet sich Mitte November, zu schnell kann die Zufriedenheit umschlagen, wie uns das Jahr 2002 mit dem tragischen CH-53-Unfall kurz vor Weihnachten in Kabul lehrte.

Die Bundeswehr feiert ihren 50-sten Geburtstag – eine Erfolgsstory hört man allenthalben. Gleichzeitig stellte aber unser Bundespräsident bei der Kommandeurtagung zu Recht fest, dass die Streitkräfte bestenfalls auf „freundliches Desinteresse stoßen".

Dies gilt sicherlich nicht für die Heeresflieger, zumindest nicht in Bückeburg und den meisten anderen Standorten, wie mir die Kommandeure vor Ort immer wieder versichern. Wie sehr wir in unseren örtlichen regionalen Strukturen im positiven Sinne eingebunden sind, zeigte sich bei verschiedenen Ereignissen im ablaufenden Jahr. Ich meine damit auch die Beteiligung bei unserem Festakt „45 Jahre Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg" oder den Verlauf des ersten Feierlichen Gelöbnisses in Stadthagen. Aber auch in den weniger schönen Stunden konnten wir uns des Mitgefühls und des Verständnisses unseres Umfeldes sicher sein.

Im nächsten Jahr feiert das Deutsche Heer seinen „50-sten". Grund genug für uns Heeresflieger, am 09. und 10. September einen „Tag der Heeresflieger" in Achum zu gestalten.

Insgesamt gesehen wird 2006 ohnehin ein entscheidendes Jahr für uns Heeresflieger.

Mit dem vollen Einstieg in die TIGER-Schulung (Step 2), dem Beginn der NH 90-Ausbildung und dem anlaufenden CD & E-Prozess, mit dem die luftbewegliche Brigade aus dem luftmechanisierten Großverband entsteht, nimmt das operative Tempo des Transformationsprozesses nochmals zu. Umso wichtiger ist es, bisweilen Zwischenbilanz zu ziehen, ehe man die neuen Wegmarken auf dem Weg „nach vorn" ins Visier nimmt.

Das Jahresheft 2005 bietet hierzu wieder reichlich Lesestoff und Informationsmaterial, von Katastrophenhilfe in Pakistan bis zu den infrastrukturellen Veränderungen auf unseren Flugplätzen. Gleichzeitig lohnt sich auch der stolze Blick zurück.

Der Stammbaum unserer Truppengattung bietet breiten Raum für die Recherchen der Ehemaligen. Die Geschichten, die sich um die Alouette II ranken, sind Grund zum Schmunzeln und zur Dankbarkeit für dieses Waffensystem, das nach 47 Jahren Flugbetrieb nun endgültig ins Museum wandern muss und neuen Waffensystemen Platz macht. Generationen haben auf der „Lerche" fliegen gelernt.

Viel Spaß beim Lesen und Dank an Oberstleutnant a. D. Pech und sein Team.

Richard Bolz
Brigadegeneral
General der Heeresflieger und
Kommandeur der Heeresfliegerwaffenschule

Chronik 2005

Das Jahr an der Heeresfliegerwaffenschule

Januar

12. 01.

Dienstaufsichtsbesuch des Amtschefs Heeresamt Generalmajor Helmut Ruwe.

21. 01.

45 Jahre Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg. Die Schule begeht das Jubiläum mit einem militärischen Appell. Teilnehmer sind auch eine Abordnung des Deutsch-französischen Ausbildungszentrums TIGER aus Le Luc, sowie zahlreiche „Ehemalige".

Februar

03. 02.

Dienstaufsichtsbesuch des Kommandeurs der Heeresschulen, Brigadegeneral Ulrich Keppler.

6.- 18. 02.

Eine australische Delegation informiert sich zum Thema Fliegerische Ausbildung TIGER und NH 90.

22. 02.

Verlegung der Musterausbildung auf dem leichten Transporthubschrauber Bell UH-1D zum Ausbildungszentrum C der Heeresfliegerwaffenschule nach Celle (siehe Bericht auf Seite 26).

März

01. 03.

Australische Marineflieger informieren sich über fliegerische Ausbildung der deutschen Heeresflieger.

02. 03.

Brigadegeneral Omri Tamir, Head of Helicopter Air Division aus Israel, informiert sich mit zwei Begleitern über den Auftrag der Schule, das Ausbildungskonzept der Hubschrauberführergrundaus- und –weiterbildung, sowie über die Division Luftbewegliche Operationen.

16. 03.

Tagung der Kommandeure der Heeresschulen.

22. - 24. 03.

Offiziere der österreichischen Luftstreitkräfte besprechen die Übernahme von zwei Alouette II der Heeresfliegerwaffenschule (siehe Bericht auf Seite 80) und informieren sich über Führung und Organisation des Hubschraubermuseums in Bückeburg.

April

11. - 15. 04.

5. Sitzung der TIGER-Build-Up-Group mit Teilnehmern aus Deutschland, Frankreich, Spanien und Australien.

12. - 13. 04.

Eine 5-köpfige Delegation aus Australien lässt sich in Simulator- und NH 90-Ausbildung einweisen.

21. 04.

Der General der Heeresflieger und Kommandeur der Heeresfliegerwaffenschule leitet den „3. Round Table NH 90", um über neueste Entwicklungen zur Einführung, Aufnahme des Ausbildungsbetriebs und den Truppenversuch zu informieren.

22. 04.

Übergabeappell zum Wechsel Leiter Gruppe Weiterentwicklung der Heeresfliegertruppe. Oberst i.G. Rüdiger Lucassen übergibt die Führung der Gruppe an Oberstleutnant i.G. Joachim Plüß.

26.- 28. 04.

Das Heeresamt führt die jährlichen „German-Norwegian Army Staff Talks" in Bückeburg durch.

29. 04.

16 Angehörige des Luftwaffen- und Marinehörsaals der III. Inspektion der Lehrgruppe A erhalten nach erfolgreich abgeschlossener, teilstreitkraftübergreifender Hubschrauberführergrundausbildung ihre militärischen Luftfahrzeugführerscheine.

Mai

17. - 19. 05.

Im Ausbildungszentrum C der Heeresfliegerwaffenschule in Celle findet mit deutscher, französischer und spanischer Beteiligung die 4. Sitzung „Gemeinsamer Ausschuss D/F Heeresfliegerausbildungszentrum TIGER" statt. Themen waren u.a. die Nutzung der Simulatoren und der Schießbetrieb TIGER.

Juni

07. 06.

Die Abteilung G3/Air des Eurokorps führt die „Air Aviation Study Days 2005" in Bückeburg durch.

29. - 30. 06.

In Bückeburg findet mit 260 Teilnehmern das 24. Internationale Hubschrauberforum statt.

Juli

06. 07.

Erster Spatenstich für NH 90-Simulatorgebäude (Bericht auf Seite 50).

20. 07.

Inspektion der Heeresfliegerwaffenschule durch ein Team aus Weißrussland im Rahmen des KSZE-Vertrages.

August

01. 08.

Informationsbesuch der Vorsitzenden des Verteidigungsausschusses im Bundestag, MdB Ulrike Merten.

17. 08.

Informationsbesuch einer Delegation der Deutschen Flugsicherung aus Bremen in Bückeburg.

25. - 29. 08.

Ehemalige Angehörige des Headquarter Royal Air Force in Bad Eilsen besuchen nach 60 Jahren ihren alten Flugplatz in Achum, die heutige Schäfer-Kaserne der Heeresfliegerwaffenschule.

September

09. 09.

Mit der Vereidigung bzw. dem Feierlichen Gelöbnis des III. Ausbildungsquartals und des 75. Offiziersanwärterjahrgangs auf dem Marktplatz in Stadthagen, findet erstmals eine derartige öffentliche Veranstaltung außerhalb des Standortes statt.

21.01.2005: Festvortrag zum 45-jährigen Jubiläum im Bückeburger Schloss.

Oktober

06. 10.

41 ausländische Militärattachés besuchen die Heeresfliegerwaffenschule, wo ihnen unter anderem auf dem Röcker Standortübungsplatz ein Einblick in das Leistungsspektrum der Heeresfliegertruppe gegeben wurde.

November

08. 11.

Die jährliche Informationsveranstaltung des Generals der Heeresflieger mit 256 Teilnehmern.

08. 11.

Informationsbesuch des stellvertretenden Referatsleiters Hubschrauberausbildung im japanischen Verteidigungsministerium, Kapitän zur See Hiroyuki Hori.

12. - 14. 11.

Der Kommandeur der 16. australischen Heeresfliegerbrigade, Brigadegeneral Anthony Fraser, informiert sich bei der Heeresfliegerwaffenschule.

24. 11.

Feierliches Gelöbnis und Vereidigung mit Pionieren aus Minden in der Schäfer-Kaserne.

28. / 29. 11.

Die Heeresfligerwaffenschule führt die Fachtagung des Heeresfliegerführungskreises und Informationsveranstaltung für ehemalige Generale und Oberste der Heeresfliegertruppe durch.

Dezember

01. 12.

Informationsveranstaltung Ausbildungszentrum C in Celle.

06. 12.

Dienstaufsichtsbesuch Brigadegeneral Schuster, Kommandeur der Heeresschulen.

07. 12.

In der Schäfer-Kaserne wird das Richtfest für das NH 90-Simulatorgebäude gefeiert.

Hilfseinsatz Pakistan

Erfahrungsbericht über die Soforthilfe der Heeresflieger im Erdbebengebiet in Kaschmir vom 11. bis 22.10.2005

Samstag, 08. Oktober 2005, der Tag im Einsatzgeschwader (EG) Termez begann wie immer. Aufstehen, Busfahrt vom Hotel zum Stützpunkt, Frühstück, Briefing des Kommodore über die fliegerischen Einsätze des Tages und des Folgetages im Gefechtsstand, lesen des Lageberichts des EG Termez, der täglichen Meldung des deutschen Einsatzkontingents ISAF und der täglichen Weisung des Einsatzführungskommandos. Um 08:30 Uhr Morgenlage im Briefingraum des Stabs EG Termez.

Auch unter Extrembelastung zuverlässig – das Waffensystem CH-53GS.

Schwindel in der Morgenlage

Ich war gerade erst (04.10.05) in Termez angekommen, hatte vor 36 Stunden die Verantwortung über die Einsatzstaffel vom Kommodore des EG Termez übertragen bekommen, fühlte mich fit und war gespannt was so alles auf mich zukam. Die Antwort kam schnell und heftig! Plötzlich fühlte ich mich recht merkwürdig, mein Blick schwankte, ich hatte das Gefühl als bewegte sich plötzlich alles im Raum. Ich vermutete eine Schwindelattacke. Da in der Morgenlage der Leiter der medizinischen Vorbereitung zum Lufttransport, ein Arzt, anwesend war, dachte ich, wenn du gleich umfällst, ist ein Arzt da, der kann dir helfen. Nach ca. 30 Sekunden beruhigte sich das Schwindelgefühl wieder. Kurz darauf begann es wieder, genauso wie vorher. Keiner im Raum ließ sich etwas anmerken, alles ging weiter wie immer. Also lag es wohl an mir.

Gegen 09:00 Uhr war die Morgenlage beendet. Beim Verlassen des Raumes outete sich der Erste: „Mir ist es gerade gar nicht gut gegangen, aber ich habe gedacht, da ein Arzt im Raum ist, kann er mir ja helfen...” Schnell wurde klar, dass es uns allen so ergangen war. Die logische Schlussfolgerung war, da wir einen kollektiven, zeitgleichen Schwindelanfall aller ausschlossen, konnte es sich nur um ein Erdbeben handeln, wie es in Usbekistan durchaus häufiger vorkommt.

Erste Meldungen und Einsatzauftrag

Schnell wurden wir aus den Medien informiert, dass das Erdbeben sich in Pakistan ereignet hatte, mit einer Stärke von 7,6. Die Zahlen der ersten Opfer beliefen sich auf 2000. Im Verlaufe des Tages wurde deutlich, dass dieses Erdbeben in Pakistan verheerende Ausmaße annahm. Die Zahlen der vom Erdbeben Betroffenen stieg von Nachricht zu Nachricht rapide an. Ganze Landstriche und Dörfer waren total zerstört. Erschwerend kam hinzu, dass sich das Epizentrum des Erdbebens in Kaschmir befand, einer unzugänglichen Gebirgsregion im pakistanisch-indischen Grenzgebiet mit schwacher, nun zerstörter Infrastruktur. Rettungsmaßnahmen mit Bodenkräften waren nicht möglich.

Am 09.10.05 wurde das EG Termez darüber informiert, dass beabsichtigt ist, mit dem Transportflugzeug Transall C-160 Hilfsgüter aus Kabul in das Erdbebengebiet (Islamabad) zu transportieren und mit zwei mittleren Transporthubschraubern vom Typ CH-53GS vor Ort die Rettungs- und Hilfsmaßnahmen Pakistans zu unterstützen.

Übersichtskarte des Einsatzgebietes.

Der Auftrag für das EG Termez lautete

- mit C-160 Hilfsgüter für Pakistan und Einsatzmaterial für das in Muzaffarabad stationierte deutsche Kontingent nach Islamabad/Chaklala Airbase zu transportieren,
- mit zwei CH-53GS Hilfsgüter und Einsatzmaterial für das in Muzaffarabad stationierte deutsche Kontingent in das Erdbebengebiet zu transportieren,
- Rettungsteams zu Einsatzorten zu transportieren,
- Verletzte aus dem Erdbebengebiet nach Islamabad/Chaklala Airbase zu transportieren und
- den ISAF-Einsatz aus Termez mit MedEvac-Bereitschaft (C-160 und CH-53GS) sowie Personal- und Materialtransporten weiter durchzuführen.

Die erste Struktur des Einsatzteams beinhaltete einen Führer Hubschraubereinsatzkräfte, einen Verbindungsoffizier zum deutschen Kontingent in Muzaffarabad, sechs Hubschrauberführer, neun Bordmechaniker, vier Doorgunner, die mit den Bordmechanikern für die Sicherheit auf den Landeplätzen zuständig waren, drei Techniker Wartungsgruppe Boden und einen Rettungssanitäter. Im Verlaufe des Einsatzes wurde das Einsatzteam durch einen weiteren Rettungssanitäter für den zweiten Hubschrauber und einen Soldaten aus dem Luftumschlagzug ergänzt. Das Einsatzteam hatte somit eine Stärke von 27.

Am Limit

Der Verlauf des Einsatzes zeigte, dass sich dieser Personalansatz als das gerade noch zu verantwortende Minimum herausstellte. Weniger Personal hätte es nicht sein dürfen und länger hätte der Einsatz nicht dauern dürfen. Als Mindestbesatzung wurden zwei Hubschrauberführer, drei Bordmechaniker, ein Rettungssanitäter und ein Observer/Doorgunner festgelegt. Dieser Besatzungsansatz erwies sich als richtig, da an manchen Landeplätzen die Besatzung, im Zusammenwirken mit dem pakistanischen Piloten, für die Bodensicherheit sorgen musste.

Am 10.10.05 wurden mit drei C-160 der Führer der deutschen Einsatzkräfte mit einem deutschen Kontingent aus Kabul, sowie Hilfsgüter aus Kabul für Pakistan und Einsatzmaterial für das in Muzaffarabad stationierte deutsche Kontingent nach Islamabad/Chaklala Airbase geflogen. Ein Vorkommando des EG Termez erkundete vor Ort den vermutlichen Einsatz der deutschen Hubschrauber in Islamabad/Chaklala Airbase, mit dem Ziel, vor Ort zu verbleiben, um die Aufnahme der Hubschrauberkräfte vorzubereiten. Da bis zum Rückflug der C-160 nach Termez noch nicht über den Einsatz der beiden Hubschrauber entschieden wurde, verlegte das Vorkommando am gleichen Tag nach Termez zurück.

Deutsche und pakistanische Piloten arbeiteten vorbildlich zusammen.

Die Erkundung vor Ort hatte ergeben, dass es aufgrund der Größe des Bereichs, der Bodenorganisation und der zugewiesenen Örtlichkeit für eine Führungszelle keine Bedenken für einen Einsatz der deutschen Hubschrauber gab.

Für den 10.10.05 03:00Z* wurde die Abmarschbereitschaft der beiden CH-53GS für eine Eigenverlegung von Termez über Kabul nach Islamabad/Chaklala Airbase hergestellt. Geplante Einsatzzeit vor Ort: fünf Tage. Der Einsatzbefehl für die Hubschrauber erfolgte am 10.10.05 so spät, dass die Verlegung der Hubschrauber auf den 11.10.05 verschoben werden musste.

Das Vorkommando verlegte am 11.10.05 erneut mit C-160 über Kabul – wo weitere Hilfsgüter und Material für das deutsche Kontingent in Muzaffarabad aufgenommen wurden – nach Islamabad/Chaklala Airbase, um die Aufnahmebereitschaft der Hubschrauber sicher zu stellen.

Die beiden Hubschrauber starteten um 03:05Z in Termez und erreichten, nach einer Flugzeit von 04:15 Flugstunden, um 08:20Z Islamabad/Chaklala Airbase via Kabul. Ein für den Nachmittag geplanter Erkundungsflug musste aufgrund eines heftigen Gewitters ausfallen. Der Nachmittag wurde genutzt, um Verbindung mit pakistanischen Verantwortlichen aufzunehmen, erste Absprachen für den fliegerischen Einsatz der deutschen Hubschrauber zu treffen und erste Informationen der Amerikaner zu erhalten, die bereits mit Hubschrauberkräften im Hilfseinsatz geflogen sind.

Qualifizierte Unterstützung vor Ort

Am 12.10.05 war der erste Erkundungsflug mit beiden Hubschraubern für 03:00Z ins Einsatzgebiet – Muzaffarabad – geplant. Für alle Einsatzflüge wurde in jedem Hubschrauber ein pakistanischer Pilot eingeteilt, der die Besatzungen bei deren Einsatz beriet. Die pakistanischen Piloten waren ausnahmslos hoch qualifiziert und unterstützten die Besatzungen in vorbildlicher Weise. Besonders wichtig war die Tatsache, dass sie als Dolmetscher in jeder Situation auftreten konnten, da sie alle über gute englische Sprachkenntnisse verfügten und ihnen die gesellschaftliche Struktur der Bevölkerung bekannt war.

Um 03:05Z starteten beide Hubschrauber mit Teilen des Materials für das deutsche Kontingent aus Muzaffarabad von Islamabad/Chaklala Airbase. Diesen Flug begleitete der deutsche Botschafter in Pakistan, Herr Dr. Mulack, der im Verlaufe des Hilfseinsatzes an vier weiteren Einsatzflügen teilnahm, um sich persönlich ein Bild von der Lage vor Ort zu verschaffen.

Die ersten Tage des Einsatzes wurden genutzt, um das Material des deutschen Kontingents in Muzaffarabad im Lufttransport zu vervollständigen, die Rückflüge nach Islamabad/Chaklala Airbase, um Verletzte zu transportieren.

Kein Flug mit leerem Bauch – Hilfsgüter für Pakistan.

* Alle Zeitangaben während des Einsatzes in Z-Zeit. Mitteleuropäische Winterzeit plus 5 Stunden.

In kurzer Zeit konnten allein mit unseren zwei Hubschraubern weit über tausend Verletzte evakuiert werden.

Lufttransport – ohne Luft zu transportieren

Die Einsätze der deutschen Hubschrauber wurden überwiegend vom deutschen Kontingent in Muzaffarabad geplant, im Rahmen freier Kapazitäten wurde der Lufttransportraum der Planungszelle in Islamabad/Chaklala Airbase angeboten. Die Hilfsgüter waren überwiegend Zelte, Decken und Nahrungsmittel aller Art. Auch wenn die Koordination zwischen Muzaffarabad und Islamabad/Chaklala Airbase nicht immer „rund" lief, ist es immer gelungen, den Lufttransport der deutschen Hubschrauber so zu planen, dass immer Material, Personal oder Verletzte geflogen werden konnte. Nicht ein einziges Mal ist ein Hubschrauber leer geflogen.

Neben diesen Hilfsgütern wurde der Lufttransportraum genutzt, um z.B. eine Wasseraufbereitungsanlage des THW ins Erdbebengebiet zu transportieren, mehrere Rettungsteams in unzugängliche Regionen zu fliegen, die bisher noch nicht erreicht und versorgt werden konnten, sowie Soldaten der pakistanischen Armee an noch nicht versorgte Orte zu verbringen, um eine Grundorganisation und -versorgung aufzubauen, um die Voraussetzungen für einen Abtransport der Verletzten zu schaffen und eine spätere Versorgung der Bevölkerung sicher zu stellen. Das zuletzt Beschriebene war besonders wichtig, da gerade an Landeplätze, in Gebieten, die bisher noch nicht versorgt werden konnten, die Bevölkerung sich in unkontrollierter Weise dem Hubschrauber näherte.

Der überwiegende Teil der Einsatzflüge wurde nach Muzaffarabad Stadt, in das Gebiet des von Muzaffarabad südöstlich verlaufende Jhelum Tal und in das von Muzaffarabad nordöstlich verlaufende Kishanganga Tal sowie in deren angrenzenden Gebirgszügen bis unmittelbar an die Grenze zwischen Indien und Pakistan geflogen. Dieses ist besonders erwähnenswert, da aufgrund des Konfliktes zwischen beiden Staaten in diesem Gebiet vor unseren beiden Maschinen noch nie ein Hubschrauber geflogen ist.

Der Landeplatz in Muzaffarabad.

Darüber hinaus wurden Einsatzflüge, vor allem wenn der Transportraum von der pakistanischen Bodenorganisation in Islamabad/Chaklala Airbase verplant wurde, nach z.B. Rawala Kot, Bagh, Mansehra, Balakot, Batgran, Munda Gucha, Kagan u.a. durchgeführt.

Die Beschaffenheit und Art der Landeplätze sowie der Flugverkehr auf den Landeplätzen verlangte von der Besatzungen höchste Qualifikation, Konzentration, vorausschauendes, situationsbezogenes Handeln und fliegerisches Können. Neben Landeplätzen mit Neigungen bis zu 10°, Landungen auf Landeplätzen in bis zu 8600 ft Höhe oder in beengten Tälern, mussten Zeltstädte im Anflugsektor, startende, landende und überfliegende Hubschrauber sowie Personen und für den Abflug vorbereitete Verletzte, die sich in unmittelbarer Nähe zum Landepunkt aufhielten, berücksichtigt werden.

Hauptmann Edwin Vogel, Oberleutnant Adrian Roth, Hauptmann Alex Kestin und Oberstleutnant Marcus Bödefeld bei einer Einsatzbesprechung.

Mangelhafte Kommunikation

Schon vor Beginn des Einsatzes war dem Einsatzteam klar, dass die Hubschrauber wichtige Informationen nur an den Landeplätzen erhalten können. Nach dem Start ist während des Fluges eine Kommunikation mit den Hubschraubern unmöglich. Hier kann die ständige Forderung nach zuverlässigen Kommunikationsmitteln an Bord des Hubschraubers nur erneut wiederholt werden und deren Umsetzung schnell, mit Nachdruck, gefordert werden.

Auf dem Landeplatz in Muzaffarabad wurde eine Art Info-Zelle eingerichtet, die versuchte über Funk den Flugverkehr der an- und abfliegenden Hubschrauber zu koordinieren. Diese Koordination war jedoch nicht verlässlich, da vereinzelt Hubschrauberbesatzungen nicht konsequent den Anweisungen folgten.

Vermeidbare Gefährdungen

Nicht viel zuverlässiger und professioneller wurde der Flugverkehr in Islamabad/Chaklala Airbase koordiniert. Der häufige Frequenzwechsel (GND control, TWR, zwei APR-Frequenzen und die Streckenfrequenz) und mangelnde Funkdisziplin auf den Frequenzen führte nicht selten dazu, dass wichtige Informationen nicht bzw. schwer aufzunehmen waren. Da im An- und Abflug die Startbahn des Flugplatzes zu überfliegen war, kam es wiederholt vor, dass Verkehrsflugzeuge eine Start- oder Landefreigabe hatten, diese aber auch den Hubschraubern gegeben wurde. In einem Fall konnte die Besatzung einem startenden Verkehrsflugzeug kurz vor der Startbahn gerade noch ausweichen, sonst wäre es zu einer Kollision gekommen.

Klasse statt Masse

Wiederholte Vorschläge, im Westen des Flugplatzes eine helicopter arrival and departure route in 300 ft einzurichten, wurde nicht umgesetzt. Die Einrichtung einer solchen Route wird bei Zulauf weiterer Hubschrauber immer wichtiger. Aufgrund der geographischen Struktur des Erdbebengebiets sind nicht viele Landeplätze für mittlere oder schwere Transporthubschrauber vorhanden. Der wiederholte Aufruf, immer mehr Hubschrauber im Erdbebengebiet zur Verfügung zu haben, kann schnell eine gefährliche Grenze überschreiten. Ein Maximum an Hubschraubern ist nicht gleichzeitig das Optimum.

Es muss ein ausgewogenes Verhältnis zwischen mittleren bzw. schweren Transporthubschraubern und leichten Transporthubschraubern gefunden werden. Es werden immer mehr Nationen Hubschrauber ins Erdbebengebiet verlegen, zum Zeitpunkt unseres Einsatzes befanden sich japanische, amerikanische und pakistanische Hubschrauber im Erdbebengebiet. Hinzu flogen Hubschrauber des Roten Kreuz/Roter Halbmond und Ärzte ohne Grenzen. Alle Besatzungen sind unterschiedlich ausgebildet und fliegen nach unterschiedlichen Einsatzverfahren. Hier bedarf es einer konsequenten Organisation und Steuerung.

Kräfte des Technischen Hilfswerks entladen eine Wasseraufbereitungsanlage in Balakot.

Grundsätzlich wurden die Hubschraubereinsätze nicht optimal koordiniert. Gerade in Muzaffarabad kam es des öfteren vor, dass Hubschrauber über dem Landeplatz – bis zu 30 Minuten – kreisen mussten, bevor eine Landestelle frei wurde. Teilweise waren die Landeplätze durch abgestellte Hubschrauber so eng, dass ein ausreichender Sicher-

Vom downwash gegroundet – für diese Mi-8 ist vorerst Zwangspause.

heitsabstand schwer einzuhalten war. Während des Erdbebeneinsatzes sind vier am Boden befindliche Hubschrauber durch den downwash (Rotorabwind) landender Hubschrauber so beschädigt worden, dass sie vor Ort instand gesetzt werden müssen.

Der Tag nach Plan

Der tägliche Ablauf des Einsatzteams begann mit dem Frühstück um 00:00Z im Hotel, Abfahrt des Busses um 00:30Z, Einsatzbriefing 01:00Z auf Islamabad/Chaklala Airbase und Vorflugkontrolle. Der geplante Start um 02:00Z verzögerte sich jeden Tag, da die pakistanischen Piloten nicht zeitgerecht an den Hubschraubern erschienen. Die Einsatzflüge dauerten grundsätzlich bis SS+ (SR: 01:09Z; SS: 12:39Z), so dass sie gegen 13:00Z nach Islamabad/Chaklala Airbase zurückkehrten. Dann wurden die Verletzten aus den Hubschraubern getragen und anschließend die Hubschrauber wieder mit Hilfsgütern für den nächsten Tag beladen, um den pünktlichen Einsatzbeginn sicher zu stellen. Anschließend wurde die Nachflugkontrolle durchgeführt. Gegen 15:00Z verlegte das Einsatzteam zurück ins Hotel, wo um 16:00Z die Abendverpflegung eingenommen wurde und anschließend, gegen 16:30Z, das Debriefing des Einsatztages mit Informationen zum Folgetag erfolgte.

Um die Einsatzfähigkeit der Besatzungen über einen längeren Einsatzzeitraum, bei Belastungen dieser Intensität, aufrecht erhalten zu können, darf auf eine Hotelunterkunft nicht verzichtet werden.

An der Grenze der Belastbarkeit

Der fliegerische Hilfseinsatz während einer Naturkatastrophe dieser Dimension führt bei Mensch und Material zu Extrembelastungen. Wie schon aus vielen Einsätzen und Übungen bekannt, erweist sich das Waffensystem CH-53GS bei Dauerbelastungen dieser Art als äußerst zuverlässig. Es kam zu keinem nennenswerten Systemausfall oder technischem Problem. Die durchgeführten technischen Arbeiten waren ausnahmslos geplante Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten.

Die Belastung der Besatzungen erreichte zum Ende des Einsatzes einen Punkt, an dem ein größerer Personalwechsel erforderlich gewesen wäre, wenn der Hilfseinsatz über den 22.10.05 hinaus verlängert worden wäre. Alle Mitglieder des Einsatzteams waren hoch motiviert und absolvierten die Einsatzflüge verantwortungsvoll und sehr professionell. Jeder im Einsatzteam wusste, um was es ging, jeder gab alles, was er zu leisten in der Lage war, jedem waren aber auch die Grenzen bewusst und bekannt, die trotz der besonderen Situation nicht überschritten werden durften.

Risiken und Nebenwirkungen

Die Malariaprophylaxe mit Malarone wurde von vielen Soldaten durch ihre Nebenwirkungen zur Belastung. Die Nebenwirkungen machten sich durch tagelange Magenkrämpfe und Durchfall bemerkbar.

Die Flugwetterbedingungen waren überwiegend problemlos, am 15.10.05 machten Niederschläge den Einsatzflug in vereinzelten Gebieten grenzwertig aber noch durchführbar. An diesem Tag verunglückte ein pakistanischer Hubschrauber, vermutlich aus Wettergründen. Bei diesem Absturz kam die gesamte sechsköpfige Besatzung ums Leben.

Die Tagestemperaturen beliefen sich auf über 30°C. Nachts kühlte es sich, vor allem in den Gebirgsregionen deutlich ab, teilweise unter den Gefrierpunkt, so dass es zwingend erforderlich ist, die Bevölkerung im Erdbebengebiet mit Zelten und Decken zu versorgen.

Während der Nacht verblieben die deutschen Hubschrauber in Islamabad/Chaklala Airbase. Die

amerikanischen und pakistanischen Hubschrauber verlegten nach Einsatzende auf einen Heeresfliegerstützpunkt im Süden von Islamabad, Qasim Airbase.

Dank und Anerkennung in der pakistanischen Öffentlichkeit

Die deutschen Hubschrauber waren in der Regel die ersten, die ins Einsatzgebiet flogen und immer die letzten, die zurückkehrten. Am 16.10.05 konnten die Einsatzflüge aufgrund eines Gewitters nicht wie geplant durchgeführt werden. Nach einer Wetterberuhigung gegen 09:30Z starteten beide deutschen Hubschrauber zu einem Wettererkundungsflug. Vorher wurden fernmündlich Wetterinformationen aus Muzaffarabad eingeholt, die besagten, dass im Einsatzgebiet gute Wetterbedingungen vorliegen. So konnten zumindest am Nachmittag noch Hilfsflüge durchgeführt werden. An diesem Tag wurden Hilfsflüge nur von den deutschen Hubschraubern durchgeführt. Die Maschinen aller anderen Nationen verblieben am Boden. Dieses wurde dem Einsatzteam von den Pakistanis wiederholt hoch angerechnet und wurde in der Presse sehr lobend erwähnt.

Inspektion mit amerikanischer Unterstützung

In der 41. Kalenderwoche wurde das Einsatzteam darüber informiert, dass der Hilfseinsatz über die geplanten fünf Tage verlängert wird. Neuer, geplanter Termin für das Einsatzende war der 21.10.05. Hierdurch war es erforderlich, im Einsatzgebiet für beide Hubschrauber eine Teilphase (periodische Inspektion) durchzuführen. Da die Infrastruktur auf Islamabad/Chaklala Airbase für diese Teilphase ungeeignet war, wurde eine Erkundung auf Qasim Airbase durchgeführt. Hier waren die amerikanischen Einsatzkräfte stationiert. Diese sagten uns jedwede Unterstützung zu. Da die Amerikaner sich mit zwei CH-53E am Hilfseinsatz beteiligten, war auch technisches Know How und Material zur Unterstützung vorhanden.

Am 16.10.05 erreichten acht Techniker Islamabad/Chaklala Airbase, um in der Nacht vom 16.10. auf den 17.10.05 die Teilphase an der 84+98 und in der Nacht vom 19.10. auf den 20.10.05 die Teilphase an der 84+45 durchzuführen. Wie geplant wurden die Arbeiten auf Qasim Airbase durchgeführt und verliefen reibungslos und mit bester Unterstützung durch die Amerikaner. Am 17.10. konnte die 84+98 um 06:50Z und am 20.10. die 84+45 um 08:10Z zu weiteren Hilfsflügen starten.

Am letzten Einsatztag, dem 21.10.05, wurden die ersten Teile des deutschen Kontingents

Vom Schrecken gezeichnet, aber für's Erste in Sicherheit.

gegen 03:45Z in einer Stärke von 26 Mann in Muzaffarabad aufgenommen und nach Islamabad/Chaklala Airbase geflogen. Der Lufttransportraum der beiden Hubschrauber wurde ab 02:00Z noch genutzt, um Hilfsgüter ins Erdbebengebiet zu transportieren. Gegen 09:35Z wurde der Hilfseinsatz mit den letzten 25 Verletzten an Bord auf Islamabad/Chaklala Airbase beendet.

Bis 12:00Z wurde die Abmarschbereitschaft des Einsatzteams und der Hubschrauber hergestellt.

Am 22.10.05 verzögerte sich der Abflug von 04:00Z auf 07:30Z, da alle Rettungswesten neu kodiert und der Mode 4 des Transponders gewechselt werden musste. Die Daten hatten sich während der Nacht geändert und konnten nur mit einer C-160 nach Islamabad/Chaklala Airbase geflogen werden.

Um 07:30Z starteten die beiden CH-53GS von Islamabad/Chaklala Airbase und erreichten im direkten Flug über der Kyber- und Salangpass Termez um 11:10Z.

Überflüssiger Stress am Boden

Für einen Einsatz dieser Intensität ist es zwingend erforderlich, dass Versorgungsflüge mit C-160 für das Einsatzkontingent regelmäßig und zuverlässig erfolgen. Diese Planung wurde im EG Termez zeitgerecht geplant, mit dem Führer vor Ort koordiniert und besprochen und an die zuständigen Dienststellen zeitgerecht weitergeleitet. Zusätzlich wurde jede dieser Flugbewegungen im direkten Gespräch noch einmal mit BaseOps (Flugabfertigung) besprochen. Leider kam es durch BaseOps Islamabad/Chaklala Airbase immer wieder zu negativen Überraschungen, weil sich das Flugabfertigungspersonal trotz der stundenlangen Diskussionen und Zusagen nicht an diese Abmachungen hielt. Stete Ausrede war, dass nicht ausreichend Abstellfläche zur Verfügung stünde. Dieses deckte sich in keiner Weise mit meinen Beobachtungen vor Ort.

Es kam des öfteren vor, dass vor Einflug in den pakistanischen Luftraum Holdings geflogen werden mussten, obgleich eine gültige Diploclearence (diplomatische Freigabe) vorlag und die C-160 mit Hilfsgütern beladen war. Gleiches gilt für den Anflug auf Islamabad/Chaklala Airbase. Hier hatten deutsche C-160 teilweise bis zu 40 Minuten Warteverfahren zu fliegen, um anschließend dennoch nach Peschawar ausweichen zu müssen, da nicht mehr genügend Flugbenzin an Bord war.

Schwund und Fund

Die Organisation, ein dringend benötigtes 300-Mann-Zelt von Kabul über Islamabad/Chaklala Airbase nach Muzaffarabad zu transportieren, entpuppte sich als ein Abenteuer. Aufgrund des Materialumfangs musste das Zelt in mehreren C-160 transportiert werden. Teilweise erhielten die C-160 eine Landeerlaubnis in Islamabad/Chaklala Airbase, eine C-160 wurde nach Peschawar umgeleitet, wo Teile des Zeltes entladen wurden.

Die Informationen von BaseOps Islamabad/Chaklala Airbase waren widersprüchlich, mal hieß es in Peschawar stünden

Islamabad/Chakala Airbase – ein Platz mit zu wenig Abstellfläche?

Die Heeresflieger konnten Vielen Hilfe und Hoffnung bringen.

keine Bodendienste zur Verfügung, später hieß es, alle C-160 müssten nach Peschawar umgeleitet werden, um dort entladen zu werden, was anschließend wieder zurück genommen wurde. Um so erstaunter war ich, nachdem mir nach intensiven, zeitaufwendigen Gesprächen die Landeerlaubnis der C-160 zugesagt wurde, dass sie bereits in Peschawar entladen hatte.

Für den Folgetag wurde ein Lastwagenkonvoi zusammen gestellt, um die letzten Teile des 300-Mann-Zelts aus Peschawar abzuholen. Vor Ort wurden nur noch die leeren Paletten aufgefunden und nur durch intensives Beharren und Suche vor Ort konnten die Zeltteile aufgefunden werden und nach Islamabad/Chaklala Airbase transportiert werden.

Gerettet – aber Tausende sind noch in akuter Lebensgefahr.

Eine positive Bilanz

Die Leitungsdaten des Einsatzes fassen sich wie folgt zusammen:

Anzahl der Soldaten des Einsatzteams (EG Termez) während des gesamten Einsatzes:	43
Anzahl der Missionen C-160:	24
Anzahl der Umläufe CH-53GS:	135
Flugstunden C-160:	105:40
Flugstunden CH-53GS:	98:00
Passagiere C-160:	174
Passagiere CH-53GS:	2252
Vertreter der Presse CH-53GS:	76
Verletzte C-160:	0
Verletzte CH-53GS:	1754
Ladung C-160:	109,3 to
Ladung CH-53GS:	172,5 to

Der Autor:

Oberstleutnant Marcus Bödefeld ist Chef der I. Inspektion, Lehrgruppe A der Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg und war als Staffelkapitän des Einsatzgeschwaders Termez in Usbekistan eingesetzt.

Joint and combined – never mind ?

Operational Rehearsal „Noble Javelin 2005" auf Fuerteventura

NATO-Gipfeltreffen Prag 2002: Die Staatschefs der Mitgliedsstaaten beschließen, eine NATO-Eingreiftruppe (NATO Response Force, NRF) ins Leben zu rufen, die technologisch vorangeschritten, flexibel, interoperabel, verlege- und durchhaltefähig über Land-, See- und Luftkräfte verfügen soll, die schnell dorthin verlegt werden sollen, wo sie benötigt werden. Der Umfang der Landkräfte soll dabei ein Brigadeäquivalent sein und die Einsatzdauer 30 bis 60 Tage nicht überschreiten; Eine eingeschränkte Einsatzfähigkeit (IOC) soll bis Oktober 2004, die volle Einsatzfähigkeit (FOC) bis Oktober 2006 hergestellt sein.

Plan und Wirklichkeit

Ab Januar 2005 befand sich das Transporthubschrauberregiment 10 in der Bereitschaftsphase (Phase 2) für NRF 4. Dazu wurde durch das Regiment eine deutsche Heeresfliegereinheit gestellt, als dessen Verbindungselement zur übergeordneten Brigade ich eingeplant wurde. Noch während der Vorbereitungsphase (Phase 1) wurde die Luftbeweglichkeit der NRF 4 Brigade, im Kern die 43. Mechanized Brigade (Mech Bde) (NL), zusammen mit niederländischen Heeresfliegerkräften der 12. Air Manouverable Brigade (AMB) sichergestellt. Durch kurzfristige Lageänderungen stand die 12. AMB (NL) für die Bereitschaftsphase nicht zur Verfügung, so dass die deutsche Heeresfliegereinheit die Lufttransportkapazität der NRF-Brigade allein sicherstellen musste. Doch nicht nur bei unserem Bündnispartner gab es immer wieder Änderungen. So verfügte unsere Einheit noch in der Vorbereitung über ein „Combined Joint Planning Team" (CJPT), welches dann letztlich auf das Verbindungskommando in Stärke von zwei Offizieren und einem Feldwebel reduziert wurde.

Bereits in der Vorbereitung hatten wir an zahlreichen Übungen und Ausbildungen teilgenommen, die letztendlich zur nationalen und internationalen Zertifizierung geführt haben. Das gesamte Szenario spielte sich immer auf internationaler Ebene, also immer auch im Rahmen Joint/Combined Operations, ab. Ich erwähnte bereits, dass die Hubschrauberkomponente der 12. AMB (NL) im Zeitraum NRF 4 nicht zur Verfügung stand. Damit war auch kein „Heeresfliegersachverstand" mehr auf Brigadeebene vorhanden, denn durch den Wegfall des CJPT (GER) gab es im Stab der NRF-Brigade nur noch das Verbindungskommando der deutschen Heeresfliegereinheit, das aber eigentlich nicht zum Brigadestab gehörte. Mit Beginn des Bereitschaftszeitraumes erhöhte sich die Übungsintensität noch einmal deutlich. Schon bald zeigte sich, dass man sich im Brigadestab sehr wohl darüber im Klaren war, dass unser Verbindungskommando die einzige Hubschrauberkompetenz besaß, und so wurden wir von den Holländern kurzfristig „umgetauft" und sollten nicht mehr „Liaisonteam" sondern besser doch „HeliOps" sein und als solche verantwortlich zeichnen für die Planung und Durchführung der Hubschraubereinsätze der NRF-Brigade. Soweit es die „Command Post Excercises" (CPX) und Seminare betraf, ergaben sich zunächst auch keine Schwierigkeiten. Kritisch wurde die Situation erst, als entschieden wurde, mich als Verbindungskommando zum Operational Rehearsal (OpReh) Joble Javelin zu schicken. Das OpReh wurde unter Kommando des Befehlshabers der

Soldaten eines dänischen Aufklärungszuges vor dem „Boarden" eines britischen Merlin.

„Zivile Evacuees" beim Verlassen einer britischen Seaking.

Deployable Joint Task Force (DJTF) aus Neapel durchgeführt und fand auf den Kanaren statt. Die DJTF verfügte über drei Komponenten mit entsprechenden Stäben: das Land Component Command (LCC), das Maritime Component Command (MCC) sowie das Air Component Command (ACC). Im Rahmen dieses OpRehs bildete die 43. MechBde (NL) das LCC ab, und wurde dazu auf Fuerteventura eingesetzt.

Als ich am 01. April auf Fuerteventura eintraf war es warm und es schien erwartungsgemäß die Sonne. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich in der Kasernenanlage, die sämtliche Hauptquartiere und Gefechtstände aufnehmen sollte, lediglich erste Teile der DJTF, die bereits komplett einsatzbereit waren. Das Hauptquartier (HQ) des LCC, also mein Arbeitsbereich, war noch im Aufbau begriffen, so dass mir noch kein fester Arbeitsplatz zur Verfügung stand. Ich nutzte die Zeit, um den Ernstfalleinsatz der spanischen Cougar zu koordinieren und traf mich dazu mit dem Brigadearzt und der spanischen Hubschrauberbesatzung, die für den Übungszeitraum auf dem Verkehrsflugplatz Fuerteventura stationiert war. Die Spanier waren sehr kooperativ und so führten wir in den nächsten Tagen mehrere Einweisungen und Trainings durch, die dann in einer MedEvac-Übung gipfelten, um einen möglichen Notfall zu bewältigen. Außer diesem spanischen Hubschrauber gab es zu diesem Zeitpunkt keine weiteren, um die ich mich hätte kümmern können. Eine deutsche Beteiligung mit Luftfahrzeugen wurde anfänglich diskutiert, aber nicht bewilligt.

Schwerpunkt des OpRehs sollte es sein, im Rahmen einer luftbeweglichen Evakuierungsoperation ohne Kampfhandlung (Non Combatant Evacuation Operation, NEO) eine Anzahl von etwa 30 - 60 Personen zu transportieren. Es sollten dazu Hubschrauber eingesetzt werden, die durch das MCC gestellt werden würden. Das MCC befand sich zu diesem Zeitpunkt allerdings erst mit einem kleinen Vorkommando auf der Insel und mit seinen Hauptkräften noch auf dem Weg vom Mittelmeer zu den Kanaren. Mein Informationsstand hinsichtlich der Verfügbarkeit oder Fähigkeit der Hubschrauber des MCC war mehr als dürftig und verbesserte sich auch erst, als nach sechs Tagen der spanische Verbindungsoffizier des MCC eintraf. Er lieferte mir einiges an Information und verfügte über eine eigene Cronos-Anbindung, eine essentielle Informationsplattform, zu der ich keinen Zugriff hatte. Er konnte mir auch die Telefonnummer eines Ansprechpartners auf der HMS Invincible nennen, des britischen Flugzeugträgers, auf dem die Hubschrauber stationiert sein sollten, gab mir allerdings gleichzeitig den Rat, Informationen doch besser über E-Mails auszutauschen. Ich rief trotzdem auf der Invincible an und war mir dann allerdings nicht mehr so sicher, ob ich mit einem Flugzeugträger oder einem getauchten Unterseeboot telefonieren würde. Die Verbindung war schlecht und in dem Ops Center war mein Ansprechpartner nicht anwesend. Also weiter über E-Mail.

Vorsicht Steinschlag!

Der Schiffsverband der Invincible verfügte über Merlin- (MH 101) sowie über Seaking- (MK 41) Hubschrauber. Insgesamt war die Erfahrung der britischen Marinepiloten mit Landoperationen nicht sehr positiv, es herrschten anfänglich große Zweifel vor, ob die von mir vorgeschlagenen Landeplätze für die Marinehubschrauber geeignet wären. Ich hatte sie selbst erkundet, fotografiert und gemäß ATP 49 dokumentiert. Aussage des MCC war es aber zunächst, dass man entweder auf einem Flugplatz oder aber auf einem Schiff landen werde, was natürlich mit unserer Operationsplanung nur schwer in Einklang zu bringen gewesen wäre. Die Angst vor einer möglichen Beschädigung der Hubschrauber durch umherfliegende Gesteinsbrocken war erheblich, hätte das doch zur Folge gehabt, dass der betroffene Hubschrauber eventuell auf Fuerteventura hätte verbleiben müssen, denn der Rückverlegezeitpunkt der Invincible konnte aufgrund eines Dockaufenthaltes auf keinen Fall verschoben werden. Um diese Be-

denken zu zerstreuen und endlich vernünftige Absprachen treffen zu können, sollte ich also sofort nach Eintreffen auf die Invincible. Dort konnte ich die originalen Landeplatzbilder zeigen und dazu auch noch meine persönliche Einschätzung geben. Im Gegenzug erfuhr ich alles, was ich für meine weiteren Planungen benötigte. Überrascht war ich von der Ladekapazität der Hubschrauber, eine Merlin konnte zehn und ein Seaking sechs Soldaten transportieren. Durch die Spezialisierung auf Seekriegsführung sind in diese Hubschrauber diverse Geräte eingerüstet, die die Ladekapazität deutlich reduzieren. Um letzte Unsicherheiten zu beseitigen, setzten wir für den nächsten Tag einen Erkundungsflug an, auf welchem ich eine Einweisung in die Area of Operations (AO) durchführen sollte. Dieser Flug überzeugte meine Fliegerkameraden letztendlich, dass alle gewählten Landeplätze für eine Landung, auch solch großer Hubschrauber wie der Merlin, geeignet wären und somit erhielt ich einen Tag vor unserer geplanten Evakuierungsoperation grünes Licht für den Einsatz der Hubschrauber. Am nächsten Tag sollten wir zwei Merlin, einen Seaking sowie einen Führungs- und Überwachungshubschrauber ebenfalls vom Typ Seaking einsetzen können. Der Rest des Tages verlief nur noch in Hektik. Ich musste letzte Befehle schreiben, das Air Mission Briefing für den Abend vorbereiten und noch an mehreren Meetings teilnehmen. Danke, dass ich das alles allein machen durfte. Der nächste Tag begann wieder mit herrlichem Sonnenschein, allerdings trübte sich meine Stimmung als ich hörte, dass eine Merlin mit technischem Defekt erst später in die dann laufende Operation einsteigen werde. Na ja, dachte ich bei mir, erstens warum sollte es den Briten besser gehen als uns und zweitens wäre es eigentlich auch gar kein richtiger Hubschraubereinsatz, wenn einfach von Anfang bis Ende alles so laufen würde, wie geplant. Die Operation selbst verlief dann auch völlig reibungslos. Es wurde zunächst die Extraction Force eingeflogen, diese brachte die zu evakuierenden Menschen zum Pick Up Point, von welchem sie zum Dropping Point geflogen wurden. Insgesamt wurden etwa 50 Personen ohne Zwischenfälle ausgeflogen, so dass der fliegerische Teil als ein voller Erfolg angesehen werden konnte. Aber zu welchem Preis, das ist die Frage, die es einmal näher zu betrachten gilt.

Große Show – mäßige Leistung

Für die Evakuierung standen Hubschrauber zur Verfügung, die offensichtlich nur bedingt für die Erfüllung des Auftrages geeignet waren. Hubschrauber von vergleichbarer Größe, also zum Beispiel CH-53, transportieren in der Heeresversion selbst bei eingerüstetem ballistischen Schutz mehr als doppelt so viele Personen. Durch die reduzierte Ladekapazität erhöhte sich also die Einsatzdauer. Zusätzlich führten die Anforderungen an einen geeigneten Landeplatz (Landeplatzgröße 5) dazu, dass nur im weiteren Umfeld des Objektes gelandet werden konnte und somit der Einsatz der Bodenkräfte nachhaltig erschwert wurde. Obwohl die Operation erfolgreich verlief, machte sie mich insgesamt betroffen. Das auf Fuerteventura gespielte Szenario hätte meiner Einschätzung nach ideal zu unserem LTH-Fähigkeitsprofil gepasst: relativ kleiner Einsatzraum und relativ geringes Bedrohungspotenzial. Hier hätten wir uns selbst mit unserer guten alten UH-1D auf hohem internationalen Niveau gut darstellen können. Diese Chance konnten wir leider nicht nutzen.

Ich konnte für mich einige Erkenntnisse, die ich bereits bei meinen KFOR-Einsätzen gewinnen konnte, bestätigt finden: die Wahrscheinlichkeit einer erfolgreichen Operation steigt mit dem Grad der Eingespieltheit der Akteure.

Dieser Satz ist so banal wie trivial, ich möchte ihn an dieser Stelle aber einmal folgendermaßen interpretieren: Joint-/Combinedness hat auch ihre Grenzen, trotz internationaler politischer Interessen sollten wir nicht aus den Augen verlieren, den Einsatz unserer Mittel am Auftrag zu orientieren. Die gleichzeitige Beteiligung dreier Teilstreitkräfte verschiedener Nationen an einer gemeinsamen Operation ist vielleicht ein medienwirksamer Erfolg, aus militärischer Sicht aber zumindest meiner Auffassung nach nicht notwendigerweise immer die „Ultima Ratio".

Was aber kann ich für die Heeresfliegertruppe festhalten? Im Rahmen sämtlicher NRF 4-Vorhaben trat die Bedeutung der dritten Dimension immer wieder deutlich zu Tage. Es sind so gut wie keine modernen militärischen Operationen ohne Transporthubschrauberbeteiligung denkbar. Diesem Sachverhalt stand unsere Präsenz in den entsprechenden Führungsebenen völlig entgegen. Unsere materielle Ausstattung, insbesondere mit IT- und anderen Führungsmitteln ist immer noch sub-optimal. Da wir voraussichtlich mit dem Transporthubschrauberregiment 10 wieder mit NRF 10 beauftragt werden, sollten wir bis dahin unsere Interoperabilität noch deutlich verbessern, sowohl hinsichtlich unserer Ausbildung auf internationalen Standards als auch besonders hinsichtlich unserer Ausstattung, die sich ebenfalls an internationalen Standards orientieren muss.

NRF 4 – Mission completed!

Der Autor:

Hauptmann Kai Eggert ist Schwarmführer bei der 1./Fliegenden Abteilung 101 in Faßberg.

NATO Response Force

Die Heeresfliegerstaffel NRF 4

Bei einem Dienstaufsichtsbesuch des Kommandeurs der Division Luftbewegliche Operationen (DLO) im September 2003 erhielt das Transporthubschrauberregiment 10 den mündlichen Auftrag, sich auf die Aufstellung eines deutschen Hubschrauberkontingentes mit leichten Transporthubschraubern (LTH) und auf die Führung der binationalen Heli Task Force (mit niederländischen Hubschraubern) im Rahmen der NATO Response Force 4 (NRF 4) einzustellen.

Die Rahmenbedingungen für den deutschen Heeresfliegeranteil waren:

1. 8 LTH UH-1D, davon 2 MedEvac
2. Einsatz bei Tag und Nacht
3. Besatzungsfaktor 2,0
4. Einsatz weltweit (Wüste, Polar, Hochgebirge)
5. Einsatzdauer bis zu 6 Monaten, davon 30 Tage autark.

Jawohl! – aber was ist eigentlich die NRF?

Bei einem informellen Treffen der NATO-Verteidigungsminister vom 23.–25. September 2002 in Warschau schlagen die Vereinigten Staaten von Amerika den Aufbau einer schnellen Eingreiftruppe der Allianz vor. Bereits beim NATO-Gipfel in Prag am 21./22. November 2002 beschließen die NATO-Partner den Aufbau der NATO Response Force, der NATO-Stab erhält den Auftrag, entsprechende Pläne zu erarbeiten.

Auf ihrem Frühjahrstreffen in Brüssel vom 12./13. Juni 2003 billigen die NATO-Verteidigungsminister ein umfassendes NRF-Konzept.

Am 15. Oktober 2003 startet die „Implementation Stage NRF" mit begrenzten Fähigkeiten und 30-Tage-Verlegebereitschaft als erste Test-Stufe für NRF-Verfahren und -Strukturen. Die vorläufige NRF-Einsatzfähigkeit (IOC) wurde im Oktober 2004 beschlossen.

Das Konzept der NATO Response Force soll entscheidend dazu beitragen, die Streitkräfte der NATO an die gewandelten Sicherheitsgefahren anzupassen und damit die Funktion der NATO als dem zentralen transatlantischen sicherheits- und verteidigungspolitischen Handlungsforum zu gewährleisten.

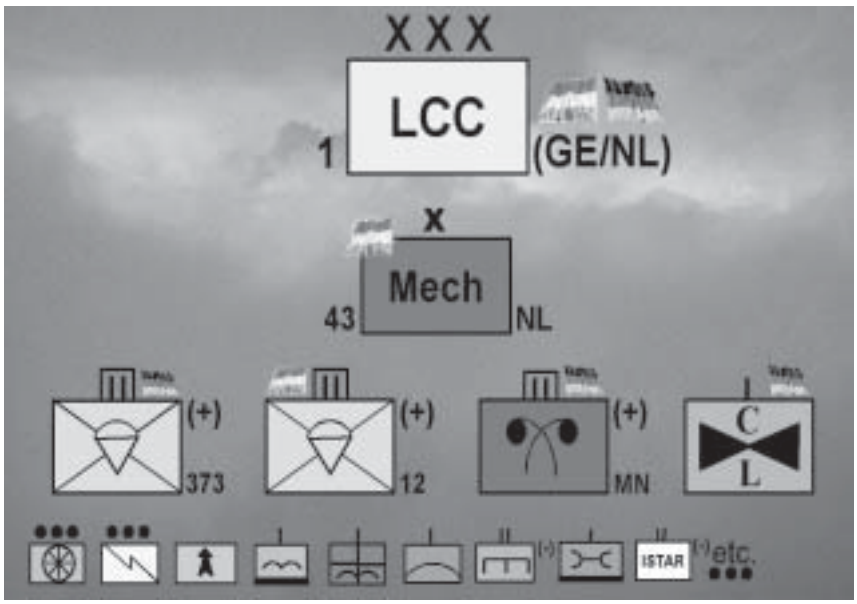
Die teilnehmenden Nationen sollen durch die NRF in die Lage versetzt werden, die Fähigkeiten der jeweiligen nationalen Streitkräftebeiträge schrittweise zu verbessern. Dies geschieht vor allem über die halbjährlichen Zyklen, in denen verschiedene Kräfte eingesetzt werden. Diesen Zyklen geht je eine halbjährliche Trainings- und Zertifizierungsphase mit festgelegten NATO-Standards voraus.

NRF 4

Für die NRF 4 wurde, unter Führung des SACEUR (Supreme Allied Commander Europe), das NATO RHQ AFSOUTH (Regional Head Quater Allied Forces South) in Neapel mit dem Aufbau, Training und bei Einsatz mit der Führung beauftragt. Diesem wurde jeweils ein

- Air Component Command (ACC),
- Maritime Component Command (MCC),
- Special Operations Component Command (SOCC) und
- Land Component Command (LCC)

unterstellt.



Führung der NRF 4.

Dem I. Korps GE/NL in Münster war für NRF 4 die 43. Mechanisierte Brigade der Niederlande unterstellt, dieser wiederum der Großteil der für NRF 4 vorgesehenen Truppenteile, darunter auch die Heeresfliegerstaffel NRF 4.

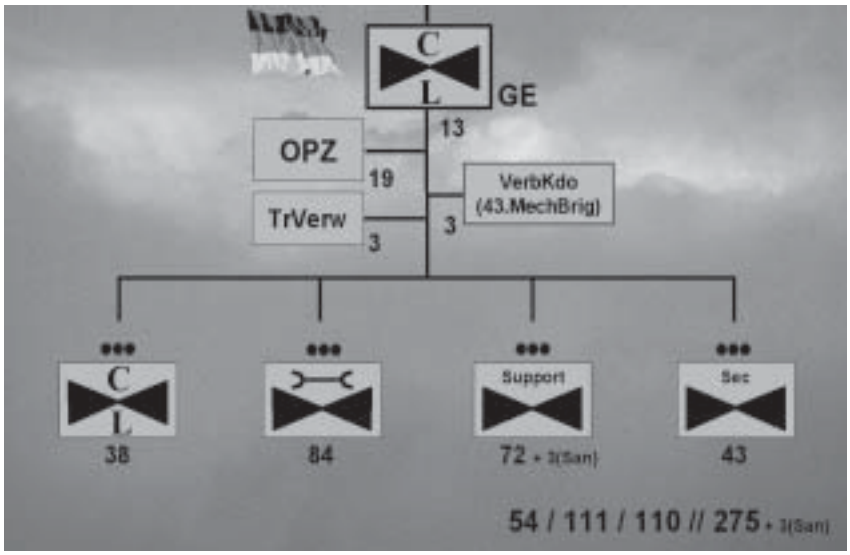
Um nun mit der eigenen Planung, Ausbildung, der Erstellung einer Personal-STAN und Material-STAN beginnen zu können, waren zunächst mehrere Besprechungen mit den angesprochenen niederländischen Hubschrauberkräften notwendig. Unser Ansprechpartner war die niederländische 11. Air Manoeuvre Brigade (11. AMB) in Arnheim, die zu Beginn der Planungen mit AH 64-D, CH-47 und Cougar sowie eigenen Infanteristen den Hauptteil der Air Manoeuvre-Fähigkeit der NRF 4 sicher stellen sollte.

Anfang 2004 meldete sich jedoch das niederländische Hubschrauberkontingent aufgrund anderer, nationaler Schwerpunkte (u.a. Einsätze im Irak und Afghanistan) von der NRF 4 ab, so dass aus der ursprünglichen Planung, zwei Btl/Abt Äquivalenten unter deutscher und niederländischer Führung, nur noch der deutsche Anteil übrig blieb.

Als dieser aus militärpolitischen Gründen zu einem taktischen Verband auf Staffelgröße verkleinert und nach Weisung durch die Division Luftbewegliche Operationen (DLO) nur mit eigenem F-STAN-Material ausgestattet werden durfte, blieb die HFlgStff NRF 4 als einzige taktische Lufttransportkomponente für den LCC der NRF 4 übrig.

Schwerpunkte

Der eigene Schwerpunkt lag zunächst in der Identifikation der Fähigkeitsanforderungen, der sich daraus ergebenen Ausbildungsplanung und der persönlichen Vorbereitung wie:



Heeresfliegerstaffel NRF 4.

- Lehrgänge: Überleben Land, Überleben See und Combat Search Interrogation (CSI)
- Lehrgang: Containerpacker zum Verladen per See, Luft oder Land
- Gebirgsflugausbildung
- Intensivieren der BiV-Aus- und Weiterbildung
- Feststellen der Tropentauglichkeit
- NRF-Impfprogramm gegen Gelbfieber und Japanische Enzephalitis
- Umplanungen von Lehrgängen während der Stand-by-Phase
- Durchführen eines Doorgunner-Lehrgangs
- Ausbildung eines eigenen Sicherungszuges.

Parallel dazu galt es, eine Aufnahmeorganisation zu betreiben, die das für die Staffel vorgesehene Material annimmt, überprüft, Mängel behebt, bucht, lagert und schließlich in Container verpackt. Die 30 Soldaten starke Aufnahmeorganisation musste aus dem laufenden Betrieb des Regimentes, parallel zur Gestellung des KFOR-Kontingentes „herausgeschnitten" werden, um von Juni 2004 bis November 2005 das in die HFlgStff NRF 4 als eigene „Kalenderführende Dienststelle" gebuchte Material zu bewirtschaften.

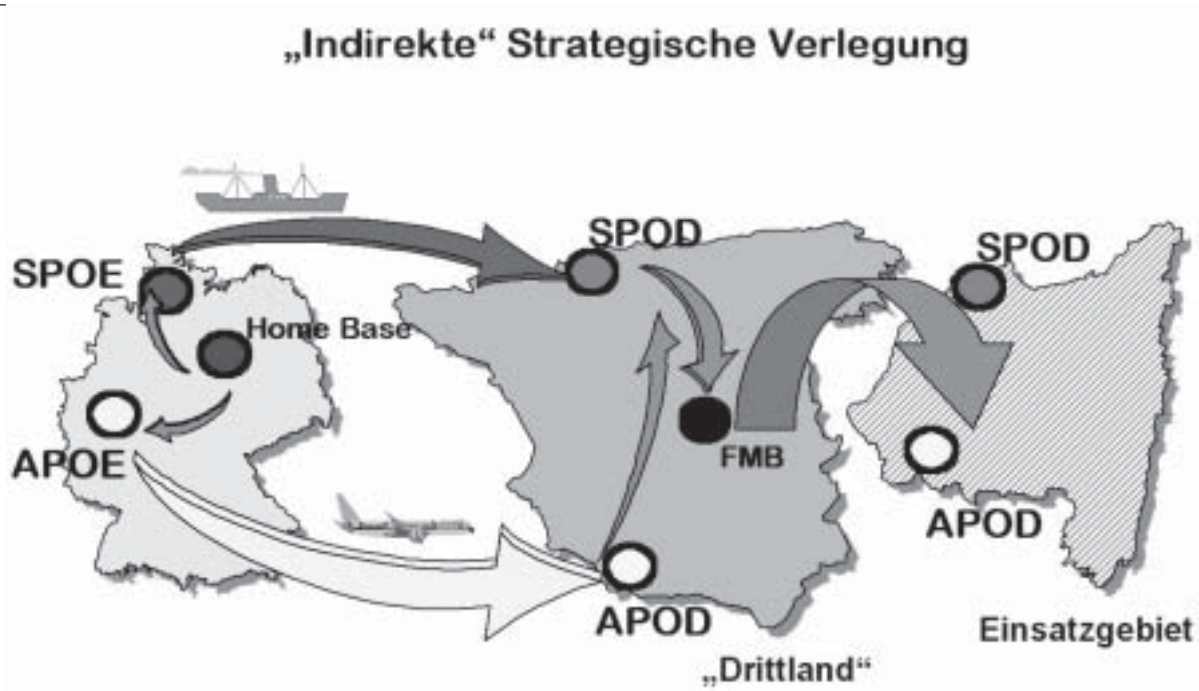
Auch wenn außer dem Staffelkapitän kein weiterer Soldat in die Staffel kommandiert wurde, mussten die vorgesehenen Teileinheitsführer das jeweilige Material gemäß VWH 21 (Versorgungsweisung Heer) und der BesAnLog (Besondere Anweisung Logistik) komplett übernehmen und verwalten.

Über 8300 Artikel mussten umgebucht und bewegt werden, ca. 3500 davon aus dem eigenen Regiment, knapp 5000 aus dem Bereich der Luftmechanisierten Brigade 1 (LMechBrig 1) oder aus anderen Truppengattungen und Organisationsbereichen.

Da jedoch ein Großteil des nun umgebuchten Materials auch im Regiment zur Erhaltung des Grundbetriebes benötigt wurde (z.B. Rotortuner, Notschwimmer, Notfunksender), waren zeitaufwendige Leihausgaben notwendig – ein „Traum" für die Abteilung Matateriallnachweis im Regiment!

Schon im 1. Halbjahr 2004 wurden die ersten Übungen zur nationalen Zertifizierung (Field Training Exercise, FTX LMechBrig 1, BORA I 04) und zur Abstimmung gemeinsamer Verfahren, insbesondere mit der 43.MechBrig(NL), durchgeführt.

Die Besatzungen übten mit der niederändischen Infanterie, das



Verlegung und Einsatz der Heeresfliegerstaffel NRF.

Personal der Operationszentrale (OPZ) wurde in die Führungssysteme und Planungsabläufe des Brigadestabes eingewiesen und das Verbindungskommando der Staffel nahm an Übungen und Seminaren in den Niederlanden und Frankreich teil.

Geplant und geübt wurde vor allem der Einsatz der NRF 4 als Initial Entry Force (IEF) für eine schnelle Anfangsoperation (Initial Entry Operation, IEO). Von einem sicheren Drittland aus (indirekte Verlegung) sollen erste wesentliche Infrastrukturen wie Seehafen (Seaport of debarcation, SPOD) oder Flughafen (Airport of debarcation, APOD) sowie Schlüsselgelände gewonnen werden, um so die Voraussetzungen für die Verlegung und den Aufmarsch von Folgekräften zu schaffen.

Ziel ist es, möglichst schnell eigene Kräfte in das Einsatzgebiet zu verlegen, um vor Ort durchhaltefähig „Flagge zu zeigen” und frühzeitig „stabilisierend” bzw. „deeskalierend” zu wirken. Dabei soll der Einsatzraum bis zum Eintreffen der Folgekräfte gegen reguläre und irreguläre Kräfte gesichert und ggf. gehalten werden.

Die Einsatzdauer richtet sich dabei nach Auftrag, Verfügbarkeit und Verlegung der Folgekräfte sowie der weiteren Lageentwicklung im Operationsgebiet. Einschließlich der eigenen Verlegung ist mit einer Einsatzdauer von nicht unter einem Monat zu rechnen, wobei Teile des Einsatzverbandes auch den Folgekräften zur Unterstützung unterstellt werden und damit bis zu sechs Monaten gebunden sein können.

Abgeschlossen wurde die Vorbereitung im Oktober 2004 mit einer Stabsrahmenübung (Heroic Sword) zur internationalen Zertifizierung der 43.MechBrig(NL) durch das I. Korps, gefolgt von einer Feldeinsatzübung (FTX Bison Light) mit allen Verbänden der NRF 4 (L) im Raum Hopsten – Gütersloh – Sennelager, an der die HFlgStff NRF 4 mit acht leichten Transporthubschraubern (LTH) und insgesamt ca. 60 Soldaten teilnahm.

Stand-by

Die Stand-by-Phase der NRF 4 begann am 13.01.2005 mit einer Bereitschaft von fünf Tagen Notice to move (NTM). Bis auf einen Dienstposten (S6 Offz FD) war die Staffel komplett aufgestellt, alle Soldaten waren vollständig geimpft und das vorhandene Material durch die Teileinheitsführer der Staffel übernommen. Die OPZ der Staffel war materiell einsatzbereit, in Stärke 2/2/0//4 ganztägig besetzt und damit für den Regimentsstab und alle externen Dienststellen und Soldaten zentrale Ansprechstelle.

Die erste Zusammenziehung der Staffel fand am 02.02.05 in Faßberg statt. Nach der Begrüßung durch den Kommandeur des Transporthubschrauberregiments 10 wies der Staffelkapitän die gesamte Staffel in die aktuelle Lage und den Stand der Einsatzvorbereitungen ein, der Führer OPZ stellte eine Möglichkeit zur Verlegung und zum Einsatz der NRF dar und der G3-Chief Army Aviation vom I. Korps in Münster trug zu grundsätzlichen Planungen des LCC vor.

Der Kommandeur der Luftmechanisierten Brigade 1 stellte im Anschluss die besondere Bedeutung dieses Einsatzes für das Deutsche Heer im Allgemeinen und für die Heeresfliegertruppe im Besonderen heraus.

Jedoch konnten selbst zu Beginn der Stand-by-Phase nicht auf alle gestellten Fragen auch konkrete Antworten gegeben werden; ein verlässliches Konzept zur Unterbringung oder Stationierung der HFlgStff NRF 4 war ebensowenig verfügbar wie eine einheitliche, alle NRF 4-Truppenteile betreffende nationale Bereitschaftsregelung bzw. -vergütung.

Um den erreichten Ausbildungsstand zu erhalten und das Zusammenspiel der eingesetzten Kräfte zu üben, waren durch das I. Korps und die 43. MechBrig(NL) mehrere Übungen während der Stand-by-Phase geplant, an der auch Teile der HFlgStff NRF 4 teilnehmen sollten. So z.B. die FTX Noble Javelin des JFC Neapel auf Fuerteventura, eine Übung des I. Korps in Norwegen und der 43. MechBrig(NL) in Frankreich. Nachdem jedoch die Vorbereitungen für die Verlegung von Teilen der Staffel (drei LTH) nach Fuerteventura nahezu abgeschlossen waren, wurde die gesamte Übungsbeteiligung für die Staffel während der Stand-by-Phase aus vornehmlich haushaltstechnischen Gründen abgesagt.

Übrig blieb nur die Beteiligung an der Übung Noble Javelin mit einem Offizier aus dem Verbindungskommando (siehe Bericht auf Seite 16), kleinere Stabsübungen der 43. MechBrig(NL) in den Niederlanden und die Teilnahme des Sicherungszuges der HFlgStff NRF 4 an den Übungen FTX Hunting Owl der 3./FlgAbt 101 in Schleswig-Holstein sowie der Großübung des Heeres European Challenge 05 in Wildflecken.

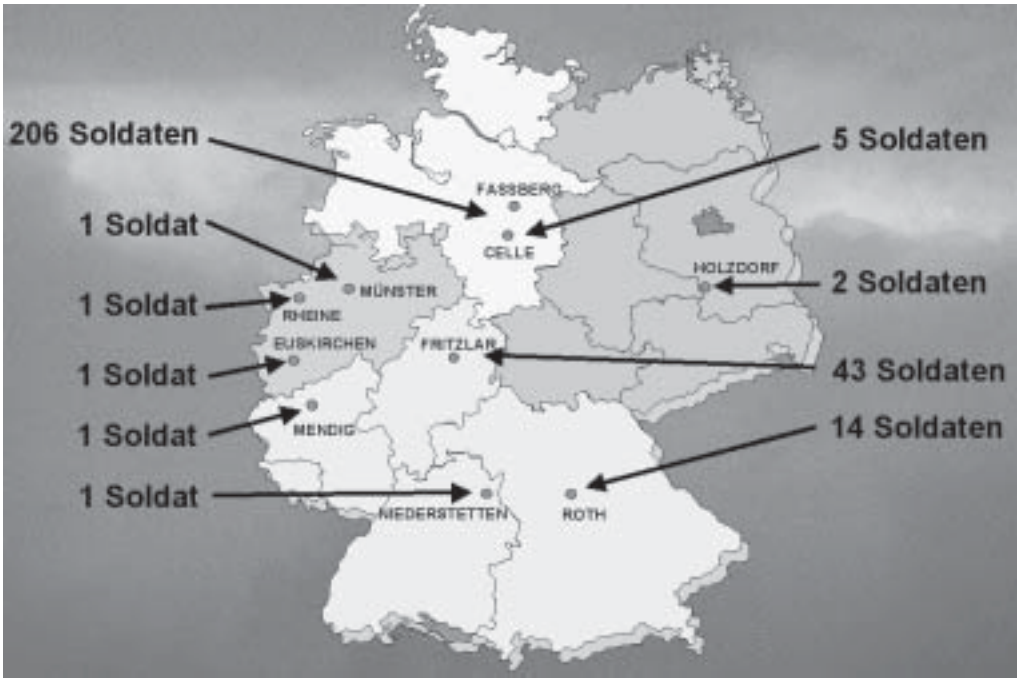
Schade, eine multinationale (combined and joint) Übung im Ausland mit der gesamten Staffel, analog zu den früheren AMF-Übungen (Allied Command Europe Mobil Force) hätte nicht nur einen wertvollen Aus- und Weiterbildungseffekt für jeden Einzelnen dargestellt, sondern vor allem die Ernsthaftigkeit der deutschen Beteiligung für die Angehörigen der HFlgStff NRF 4 unterstrichen.

So endete die Stand-by-Phase der HFlgStff NRF 4 am 30.06.05 mit einem Abschlussappell beim Transporthubschrauberregiment 10 in Faßberg. Zum zweiten Mal kam die gesamte Staffel zusammen, um durch den Kommandeur der Luftmechanisierten Brigade 1 vom Auftrag der Bereitschaft der NRF 4 entbunden zu werden.

Nun gilt es, das Material der Staffel durch die Teileinheitsführer zur Über-/Abgabe vorzubereiten, abzusteuern und ordnungsgemäß zu buchen. Dieser zeit- und arbeitsaufwendige Verwaltungsakt wird sich wohl bis zum Ende des Jahres 2005 hinziehen, wieder Schlüsselpersonal des Regimentes binden, um dann auch den Staffelkapitän von seiner Materialverantwortung der HFlgStff NRF 4 entgültig zu entbinden.

Die Entwicklung der NRF ist noch nicht abgeschlossen. Zur Zeit sind erst Fähigkeiten erreicht, die es erlauben, am unteren Rand des Aufgabenspektrums zu operieren. Die volle Einsatzbereitschaft (FOC) mit rund 21.000 Soldaten soll erst im Oktober 2006 mit der NRF 7 unter Führung des Eurokorps als LCC erreicht sein. Der Heeresbeitrag Deutschlands wird dann auf etwa 5000 Soldaten und Soldatinnen anwachsen.

Deutsche Heeresflieger sind für den Einsatz der NRF 10 (ab Januar 2008), wieder unter Führung des I. Korps als LCC, vorgesehen.



Heeresfliegerstaffel NRF 4.

Der Autor:

Oberstleutnant Peer Garben ist S3 Stabsoffizier der Fliegenden Abteilung 101 in Faßberg und Staffelkapitän der Heeresfliegerstaffel NRF 4.

Auf hohem Niveau

Gebirgsflugeinweisung in der neuen Hubschrauberführergrundausbildung

Die Gebirgsflugeinweisung ist mittlerweile ein fester Bestandteil der modernen Hubschrauberführergrundausbildung (HGA). Neben allen Elementen des oft schwierigen Einsatzspektrums der künftigen Hubschrauberführer ist die Verknüpfung aller Ausbildungsteilgebiete die wesentliche Herausforderung für den Pilotennachwuchs aller drei Teilstreitkräfte. Abgestimmt auf die Verfahren der späteren Einsatzmuster werden hier die Grundlagen geschaffen für die weitere Ausbildung zum einsatzfähigen Hubschrauberführer.

V.l.n.r.: Hauptmann Klaus Smolareck, Oberleutnant zur See Stephan Doyen sowie Oberleutnant Helmut Korb, Oberstabsfeldwebel Günther Glauder und Oberstleutnant Ralf Hampel vom Lufttransportgeschwader 61, Leutnant zur See Stefan Klein und Luftrettungsmeister Hauptfeldwebel (w) Iris Fischer beim Gipfeltreffen im Allgäu in 7000 ft Höhe.

Gipfeltreffen der besonderen Art

Dass man beim „Blick über den Zaun" immer dazulernen kann, konnten zwei Ausbildungscrews der Lehrgruppe A mit ihren EC 135-Schulungshubschraubern im Frühjahr des Jahres am eigenen Leib erfahren. Zu einem ungewöhnlichen und wohl bis dato einzigartigen Gipfeltreffen kam es während der Gebirgsflugeinweisung des ersten teilstreitkraftübergreifenden Hörsaals der Heeresfliegerwaffenschule.

Um nach manchmal schweißtreibender Suche nach den vorherrschenden Wind- und Strömungsverhältnissen auch einmal die Ergebnisse der geleisteten Arbeit vor Ort verifizieren zu können, legt der Gebirgsfluglehrer gern einmal ein kurzes Debriefing in alpiner Umgebung ein. Fester Stand, gute Sicht und ein nicht enden wollendes Panorama unterstreichen den erlebnisorientierten Part dieser fordernden aber auch motivierenden Ausbildung. Dass, wie in diesem Fall, eine UH-1D der Luftwaffe aus Landsberg auch noch eine flugs per Funk arrangierte Windenvorführung vor den Augen der Besatzungen machte, komplettierte die vielfältigen Eindrücke dieses Tages.

Theoretische Vorausbildung

In einem ca. 20-stündigen Theorieseminar am Standort Bückeburg werden die jungen Hubschrauberpiloten anhand von animierten Powerpoint-Vorträgen, Filmen und durch intensive Lehrgespräche auf ihre kommenden Aufgaben während der 14-tägigen Gebirgsflugeinweisung mit ihren 10 Flugstunden vorbereitet.

Schwerpunktthemen sind hier vor allem:

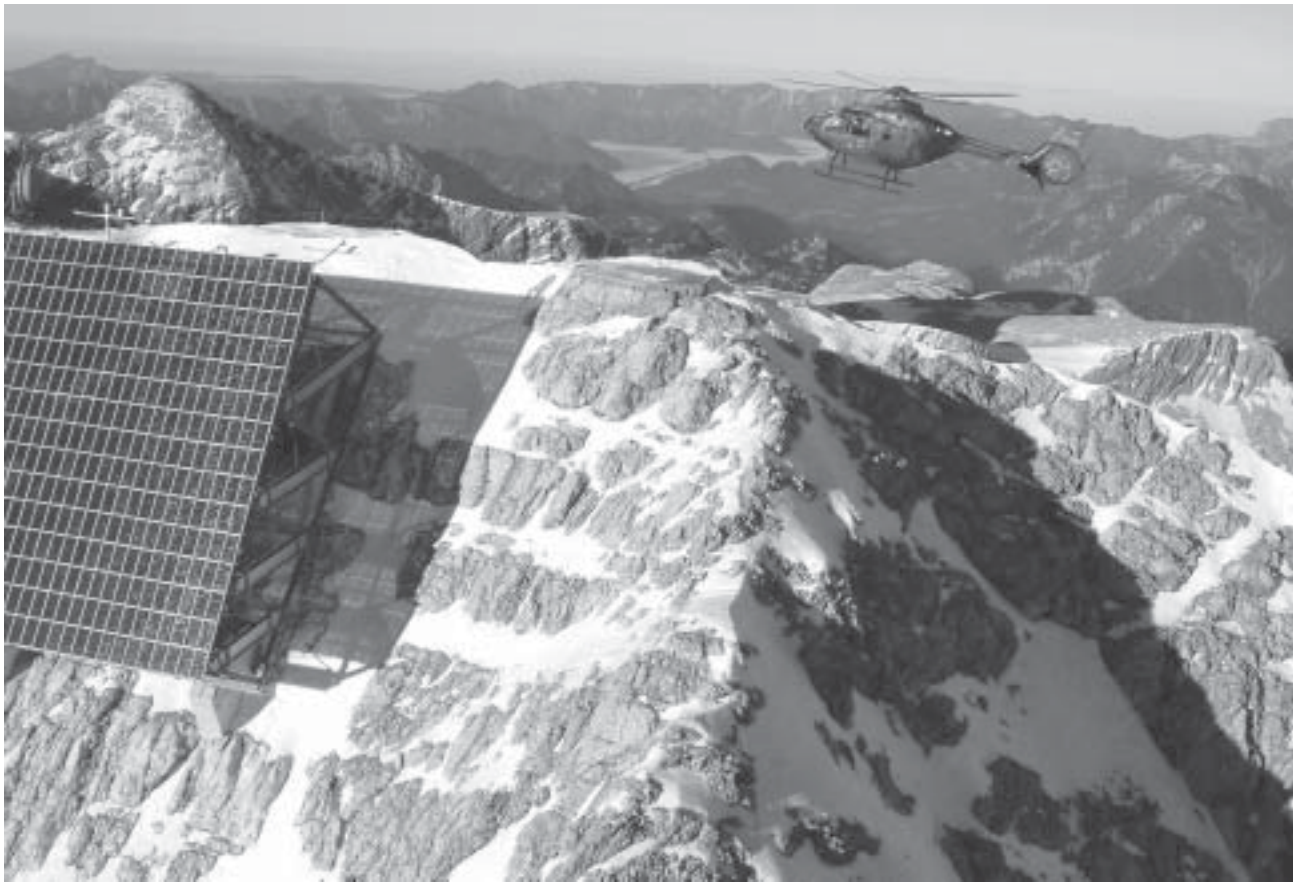
- Gewichts- und Leistungsberechnung;
- Fliegerische Verfahren im Gebirge;
- Vorschriften und Regelungen für Hubschrauberflüge im Gebirge;
- Spezielle, vertiefende Wetterkunde in Wort und Film;
- Besonderheiten von Hubschrauberflügen im Gebirge;
- Zweck und Handhabung der mitgeführten Notausrüstung;
- Verhalten in Notfällen;
- Handhabung und Bearbeitung von Hinderniskarten.

Weiterhin werden die Grundlagen und die Organisation für den

Flugbetrieb aus einem abgesetzten Stützpunkt heraus besprochen und alle damit anfallenden Aufgaben verteilt. Da die Heeresfliegerwaffenschule nicht über ausreichende mobile Kapazitäten zum Aufbau einer eigenen Infrastruktur verfügt, greift man dankbar auf das Angebot der Technischen Schule der Luftwaffe 3 in Kaufbeuren zurück, die, als ehemaliger Flugplatz, immer noch über alle nötigen Komponenten für den Flugbetrieb verfügt. Ebenso werden Unterkunft, Verpflegung und der notwendige Hörsaal im Fliegerhorst dem 20-köpfigen Kommando der Lehrgruppe A gerne zur Verfügung gestellt. Der Aufbau und Betrieb eines „Gefechtsstandes" sowie einer Fluginformationszentrale, das morgendliche und mittägliche Briefing mit Wetter- und Flugbetriebsinformationen ist sowohl für die Lehrgangsteilnehmer der Hubschrauberführergrundausbildung als auch für die Fluglehrer eine weitere Herausforderung. Reibungsloser, koordinierter und sicherer Flugbetrieb muss hier in Eigenverantwortung und weit weg vom gewohnten Heimatplatz erarbeitet werden. Die hilfreichen Kontakte vor allem zu den Beratungsstellen der Fliegerhorste Landsberg und Laupheim gewährleisten hier die geforderte Qualität.

Auf Einsatzmuster abgestimmt

Fliegerisch ist für den Pilotennachwuchs nicht nur die Umgebung neu. Angelehnt an Ausbildungskonzepte der NATO-Partner und anderer befreundeter Streitkräfte wurde die Gebirgsflugeinweisung auf ein neues, solides Grundkonzept gestellt. Die Verfahren zur Erkundung, Annäherung und Landung wurden nicht allein auf die EC 135 abgestimmt, hier wurden verstärkt Elemente aus den vorangegangenen Ausbildungsabschnitten der Hubschrauberführergrundausbildung herangezogen, sowie übertragbare Teilelemente der Aircraft Operating Procedures der Einsatzmuster verarbeitet. Die Hauptzielsetzung der Gebirgsflugeinweisung ist nicht, wie immer wieder behauptet, eine Einsatzfähigkeit im Gebirge zu erlangen, noch eine Vorausbildung für die weiterführende Schulung in den Einsatzverbänden. Sie ist für den jungen Hubschrauberführer eine konsequente Weiterführung der Ausbildungsziele aus dem Geländeflug und der Navigationsausbildung , eine erste Berührung mit Leistungsgrenzen, Orientierungsproblemen und optischen Täuschungen. Das Hauptaugenmerk in diesem Teil der Ausbildung liegt auf der konsequenten Abarbeitung der vorgegebenen Verfahren im Team und das Erkennen, dass präzise Fliegerei, folgerichtige Beurteilung der Umgebung und Umweltbedingungen zur Auftragserfüllung führen. Er/sie soll die Grenze zwischen Fliegen im Gebirge und Gebirgsflug



Anflug einer EC 135 auf den Gipfellandeplatz Dachstein.

Push your Limits – Das Buch zur Ausbildung.

kennenlernen, um in der Lage zu sein, spätere Einsatzszenarien mit den eigenen Fähigkeiten und Fertigkeiten abzugleichen und einzuschätzen. Die Erfolge mit den bisher sechs HGAs (Stand Oktober 2005) bestätigen die Effektivität dieses Ausbildungskonzeptes. Das für den Flugschüler notwendige Zusammenführen aller bisher abgeschlossenen Lernziele stellt eine stark herausfordernde, aber auch äußerst motivierende Aufgabe dar. Der hohe Erlebniswert der Gebirgsflugeinweisung ist nicht nur eine Erhöhung der Ich- und Fachkompetenz, sie ist gleichzeitig sowohl krönender Abschluss der HGA Phase II als auch starke Motivation für die folgende Instrumentenflugausbildung, die wieder mit einer langen Simulatorphase beginnt.

Internationale Zusammenarbeit

Bis diese Ausbildung auf soliden Füßen stand, war es ein langer Weg. Im Jahr 2001 begann die Heeresfliegerwaffenschule mit einer Hand voll ehemaliger Gebirgspiloten und der EC 135 die Gebirgsfliegerei neu aus der Taufe zu heben. Ausbildungskooperationen mit dem Österreichischen Bundesheer, ein Aufenthalt in Saillagouse (Frankreich) und kurze Abstecher in den deutschen Alpenraum ließen die Proficiency der Gebirgsfluglehrer die notwendige Höhe erreichen. Gleichzeitig wurden fliegerische Verfahren festgelegt und optimiert sowie ein Ausbildungshandbuch erstellt, das demnächst bereits in der dritten Auflage erscheinen wird. Als ebenfalls gewinnbringend stellten sich die guten und intensiven Kontakte zur Christophorus Flugrettung des Österreichischen Automobilclubs heraus. Die hier betriebene Flotte von 18 EC 135 und das vorhandene Einsatzspektrum stellten einen guten Nährboden für den Erfahrungshunger der Fluglehrer dar. Aber auch durch technische Hilfeleistungen konnten die österreichischen Freunde schon mehrfach die effektive Fortsetzung von Gebirgsflugausbildungen sichern. Als fester Bestandteil der zweimal im Jahr stattfindenden Hochgebirgslandekurse des Österreichischen Bundesheeres bieten die alpenländischen Ausbildungsgebiete optimale Vorraussetzungen für die Einweisung der HGA-Fluglehrer, welche sich nicht nur als horizonterweiternd herausgestellt haben, sondern auch äußerst gewinnbringend in die Hubschrauberführergrundausbildung transferiert werden können. Erfahrungen, die hier gemacht werden, können auch z.B. in die Geländeflugausbildung übertragen werden. Auch für die Aus- und Weiterbildung des notwendigen Gebirgsfluglehrerstamms sind die österreichischen Ausbildungswochen eine effektive und fordernde Kulisse, in denen man sich durch Austausch und gegenseitige Einsichten den Ruf eines verlässlichen Partners erarbeitet hat.

Neue Ausbildungsgebiete

Immer auf der Suche nach neuen, HGA-tauglichen Ausbildungsgebieten konnten Gebirgsflugcrews der Lehrgruppe A u.a. bereits mehrfache Aufenthalte in Gap (Frankreich) durchführen, dessen Gebietscharakter und Infrastrukturen allerdings nur für Hochwertausbildungen mit kleiner Mannschaft in Frage kommen. Auch Polen und Regionen des tschechischen Erzgebirges standen bereits auf dem Prüfstand, sowie zur Zeit die Schweiz und norwegische Gebiete. Die Anforderungen an die Infrastruktur und die Möglichkeiten der Heeresfliegerwaffenschule, als auch die zu überwindende Entfernung stellen meist die größten Hürden dar.

Teilstreitkraftübergreifend

Die Gebirgsflugeinweisung fügt sich nahtlos in die moderne, zielorientierte Hubschrauberführergrundausbildung ein. Auf besonderes Interesse stoßen die Lernziele und Inhalte auch bei den beiden anderen Teilstreitkräften, deren momentane Einsatzgebiete ebenfalls in die Regionen der Gebirgsfliegerei vordringen. „Hot and High", besondere Umweltverhältnisse und die Unzulänglichkeiten der menschlichen Sensorik machen diese Ausbildung sehr wertvoll innerhalb der teilstreitkraftübergreifenden Hubschrauberführergrundausbildung.

Der Autor:

Hauptmann Klaus Smolareck ist Fluglehrer der Lehrgruppe A an der Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg.

UH-1D von A nach C

Nach 37 Jahren – UH-1D macht den Abflug aus Bückeburg

Seit Mai 1968 war sie als leichter Transporthubschrauber und als Ausbildungsgerät in Bückeburg stationiert, die Bell UH-1D mit dem typischen klopfenden „sound of freedom".

36 Maschinen waren es zur Zeit des Kalten Krieges, auf denen Umschulung, Taktik-, Instrumentenflug- und Lehrerausbildung durchgeführt wurden, bei Tag und Nacht. 1975 kam der entsprechende Verfahrenstrainer für den Instrumentenflug dazu und die Grundlagen für den Nachttiefflug mit Bildverstärkerbrillen, inzwischen europaweit Routine, wurden bei den Heeresfliegern in Bückeburg ebenfalls auf der UH-1D erflogen.

Mit ihr begann für das Heer der gezielte, schwerpunktmäßige Lufttransport von Material und Soldaten, auch von Verwundeten.

Ein Kapitel Heeresfliegergeschichte schließt sich – Die Hueys verlassen am 22. Februar 2005 Bückeburg.

Mit der „Huey" gelang den Heeresfliegern der Schritt von der Schönwettertruppe zum professionellen Teilnehmer am internationalen Luftverkehr rund um die Uhr, auch wenn dem einmotorigen Flieger (fast) ohne Enteisungsanlage nur die unteren Flugflächen zugemutet werden konnten.

Über'n großen Teich – der Flug in die neue Heimat führte über den Wilhelmstein im Steinhuder Meer.

Gemeinsam auf dem Weg nach Celle.

Die restlichen 20 Exemplare des robusten Arbeitsgeräts, welche in Bückeburg noch in den Büchern stehen, tun ab sofort Dienst bei der Ausbildungsgruppe C in Celle, wo sie wohl noch bis 2015 durchhalten müssen. 13 wurden am 22. Februar 2005 mit einem kurzen militärischen Zeremoniell in die Heidestadt verabschiedet. Dazu waren in der Halle 4 überraschend viele ehemalige Techniker und Piloten erschienen, unter ihnen auch einer der ersten Techniker, Anton Lohrum aus Hespe. Er hatte von H-21 und Alouette II kommend, 1967 bei der Firma Dornier im bayerischen Oberpfaffenhofen die ersten beiden Exemplare für das Heer mit montiert. Die Einzelkomponenten waren aus den USA in Kisten angeliefert worden. Als Bordtechniker hat Lohrum anschließend auf zahlreichen Flügen die Einführung und den Aufwuchs erlebt, mit einigen, heute kaum noch vorstellbaren Ereignissen.

„Huey-Urgestein" Oberfeldwebel a.D. Anton Lohrum mit den Hauptfeldwebeln Siebrecht und Knierim am Rande der Feierstunde in Achum.

Neue Adresse: Immelmann-Kaserne, Flugplatz Celle-Wietzenbruch.

In Bückeburg macht die UH-1D Platz für den NH 90, der Anfang 2006 landen soll, so jedenfalls der Leiter Lehre und Ausbildung an der Heeresfliegerwaffenschule, Oberst Claus Köster, in seiner Abschiedsrede für die „Bell".

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech ist freier Mitarbeiter der „Schaumburg-Lippischen Landes-Zeitung".

Neuland auf altem Gelände

Auswirkungen der Transformation der Bundeswehr auf den Ausbildungsbetrieb der Lehrgruppe B der Heeresfliegerwaffenschule

Als Ende 2004 neue Ausbildungsanweisungen für die Ausbildung von Soldaten in Kraft traten, stand das Ausbildungspersonal der Lehrgruppe B vor der Herausforderung, diese Anweisungen schnellstmöglich im täglichen Ausbildungsbetrieb umzusetzen.

Die neue Ausbildung umfasst ein weites Spektrum, welches von der allgemeinen Grundausbildung bis hin zur Ausbildung in Laufbahnlehrgängen reicht.

Die Ausrichtung der Bundeswehr zu einer Einsatzarmee beginnt jetzt bereits in der Grundausbildung. So galt es, die neuen Richtlinien für den Bereich der Waffenschule auszuwerten und umzusetzen.

Für das Stammpersonal der Lehrgruppe B stellte sich auch nicht die Frage, wieso muss dies und jenes nun ausgebildet werden, sondern jeder Einzelne ging mit Motivation und eigenen Vorschlägen an die neue Aufgabe.

Themen wie psychologische Belastung durch Konfrontation mit Tod und Gefangenschaft, interkulturelle Kompetenz, Mine Awarness, straf- und zollrechtliche Bestimmungen im Auslandseinsatz und Vereinte Nationen-/ Blauhelmeinsätze galt es zunächst in Unterrichten zu vermitteln. Darüber hinaus musste auch die praktische Ausbildung neu gestaltet werden. Plötzlich standen Ausbildungsinhalte wie „Checkpoint" und „Patrouille" auf dem Lehrplan.

Auf den ersten Blick hatte so manch einer von uns den Gedanken, dass einem alten und bekannten Thema, nämlich „Kfz-

Das Übungsgelände in Goldbeck – Im linken Bereich die Gebäude und Flächen des Feldlagers mit dem Unterkunftsgebäude für bis zu 100 Soldaten der übenden Truppe im Vordergrund. Im Hintergrund links erkennt man die Zufahrt zum Gelände.

Kontrollpunkt" und „Streife", einfach nur ein neuer Name gegeben wurde. Doch bei genauerem Hinsehen wurde dann doch sehr schnell deutlich, welche stark abweichende Ausbildungsinhalte hier im Vergleich zur Vergangenheit zusätzlich vermittelt werden müssen.

Am Beispiel der Ausbildungsstätte Goldbeck möchte ich kurz eine Lösung zur Umsetzung dieser Ausbildungsinhalte darstellen, aber auch auf die Probleme und Schwierigkeiten hinweisen, mit denen wir bei der Umsetzung zu „kämpfen" hatten.

Schnell wurde deutlich, dass eine Umsetzung neuer Themen auf „alten" Übungsplätzen nicht realistisch darzustellen ist. Sicherlich gibt es Einheiten, die so ausbilden, bzw. auf solche Ausbildungsorte angewiesen sind. Im fliegerischen Ausbildungsbetrieb werden nicht mehr in Nutzung befindliche Flugabwehrstellungen in den Wäldern rund um Bückeburg für Außenlandungen genutzt. So kamen wir schnell auf die Idee, für unsere Vorhaben auch dorthin zu gehen, zumal auch noch eine gewisse verwendbare Infrastruktur vorhanden ist. Denn wie realistisch ist ein großer Checkpoint auf der grünen Wiese und wie stelle ich eine Patrouille im Wald dar? Ziel war es schließlich, dem jungen Soldaten einen möglichst wirklichkeitsgetreuen Ausbildungsrahmen zu bieten.

Nachdem wir den ersten Versuch in der Flugabwehrstellung Reinsdorf mit gutem Erfolg hinter uns hatten, beanspruchte die Lehrgruppe A den gesamten Bereich für die fliegerische Ausbildung u.a. auf CH-53 und bot uns Goldbeck-Area an. Die Infrastruktur der Gebäude dort stellte sich als besser und die Geländegegebenheiten als zweckmäßiger heraus.

„Goldbeck" sprach sich soweit herum, dass auch das Pionierbataillon aus Minden Interesse zeigte.

Soldaten bei der Verstärkung des Checkpoints im Rahmen des „Aktionstag Goldbeck".

Was macht man, wenn man bei einer Sache Neuland betritt? Man holt sich Rat bei Fachleuten. Also wurde ein Aufenthalt bei der Infanterieschule Hammelburg dazu genutzt, das Ausbildungskonzept der Lehrgruppe B beim VN-Ausbildungszentrum vorzustellen und um Unterstützung zu bitten, zumal die VI. Inspektion im Vorjahr im Lager Felschental gute Erfahrungen gemacht hatte (siehe *NACH VORN* 2004).

Soweit vermittelt der Artikel dem Leser das Gefühl, dass die Umsetzung der Transformation im Bereich der Ausbildung selbstverständlich ablief und die Heeresfliegerwaffenschule nicht vor Probleme gestellt wurde.

Darum soll an dieser Stelle deutlich gemacht werden, welche Anstrengungen bewältigt und welche Probleme gelöst werden mussten.

Fertiggestellter Sicherungsposten im Checkpointbereich.

Das hergerichtete Unterkunftsgebäude für die Übungstruppe bietet Platz für eine Ausbildungsgruppe von bis zu 100 Soldaten.

Die ehemalige Flugabwehrstellung ist seit weit über zehn Jahren nicht mehr in Betrieb und das Gelände wurde seitdem nur als Landefläche für Hubschrauber genutzt. Das führte u.a. dazu, dass die Gebäude wegen der Abgeschiedenheit durch Vandalismus stark gelitten haben und die Natur sich das Gelände mittlerweile großflächig zurückholt. Dazu kommt, dass kaum finanzielle Mittel zur Verfügung standen. Improvisation war angesagt.

Aber durch gemeinsame Anstrengungen der Heeresflieger und der Pioniere aus Minden wurde aus einer heruntergekommenen ehemaligen Flugabwehrstellung eine Ausbildungsstätte, die sich ideal für die neustrukturierte Ausbildung junger Soldaten eignet.

Welche Möglichkeiten bietet jetzt Goldbeck und die umliegende Gegend für die Ausbildung und was sind die wesentlichen Ausbildungsinhalte?

Zum einen können nun alle Ausbildungsvorhaben der Lehrgruppe B dort geschlossen an einem zentralen Ort ausgebildet werden. Angefangen bei der allgemeinen Grundausbildung, über die neue einsatzorientierte Vollausbildung, die Offizieranwärterausbildung im Rahmen von Offizieranwärterlehrgang I und II, Unteroffizier- und Feldwebellehrgänge bis hin zur Darstellung von Ausbildungen im Bereich der Offizierweiterbildung. D.h. vom Soldaten am Checkpoint, bis hin zum Zugführer in der Funktion als verantwortlicher Vorgesetzter kann geübt werden.

Ausbildungsthemen auf dem Gelände sind Betrieb und Aufbau eines Checkpoint, Betrieb eines Feldlagers und Patrouille zu Fuß. In den umliegenden Waldgebieten sind Möglichkeiten vorhanden, Patrouille auf Kfz, temporary Checkpoint, sowie Observationpoint zu trainieren.

Dazu bietet der laufende Flugbetrieb den Soldaten noch eine Geräusch- und Bildkulisse, die das Gefühl vermittelt, sich in einem Feldlager im Auslandseinsatz zu befinden. Auch ist die Abgeschiedenheit von öffentlichen Straßen von Vorteil, da die dadurch bedingte Isolation ein flexibles Handeln der Übungsvorgesetzten im Rahmen der Lage ermöglicht.

Nach den ersten Schritten zur Nutzung dieser Ausbildungsstätte steht nun die Weiterentwicklung zu einem Ausbildungskonzept „Einsatzorientierte Ausbildung an der Heeresfliegerwaffenschule" an. Absicht ist es, auf dem Wege dahin, benachbarte Truppenteile in Ausbildungs- und Übungsvorhaben einzubinden, um Goldbeck optimal zu nutzen. So sind gemeinsame Vorhaben mit dem Pionierbataillon 130 aus Minden sowie mit dem für die Heeresfliegerwaffenschule zuständigem Sanitätszentrum (mit geplantem mobilen Rettungszentrum) bereits in Planung.

Weiterhin ist es durchaus vorstellbar, den Ausbildungsort mit in die fliegerische Ausbildung zu integrieren und so zum Beispiel Verbindungsverfahren zwischen Hubschrauberbesatzungen und Personal eines abgelegenen, bzw. abgeschnittenen Feldlagers zu schulen.

Wir betreten mit dieser Ausgestaltung und Konzeption einer Ausbildungsstätte Neuland. Es wird sicherlich spannend werden, denn vor einem Jahr hätten die Wenigsten an die neuen Möglichkeiten gedacht, die eine heruntergekommene Ansammlung von einzelnen Gebäuden für die Ausbildung nun bietet.

Der Autor:

Oberleutnant David Blum ist S3-Offizier der Lehrgruppe B der Heeresfliegerwaffenschule und war Projektoffizier für die praktische Umsetzung der neuen Ausbildungsinhalte.

Fit für den Einsatz

Heeresfliegerblockausbildung im mittleren Transporthubschrauberregiment 15

Das mittlere Transporthubschrauberregiment 15 in Rheine-Bentlage führt zweimal pro Jahr die Heeresfliegerblockausbildung (HBA) durch. Diese Ausbildung beinhaltet den Großteil der in der AnTrA 3 (Anweisung Truppenausbildung für die Vollausbildung im Heer) geforderten Themen, beginnend mit der Waffen- und Geräteausbildung sowie Ausbildungen im Gefechtsdienst aller Truppen und endend mit einen 9-tägigen Truppenübungsplatzaufenthalt.

Gemeinschaft gibt Stärke und Sicherheit.

Im mittleren Transporthubschrauberregiment 15 ist seit zwei Jahren die Stabsstaffel des Regiments mit dieser Ausbildung beauftragt und hat diese im I. und II. Quartal 2005 bereits zum fünften Mal durchgeführt.

Dem Staffelkapitän, Hauptmann Andreas Bunning, standen als Führerpersonal der Planungs- und Ausbildungsgruppe Leutnant Michael Eymann als Ausbildungsoffizier, Hauptfeldwebel Carsten Schmidt als Ausbildungsfeldwebel und die Stabsunteroffiziere Daniel Flormann und Stefan Krause als Ausbildungsunteroffiziere zur Seite.

Dieses Ausbilderteam war für die Planung und die Durchführung der Ausbildung, die Anforderung und Anmeldung der Übungsplätze, Anforderung des Gerätes und der Munition sowie die Bereitstellung sämtlicher Fahrzeuge und des kompletten Gerätes verantwortlich, kurz gesagt, es waren die Macher der HBA I/05.

Nachdem die Planungen im Januar 2005 mit der Schießbahnbesprechung bei der Truppenübungsplatzkommandantur in Bergen begannen sowie die ersten Koordinierungsbesprechungen auf Regimentsebene durchgeführt wurden, begann am 14.03.2005 die Ausbildung der Ausbilder (AdA).

In der 2-wöchigen AdA werden die von den Staffeln des Regiments ausgewählten und zur Stabsstaffel kommandierten Unteroffiziere auf ihre Tätigkeit als Ausbilder, Führer und Erzieher ihrer Soldaten gezielt vorbereitet. Der Schwerpunkt ist hier die Methodik der Ausbildung sowie das Vertiefen der Kenntnisse im Umgang mit den Handwaffen und Panzerabwehrhandwaffen. Das Zusammenwachsen im Team sowie die dadurch resultierende, sehr gute Kameradschaft ist ein zusätzliches Ergebnis dieser der eigentlichen HBA vorgeschalteten Ausbildung.

Als Führer der beiden Ausbildungszüge konnte die Stabsstaffel zwei leistungsstarke und hoch motivierte Reservisten gewinnen, die sich unverzüglich vom ersten Tag an in das Team integrierten und die Unteroffiziere ihres Zuges fordernd, aber fair führten. Die Leutnante Ralf Dahmen und Thomas Böttge haben hier sehr gute Ergebnisse erzielt und so zum Erfolg der Ausbildung erheblich beigetragen. Zusätzlich füllten sie die Lücken, die aus dem Regiment auf Grund der hohen Frequenz der Auslandseinsätze und des täglichen Dienstgeschäftes schwerlich zu besetzen sind. Welcher Einheitsführer kann es sich schon leisten, einen Hauptfeldwebel oder einen Offizier sieben Wochen lang abzustellen? Aber auch Reservisten zu finden, die einen so langen Zeitraum üben können, ist nicht immer ganz einfach. Aus diesem Grund sei an dieser Stelle den beiden Reserveoffizieren noch einmal gedankt.

Doch was nützt die ganze Vorbereitung, wenn keine Soldaten vor Ort sind, an die man das Erlernte weitergeben kann?

Um diesen Missstand zu beenden, begann die Staffel am 29.03.2005 mit der einwöchigen PSO-Ausbildung (Peace Support Operations), zu der von den Staffeln des Regimentes 41 Teilnehmer geschickt wurden.

Hierzu wurde ein Ausbildungszug gebildet, in dem zusätzlich zu den Soldaten des Regiments, die Unteroffiziere der AdA mit Auslandserfahrung als Gruppenführer, die Unteroffiziere ohne Einsatzerfahrung als Teilnehmer eingesetzt waren.

Nach der Begrüßung der Teilnehmer durch den Staffelkapitän und der Aufnahme durch das Geschäftszimmer der Stabsstaffel wurde auch schon unverzüglich mit der Ausbildung begonnen – man wollte ja keine Zeit verlieren und der Soldat hat ein Recht auf Ausbildung!

Hier nur eine Auswahl der in der PSO-Ausbildung vermittelten Themen:

- Mandat der Vereinten Nationen
- Eskalationsstufen
- Kfz- und Personenkontrolle
- Anlegen von Drahtsperren
- Beanspruchung des Soldaten/ Verhalten bei Stress
- Fernmeldedienst aller Truppen
- ABC-Abwehr aller Truppen

Die Highlights der Ausbildung waren die Station „Freimachen von Marschwegen", welche mit der Unterstützung des Feldjägerbataillons 252 durchgeführt wurde sowie die Ausbildung „Mine Awareness", welche wiederholt vom Kampfmittelräumzug der Panzerpionierkompanie 200 aus Hemer durchgeführt wurde. Gerade in dieser Ausbildung schaffte es das Team um Stabsfeldwebel Andreas Haske, die Teilnehmer in Betroffenheit zu versetzen und dadurch für die Minengefährdung in den Einsatzländern zu sensibilisieren.

Auf Grund der interessanten Ausbildung, durchgeführt von hoch motivierten Ausbildern und durchlaufen von wissbegierigen Teilnehmern sämtlicher Dienstgradgruppen, kann im Nachhinein nur eines gesagt werden: Es war eine runde Sache, die allen Beteiligten, besonders natürlich den Teilnehmern, aber auch den Ausbildern, Spaß gemacht hat und – ganz wichtig – allen sehr viel gebracht hat.

Nach dem Abschluss der PSO-Ausbildung am 01.04.2005 gab es für die Ausbildungsgruppe sowie für die Führer der beiden Ausbildungszüge keine Zeit zum Verschnaufen – schließlich lag die Hauptaufgabe, die HBA I/05, ja noch vor uns. Ein Wochenende Luft holen und schon standen 63 Teilnehmer, verteilt auf die Ausbildungszüge, „auf der Matte" um ausgebildet zu werden.

Nach der Begrüßung und der Aufnahme ging es auch gleich los. In der ersten Ausbildungswoche wurden die Fertigkeiten und Fähigkeiten an den Handwaffen und Panzerabwehrhandwaffen vertieft. Das Gewehr G36 war ab nun ständiger Begleiter der Soldaten, die zum Teil das erste Mal nach Beendigung ihrer allgemeinen Grundausbildung wieder an den Waffen ausgebildet wurden. Hier war das Geschick und das Fingerspitzengefühl der Ausbilder gefragt, die Soldaten wieder an das Maschinengewehr 3, die Pistole 8 oder auch an die Panzerfaust 3 heranzuführen. Durch intensive Nutzung des Ausbildungsgerätes für Handwaffen und Panzerabwehrhandwaffen (AGSHP) konnten aber auch hier die von uns gesteckten Ziele erreicht werden, die ersten Schritte auf dem Weg zum feldverwendungsfähigen Soldaten waren bewältigt.

Die zweite Ausbildungswoche begann mit Unterrichten und praktischen Ausbildungen zum Thema Fliegerabwehr aller Truppen, gefolgt von Kfz- und Personenkontrolle sowie dem Aufbau und Betrieb eines Checkpoints. Doch der Wochenhöhepunkt begann erst am Mittwoch. Im Pendel wurden die Ausbildungszüge in ein Gebiet ostwärts Rheine gefahren, um von dort zu einem Orientierungsmarsch bei Tag und zu Fuß zu starten. Die eigentliche Marschleistung betrug ca. 9000 Meter, welche aber nur von zwei Gruppen erreicht wurde.

Die anderen vier Gruppen erhöhten diese Strecke mehr oder weniger geringfügig und eigenständig, so das der „Spieß" eine hier nicht weiter erwähnungswürdige Zeit auf die letzte Gruppe warten durfte, und nachdem er diese verpflegt hatte, sofort in die Kaserne verlegen musste, um die Abendverpflegung zu holen.

Trainingseinheit bei der Peace Support Operations-Ausbildung.

Aber der Lerneffekt beim Marschieren nach Marschkompasszahl, Wegeskizze, Wegebeschreibung und Kartenausschnitt war auf jedem Fall gegeben.

Nach Eintreffen auf dem Standortübungsplatz und Verpflegen wurde der Biwakplatz errichtet, sprich, die Soldaten verschwanden mit ihren Zelten ins Unterholz – man möchte ja nicht frühzeitig aufgeklärt werden – und im Anschluss daran begann der Stellungsbau. Alarmposten- und Streifenausbildung, Beziehen der Alarmstellungen, der geleitete und selbstständig geführte Feuerkampf sind nur einige Themen die an den beiden Tagen ausgebildet wurden.

Nachdem am Donnerstag nach der Mittagsverpflegung der Befehl für den Marsch zu Fuß durch die Zugführer gegeben wurde, gab es bei vielen Soldaten lange Gesichter. War der Marsch des Vortages für die Führung nicht Lehre genug? Mussten die so etwas schon wieder machen? Füße und Rücken schmerzen, man war unausgeschlafen und schmutzig und jetzt auch noch ein Marsch über 12 Kilometer!

Die Mienen erhellten sich aber schon nach einigen 100 Metern Marsch als, an einer großen Freifläche angekommen, eine CH53 einschwebte und die Ausbildungszüge in zwei Wellen zur Theodor-Blank-Kaserne zurückflog.

Der Freitag wurde für den technischen Dienst und zum Tausch persönlicher Ausrüstungsgegenstände genutzt und fast jeder war froh, ein freies Wochenende vor sich zu haben. Natürlich kam in diesen Wochen auch der Sport nicht zu kurz. AMilA-Testläufe, Ballspiele sowie das Überwinden einer Hindernisbahn in der Sporthalle trug zur Fitness der Soldaten bei.

In der zweiten Woche stießen noch die Stabsfeldwebel Wahner und Christen sowie der Hauptfeldwebel Wystrach, alles Reservisten, zum Team, so dass der eigentliche Schwerpunkt der HBA, der Truppenübungsplatz, in Angriff genommen werden konnte.

Die dritte Woche war anfangs geprägt von den Schulschiessen auf der Standortschiessanlage, wo die Soldaten mit den Handwaffen schossen, an denen sie vorher ausgebildet worden waren.

Doch der Höhepunkt der HBA stand kurz bevor: am 21.04.2005 verlegte die Stabsstaffel mit den Ausbildungszügen sowie dem Fernmeldezug und Teilen der Staffelführungsgruppe auf den Truppenübungsplatz Bergen, um dort das bisher Erlernte zu vertiefen.

Munitions-, Wartungs- und Verpflegungstrupp sowie die Sanitätstrupps verlegten im Einzelmarsch auf den Truppenübungsplatz, und um 14.00 Uhr waren an diesem Tag alle benötigten Teile vor Ort.

Bis zum Sonntag war der Biwakraum Küstrin unser Zuhause. Hier wurde weiter ausgebildet, verteidigt, das Gelände gesichert, der Checkpoint auf- und abgebaut, Personen und Fahrzeuge kontrolliert, gefroren, gelacht und gekämpft.

Zusätzlich musste bei Nacht eine Gefechtsbahn überwunden werden, die, gespickt mit kleinen und großen Hindernissen und Fallen, von den Stabsunteroffizieren Flormann und Krause sowie dem Feldwebel Caro in Eigenarbeit vorbereitet und durchgeführt wurde

Zu Besuch beim Nachtschießen der Kameraden der Panzertruppe.

Donnerstag: HBA-Wettkampf mit Überwinden der Hindernisbahn.

und den Vergleich mit anderen fest installierten Gefechts- oder Meldebahnen auf Truppenübungsplätzen nicht fürchten muss.

Auch dieser Ausbildungsabschnitt wurde von den Teilnehmern trotz starken Nachtfrosts mit Bravour bewältigt, so dass am Sonntag alle Teilnehmer, ob Kämpfer oder Unterstützer, am Kameradschaftsabend teilnehmen konnten. Nach Steak, Wurst und Bier waren die Entbehrungen der vergangenen Tage schon nicht mehr so extrem und man hatte doch gewonnen, oder?

An diesem Sonntag wurden auch die beiden Schießteams für die Gefechtsschiessen unter Führung der Oberleutnante Assing und Tiedt sowie als Schiessarzt Stabsarzt (w) Hunkemüller durch den Staffelkapitän begrüsst, und jetzt waren alle benötigten Kräfte für die Schießwoche vor Ort.

Die nächsten Tage waren geprägt vom frühen Aufstehen und spätem zu Bett gehen, Tag- und Nachtschiessen, Besuch eines Nachtschiessens der Kameraden der Panzertruppe, Fliegerabwehrschiessen und dem ROE-Schiessen.

Am Donnerstag der HBA-Wettkampf im Gruppenrahmen mit dem Überwinden der Hindernisbahn, Eilgepäckmarsch (schon wieder zu Fuß!), MG- sowie Gewehrgefechtsschiessen. Auch hier waren die Leistungen aller Soldaten wieder sehr gut, und obwohl es bei einem Wettkampf nur einen Gewinner geben kann, konnten sich alle Soldaten nach Beendigung dieses Tages wie Sieger fühlen. Am Freitag noch ein Fliegerabwehrschiessen, dann der Rücktransport nach Rheine.

Nach dem wohlverdientem Wochenende noch drei Tage technischer Dienst und Sport, am Mittwoch Ausschleusung der Teilnehmer – und die HBA I/05 ist fast schon wieder Geschichte.

Als Gesamtergebnis der HBA I/05 kann man den Schlachtruf des Regiments übernehmen: Die Leistungen der Soldaten sowie die erzielten Ergebnisse waren „BÄRENSTARK".

Doch wie heißt es noch so schön: „Nach der HBA ist vor der HBA", und so läuft die Planung der HBA II/05 schon wieder auf Hochtouren und die Ausbildungsgruppe der Stabsstaffel des mittleren Transporthubschrauberregiments 15 organisiert, plant, fordert an, erkundet und bereitet vor, so dass auch hier wieder ein Schritt nach vorne gemacht werden kann.

Der Autor:

Hauptfeldwebel Carsten Schmidt ist Panzergrenadierzugführer und seit zwei Jahren als Fernmeldefeldwebel Angehöriger der Stabsstaffel 15.

Das Bildmaterial wurde vom Stabsunteroffizier Sebastian Staessens, Stabsstaffel 15, zur Verfügung gestellt.

Logistik online

Einführung von SASPF in einen Heeresfliegerverband

Das Luftfahrzeug 86+97 hat eine Störung des Heckrotorstellantriebes. Telefonisch wird der Zustand der Einsatzsteuerung mitgeteilt. Ist ein entsprechendes Ersatzteil vorhanden? Noch mal telefonieren. Hoffentlich geht noch vor Mittag jemand ran, damit ich den Termin für morgen früh halten kann. Das Luftfahrzeug ist für den Einsatz am Folgetag zwingend vorzusehen, da es die einzige Talissi-Maschine ist. Die Verfügbarkeit wird am Nachmittag bestätigt. Dann noch schnell einen MAR (Anforderungsbeleg) für ZTBU (AR) ausfüllen, das Material abholen. Einen Arbeitsauftrag WIDAV handschriftlich ausfüllen. Nach durchgeführter Arbeit den WIDAV abschließend befüllen. Am Abend nicht BEAV vergessen zu schreiben, damit die Zeiten im WIDAV gebucht werden können. Danach die Daten für KLV notieren.

Für den Bauteilwechsel eines L-Aktenpflichtigen Gerätes muss nun zwingend noch der Arbeitsauftrag in die L-Akte. Überstunden – damit die Verbuchung (über Nacht) im System BMS-TA-4 erfolgen kann. Danach erst Einflugbetrieb.

Wie wäre es, wenn Daten unmittelbar mit einer Meldung durch den Mechaniker ins DV-System kämen, wenn man sofort per Knopfdruck die Verfügbarkeit des Materials im Hauptlager erkennen könnte? Wenn der Einsatzstatus des Luftfahrzeugs in Echtzeit der Einsatzsteuerung optisch im Statusbord verfügbar wäre, das Material sofort für die anstehende Arbeit reserviert werden könnte, der Arbeitsauftrag durch Knopfdruck ins System gestellt würde und alle Daten automatisch übernommen würden? Nach Abschluss der Arbeit der Prüfer die ordnungsgemäße Durchführung im System an jeder Stelle der Halle nach in Augenscheinnahme bestätigen kann und durch Aktivierung der L-Aktenpflicht die L-Aktenstelle den Auftrag sofort im Arbeitsvorrat hat? Kein Papier außer der Materialanhänger wurden hierfür benötigt, und alle Daten sind für jederzeit ohne Zeitbegrenzung verfügbar.

PC-Arbeitsplatz Arbeitsplanung.

Dies ist heute schon möglich: mit SASPF im TP-Drehflügler.

Trotz aller positiven Ansätze möchte ich in diesem Artikel beschreiben, was die Einführung von SASPF in einen Heeresfliegerverband bedeutet. Welche Vorbereitungen zu treffen und welche Maßnahmen im Betrieb zu ergreifen waren – und welche Stolperfallen (Überraschungen, Ereignisse, unkoordinierte Handlungen) überwunden werden mussten, die dem Verband durch verschiedene Teile der Gesamtorganisation teilweise durch Unkenntnis, teilweise fahrlässig gestellt wurden. Einige dieser Fallen waren sogar dazu geeignet, das ganze Projekt zu Fall zu bringen.

Grundsätzliches zu SASPF

SASPF ist in erster Linie ein Organisationsprojekt und wird in den nächsten zehn Jahren flächendeckend eingeführt. Die Abkürzung steht für **S**tandard-**A**nwender-**S**oftware-**P**rodukt-**F**amilie auf Basis der handelsüblichen Software SAP R/3. Ziel ist es, auf Basis einer einheitlichen Datenbasis (Stammdaten) sämtliche in der Truppengattung eingesetzten Softwareinseln mit einer integrativen Standardsoftware abzulösen.

Die Auswahl des fliegenden Verbandes zur Einführung von SASPF begründet sich sehr einfach:

Die Nutzung von SASPF bei fliegenden Waffensystemen erfordert zunächst ein nicht ganz so komplexes Luftfahrzeug; ein BO 105-Verband liegt unter diesem Gesichtspunkt nahe. Der Kampfhubschrauber TIGER, welcher demnächst in die Luftfahrzeugtechnische Abteilung 362 eingeführt wird, kann nur mit Hilfe von SASPF verwaltet werden, die Altverfahren reichen hierzu aufgrund der hohen Komplexität des Waffensystems nicht mehr aus. Ein Betrieb zweier Betriebsführungsprogramme ist in einem Einsatzverband sowohl aus logistischer als auch operativer Sicht nicht möglich.

Damit wurde entschieden:

SASPF wird mit dem Teilprojekt „Betrieb und Nutzungssteuerung Drehflügler" (TP DF) am 27.06.2005 bei LfzTAbt 362 eingeführt.

Im Rahmen des TP Drehflügler werden Instandhaltung, Materialbewirtschaftung, technisch-logistisches Management fliegender Waffensysteme (WaSys) und die damit verbundenen Aspekte logistischer Führung in SASPF abgebildet. Neben Truppenteilen und Dienststellen des Heeres sind das Luftwaffenmaterialkommando, das Logistikzentrum der Bundeswehr und das Materialdepot Diepholz durch das TP Drehflügler betroffen. Es werden gleichzeitig die Luftfahrzeugmuster BO 105 und KH TIGER erfasst.

PC-Arbeitsplatz im Dock.

Im folgenden sollen die erforderlichen Maßnahmen zur Vorbereitung auf die Einführung angesprochen werden, die der Verband zu treffen hatte.

Vorbereitungsphase

Personal

Einer zeitgerechten und fähigkeitsorientierten Personalauswahl kam besondere Bedeutung zu. Aus jedem Arbeitsbereich sollten zur Weiterentwicklung der SAP-Anteile „Flugbetrieb" und „Line Maintenance", zur Mitarbeiterschulung und -betreuung und als Bindeglied zwischen der Amts- und Firmenseite sogenannte Poweruser direkt bei der Firma SAP ausgebildet werden. Zehn Soldaten und zwei zivile Mitarbeiter wurden innerhalb dieses Projektes über Monate ausgebildet und direkt bei der Firma SAP oder im IT-Amt eingesetzt. So konnte sich über einen Zeitraum von einem bis zwei Jahren eine Sachkompetenz entwickeln, welche für die Einführung von SASPF von entscheidender Bedeutung war. Darüber hinaus ist der Bedarf an qualifiziertem S6/FüUstg-Personal erheblich angewachsen. Alle Dienstposten im Bereich S6/FüUstg waren unverzüglich zu besetzen.

Technische Planung

Mit einem Vorlauf von etwa neun Monaten wurde

- die Jahresflugstundenplanung,
- die Abstimmung mit der Fliegenden Abteilung,
- die Übungs- und Vorhabensplanung gemeinsam mit den übergeordneten Verbänden
- die lang- mittel- und kurzfristigen Wartungs- und Instandhaltungsplanung (Dockbelegung) sowie die
- Urlaubs- und Ausbildungsplanung für das betroffene Personal der LfzTAbt 362

auf den 27.06.2005 als Termin für die Inbetriebnahme ausgerichtet.

IT

Mit einem Vorlauf von vier Monaten wurde die gesamte Hardware und das Netzwerk entsprechend den Erfordernissen von SASPF verändert und ergänzt. Das heißt: Aufwuchs an Arbeitsplatz-PC und mobilen PC und in Ergänzung des im Vorfeld auf TIGER ausgerichtete IT-Konzeptes um mehr als 25 multimediafähige PC. Grundsätzlich muss überall, wo logistische Arbeit geleistet wird, sei es in der Planung, in Wartung und Instandsetzung oder in der Ersatzteilversorgung, ein Netzwerkanschluss mit entsprechender Hardware zur Verfügung stehen, so dass jeder seine Leistungen verantwortlich ins System einpflegen kann. Für das Netzwerk

ist eine Kapazität von mindestens 2 Mbit/s erforderlich, um ein zufriedenstellendes Antwort-Zeit-Verhalten sicherzustellen.

Inventur

Sämtliches Material des Kampfhubschrauberregiments, welches im Zusammenhang mit der Luftfahrzeugtechnischen Abteilung steht, muss in SASPF erfasst werden. Zudem ist eine 100%-Inventur bei fliegerischem Material durch den Nachschubzug in einem möglichst kurzen Zeitraum notwendig, um den Versorgungsengpass so gering als möglich zu halten.

Ausbildung

Die Qualifizierung der Soldaten und zivilen Mitarbeiter ist der Schlüssel für eine reibungslose Umsetzung der neuen Verfahren. Nicht zuletzt hat sie erheblichen Einfluss auf die Akzeptanz. Sie muss trotz aller Terminschwierigkeiten zeitlich so nah am Einführungsdatum wie möglich erfolgen. Zwischen Ende des Ausbildungsabschnitts und der Nutzung von SASPF im Verband darf maximal ein Monat liegen, um einen verantwortlichen Umgang mit der komplexen Welt der Transaktionen zu gewährleisten.

Organisation

Die Organisationsstruktur hat sich den Erfordernissen der Abläufe in SASPF anzupassen. Es wurde eine neue logistische Ebene im Bereich der Wartungs- und Instandsetzungszüge eingeführt, die LogEbene 1. Es war erforderlich und auch den Abläufen zuträglich, pro Halle zwei Materialsteuerer einzusetzen, die dem Mechaniker oder Elektroniker bei der Bereitstellung des erforderlichen Ersatzteils oder Materials zuarbeiten. Grundsätzlich wurde in der zukünftigen TIGER- STAN gedacht und die Organisation darauf ausgerichtet, um einen Bruch der Organisationsform und der erforderlichen Abläufe in SASPF bei Aufnahme des Waffensystems TIGER zu vermeiden.

Ausbildungs- und Besprechungsraum.

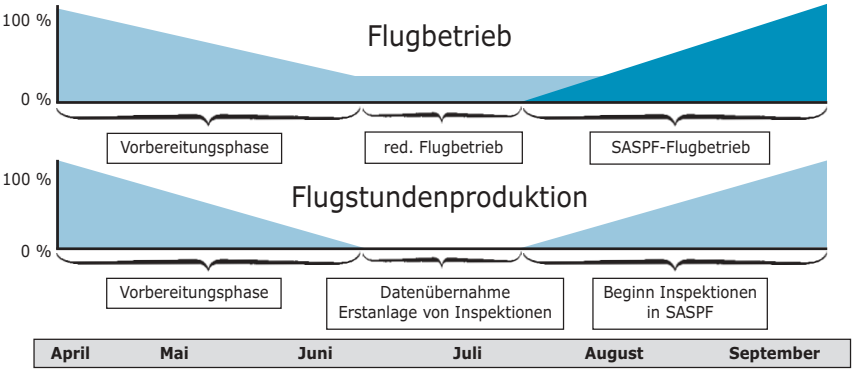
Weitere entscheidende Voraussetzungen, die durch den Verband jedoch nicht beeinflussbar waren, sind:

- Bereinigung der Systeme in Nutzung (SiN) von unklaren, falschen oder inkompatiblen Daten zur Erstellung von korrekten Stammdaten.
- Schaffung einer akzeptablen Vorschriftenlage.
- Einsatz kompetenter Firmenberater, die langfristig im Projekt gebunden sind und damit den Verband und dessen Eigenheiten auf Ebene der Prozesse detailliert kennen lernen.
- Zuordnung spezifischer Rollen und Berechtigungen für die Nutzer.
- Entwicklung einer funktionierenden Schnittstelle SAP-SiN.

Durchführung

Nach Abschluss aller Vorbereitungen, insbesondere nach der Herstellung der korrekten Datenlage im AR und der Vollendung aller Inspektionen, wonach der Klarstand für kurze Zeit 100 Prozent betragen hatte, konnte der Verband produktiv gehen. Eine besondere Herausforderung bei der Änderung der Verfahrenslandschaft sind die lückenlose Überleitung von Altdaten sowie die konsequente Weiterführung der luftfahrzeugtechnischen Datenpflege, da Luftfahrzeuge nur mit einem eindeutigen und richtigen Datenbestand für den Flugbetrieb freigegeben werden dürfen.

In der Übergangsphase wurde ein reduzierter Flugbetrieb aus-



Ablaufschema Flugbetrieb / Flugstundenproduktion

schließlich mit Bordbuch und Logbuch (Aufzeichnung aller relevanten Ereignisse) durchgeführt, um anschließend die Daten in SASPF einzupflegen.

Selbst im Ausland, bei der Gebirgsflugausbildung in Voss (Norwegen), wurde dieses Verfahren erfolgreich angewandt. Damit konnten in der Übergangsphase zwingend notwendige Ausbildungsabschnitte trotz der Einführung von SASPF im erforderlichen Umfang erfüllt werden.

Das Team vom Erstflug.

In den zwei Wochen ab dem 27.06.05 sollten die Daten mittels einer Schnittstelle SiN-SAP in SASPF überführt werden, um anschließend die Daten einer vollständigen Prüfung zu unterziehen. Der Aufwand der Sicherung der Datenqualität war aufgrund der nicht stabilen Schnittstelle erforderlich, um die Eindeutigkeit der Daten lückenlos zu überwachen. An dieser Stelle ergab sich wegen der elementaren Bedeutung einer sicheren Schnittstelle eine maßgebliche Gefährdung des Projektes. Alle Daten sollten weiterhin arbeitstäglich über die Schnittstelle in das SiN rückgeführt werden, um der Nutzungsleitung ständig einen Gesamtüberblick über die BO 105-Flotte zu ermöglichen. Dies ist bis dato nicht möglich. Die Neuentwicklung einer bidirektionalen, stabilen und sicheren Schnittstelle wurde beauftragt.

Nachdem eine provisorische Lösung ohne bidirektionale Schnittstelle gefunden wurde, konnte mit einer Verzögerung von fast zwei Wochen am 07.07.05 endlich der scharfe Betrieb aufgenommen werden.

Der Hebel wurde umgelegt und alle erblickten den typischen SAP-Bildschirm. Mit mehr oder weniger Zuversicht wurden die ersten Schritte in einem „Live-System" gewagt und erfolgreich gemeistert. Über den kurzen Zeitraum von einigen Wochen sind Routine, Akzeptanz und Interesse eingetreten, welche eine kontinuierliche Weiterentwicklung im Umgang mit der neuen Verfahrenslandschaft erlauben.

Nachbereitung

Mangels konkreter Vorschriften mussten Weisungen, Erlasse, Besondere Anweisungen ihrem Inhalt entsprechend in OuV-Befehlen umgesetzt werden, insbesondere dann, wenn in SASPF mehrere Wege zum Ziel führen, aber keiner eindeutig beschrieben ist. So entwickelte sich, angelehnt an das „Handbuch für Materialerhaltung für Luftfahrzeuge", die Verfahrenslandschaft neu. Dies wurde als Chance betrachtet, bestimmte Abläufe zu hinterfragen, sinngemäß neu zu regeln, zu straffen oder, wenn erforderlich, in Gänze zu verändern. Dies geschah in enger Absprache und in Zusammenarbeit mit der Nutzungsleitung BO 105, welche sehr konstruktiv und zielorientiert verlief.

In der Stabilisierungsphase, die sich über sechs bis acht Wochen erstreckte, wurde mit Unterstützung der Firmenberater das System auf die Erfordernisse des Standortes optimiert, wurden Systemfehler analysiert und in Verbindung mit der Projektorganisation so schnell wie möglich abgestellt. Somit sollte der Einfluss fehlerhafter Prozesse, mangelhafter Systemeinstellungen und der Konflikte bei der Rollen- und Berechtigungsvergabe auf die Datenqualität minimiert werden.

Grundsätzliche Mängel wurden erkannt, abgestellt und für einen zukünftigen Roll Out in der Truppengattung beseitigt. Hierzu hatte sich eine arbeitstägliche, an die Technische Besprechung angelehnte, SAP-Besprechung bewährt.

Einer ungenügenden Datenqualität der Stammdaten

aufgrund von Unregelmäßigkeiten der SiN oder mangelhafter manueller Dateneingabe in SASPF, ist kontinuierlich sowohl durch, die Projektorganisation, als auch durch die Nutzungsleitung und den Verband entgegenzuwirken. Durch externe Unterstützung müssen rollenspezifische Ausbildungsmängel abgestellt und so die Handlungssicherheit erhöht werden. Es gilt hierbei auch, die Qualifikation der Mitarbeiter durch verbandsinterne Ausbildung weiter voran zu treiben. Dazu hat LfzTAbt 362 einen Besprechungsraum mit entsprechender Hardware ausgestattet und eine lehrgangsähnliche Ausbildungssituation geschaffen.

Bewertung

Aufgrund eines über Wochen reduzierten Flugbetriebs und des Stillstandes der Inspektionsdurchführung ist grundsätzlich ein Verlust von luftfahrzeugtechnischer Leistung nicht zu vermeiden (wie die Grafik auf Seite 37 verdeutlicht). Trotz exakter Planung und günstigen Einführungsverlaufs ist in der Vorbereitung wie auch in der Nachbereitung eine Gesamtreduzierung der verfügbaren Zeit in der Flugstundenproduktion von etwa zwei bis drei Monaten zu verzeichnen. Dies bedeutet eine Reduzierung der Flugstundenproduktion um ca. 20 %. Nach der Einführung können derzeit im Jahreszeitraum etwa 10 % der Luftfahrzeuge wegen unklarer Datenlage, die zum größten Teil durch Altlasten der SiN verursacht sind, nicht eingesetzt werden. Zudem vermindert die nun auf Hochtouren laufende Inspektionsdurchführung die verfügbaren Luftfahrzeuge, sodass deutlich weniger Hubschrauber zur Erfüllung des Ausbildungs- und Übungsflugbetriebes bereitgestellt werden können. Hierdurch wird das kontrollierte Abfliegen der Luftfahrzeuge eingeschränkt. Dies führt insgesamt zur einer Verringerung der Auslastung des Jahresflugstundenprogramms um derzeit etwa 10 %.

Sind die Mängel im System, in den Verfahren und in der Pflege der Stammdaten abgestellt und gibt es für alle gleichermaßen eine verbindliche, ganzheitliche Vorschriftenlage sind die **Vorteile** von SASPF für den Verband beträchtlich:

- Medienbruchfreie Verwaltung aller logistischen Daten.
- Echtzeitverarbeitung zur schnellen Lagedarstellung.
- Verkürzung der Informationswege durch Transparenz und direkten Datenzugriff von überall in der Abteilung.
- Wegfall administrativer Zeiten, wie Verbuchung von L-Aktenpflichtigen Daten.
- Kostentransparenz.
- Kürzere Inspektionsplanungszeiten mit dem Werkzeug Maintenance Event Builder.
- 100% Bauzustandsüberwachung, auch bei hochkomplexen Waffensystemen wie TIGER und NH 90. Papier nur im absolut notwendigen Umfang, mit dem Ziel weiterer Reduzierung.
- Einfaches Zusammenstellen von Kräftedispositiven.
- SAP erfordert eine 100% korrekte Datenlage. Fehler werden sofort erkannt und sind unmittelbar abstellbar.

Entstehende **Nachteile** sind aus Sicht des Verbandes hinnehmbar:

- Zusätzliche Verwaltung von IT-Material in erheblichem Umfang.
- Gestiegenes Volumen der Datenerhebung.
- Abhängigkeit von Verfügbarkeit eines stabilen Netzwerks und Zentralservers (Mandant).
- Zunächst erheblicher zusätzlicher Ausbildungsaufwand.

Zusammenfassung

Ersten Erfahrungen haben gezeigt, dass ein Heeresfliegerverband mit der Umstellung auf ein neues DV-System, bedingt durch die langjährige Erfahrung mit den DV-Verfahren WIDAV, BMS-TA4, BEAV und ZTBÜ-AR, keine unüberwindbaren Probleme in der Nutzung von SASPF als Standardsoftware hat. Der Aufwand für die Einführungsphase ist beträchtlich und bindet auch jetzt noch einen erheblichen Teil der Kräfte insbesondere in der Betriebsführung der Luftfahrzeugtechnischen Abteilung. Der Arbeitsaufwand für die Datenerfassung und -pflege ist in allen Bereichen deutlich gestiegen. Jedoch ist er handhabbar und für die neuen Waffensysteme in ihrer Komplexität unumgänglich.

Nach ersten Erkenntnissen verlagern sich marginal Zuständigkeiten. Personalverschiebungen aufgrund von Änderungen in der Arbeitsauslastung sind absehbar und müssen schnellstmöglich vollzogen werden.

Die Vorbereitung, insbesondere die Auswahl und die Qualifikation des Schlüsselpersonals, ist von außerordentlicher Bedeutung. Nur konsequente Bereitschaft, Personal zur Entwicklung, Erprobung und für die Testreihen abzustellen, garantiert die Sachkompetenz, die für eine erfolgreiche Einführung notwendig ist. An dieser Stelle bedanke ich mich bei den Mitarbeitern des Stabes und den Powerusern der Züge, die sich unermüdlich für das Gelingen dieses Projektes eingesetzt haben – der durch die Einführung erzielte Gewinn lohnt den hohen Kräfteansatz.

Der Autor:

Oberstleutnant Marcus Hartmann ist S3-Stabsoffizier der Luftfahrzeugtechnischen Abteilung 362 in Fritzlar und war mit dem Pilotprojekt SASPF beauftragt.

Steigende Anforderungen

Neubau eines Flugausrüstungsgebäudes am Heeresflugplatz Niederstetten

Historische Entwicklung Flugausrüstung

Im Jahr 1998 stürzte ein Luftfahrzeug der Bundeswehr bei einem Nachtflug ab. Obwohl die Unfallstelle nur ca. zwei Kilometer außerhalb des Flugplatzes lag, gab es große Probleme, diese zu finden.

Dunkelheit, Schneefall und nur ein vorhandener Notfunksender im Luftfahrzeug waren die Ursache für das schwierige Auffinden der verunfallten Maschine und ihrer Besatzung.

In der Konsequenz der Unfalluntersuchung wurde vom General der Heeresflieger der Einsatz der Überlebensweste SW-2HUB befohlen. Jedes Besatzungsmitglied im Luftfahrzeug verfügt damit u.a. über ein Notsignalgerät und einen Notfunksender.

Diese Entscheidung bedeutete für den Fachbereich Flugausrüstung in der Heeresfliegertruppe einen enormen Zuwachs an notwendigen Inspektionen und zu bewirtschaftendem Rettungs- und Sicherungsgerät (R+S-Gerät). Eine der ersten Auswirkungen, die sich daraus ergaben, war ein Anwachsen des Flugausrüstungspersonals, um den erhöhten Anforderungen gerecht zu werden.

Hier läßt sich's arbeiten – Das neue Flugausrüstungsgebäude an der Halle 1.

Entwicklung Bauvorhaben und Bauausführung

Im Bereich des Transporthubschrauberregiments 30 existierte zu diesem Zeitpunkt eine Flugausrüstungsgruppe mit einem Flugausrüstungsfeldwebel (in Nebenfunktion) und einem Flugausrüstungsunteroffizier (hauptamtlich). Als Fachwerkstatt stand ein Raum mit 25 m² zur Verfügung. Zum 09.04.1998 wurde ein erster Umbauantrag gestellt, mit dem die bisherige Werkstatt erweitert werden sollte. Zum 18.10.2000 wurde der grundsätzliche Raumbedarf durch den General der Heeresflieger anerkannt.

Im Jahr 2001 wurde erstmals die zukünftige Struktur der Heeresfliegertruppe veröffentlicht. Nach Auswertung aller verfügbaren Informationen durch das Fachpersonal wurde deutlich, dass der bisherige Anbauentwurf den zukünftigen Erfordernissen nicht gerecht wird. Deshalb wurde zum 31.07.2001 ein neuer Antrag für den Bau eines eigenständigen Flugausrüstungsgebäudes gestellt. Nach Genehmigung des Antrages und Planung des Gebäudes wurde dann im Juli 2003 mit dem Ausheben der Baugrube und dem Setzen des Fundamentes begonnen.

Da zum Zeitpunkt der Planung noch keine gültige GMIF (grundsätzliche militärische Infrastrukturforderung) existierte, wurden die Planungen nahezu 1:1 übernommen.

Im Juli 2005 wurden die Arbeiten weitestgehend abgeschlossen. Die Übergabe des Gebäudes an den Verband erfolgte im Oktober 2005.

Beschreibung des Gebäudes

Ziel bei der Anordnung der Werkstätten war es dabei, die einzelnen Fachbereiche für Land– und Seenotrettungsgerät infrastrukturell voneinander zu trennen, die Arbeitswege zu optimieren und eine klare Trennung des einsatzklaren und nicht einsatzklaren Gerätes zu erreichen.

Absperrgitter im Lagerraum trennen einsatzbereites von nicht einsatzbereitem Material.

Folgende Räume bzw. Werkstätten wurden deshalb realisiert.

- **Ausgabebereich**

Hier erfolgt die Ausgabe des Einsatzgerätes an die Luftfahrzeugbesatzungen sowie die Vorbereitung des für einen Einsatz geplanten Materials. Gleichzeitig ist dies der einzige Raum des Gebäudes, der für nichtberechtigtes Personal zugänglich ist. Damit konnten alle absicherungsrelevanten Forderungen erfüllt werden.

- **Lagerraum Flugausrüstungsgerät**

zur getrennten Lagerung von einsatzbereitem und nicht einsatzbereitem Material.

- **Lagerraum für Druckgasbehälter**
- **Werkstattraum Land**
- **Werkstattraum Seenotgerät**
- **Überprüfungskammer BiV**
- **Kleberaum**

In diesem Raum erfolgen sämtliche Klebearbeiten an Kälteschutzanzügen oder Rettungsbooten. Forderungen aus Sicht der Arbeitssicherheit waren ein Schrank zur fachgerechten Austrocknung (Ausdünstung) der Klebestellen mit separater Entlüftung sowie die Erstellung eines Explosionsdokumentes.

- **Waschraum**

Hier erfolgen die Reinigung und das Waschen des entsprechenden Flugausrüstungsgerätes.

- **Trockenturm**

Hier wurden die baulichen Voraussetzungen geschaffen, um das gewaschene Material und die Lastgeschirre fachgerecht frei hängend zu trocknen.

- **Waffenkammer**
- **Munitionskammer**
- **Notfalllager**

zur Lagerung und Ausgabe von Alarm-Gerät (Material für max. drei Luftfahrzeuge). Dieser Raum ist mit einem separaten Eingang versehen und auch zu den Fachwerkstätten gesondert abgesichert. Damit können bei Notfällen bzw. Alarmierungen Besatzungen durch den OvWa/UvD ausgestattet werden, ohne die sicherheitsempfindlichen Werkstätten zu betreten. Gleichzeitig erfolgt damit auch eine Optimierung und Reduzierung der Dienstzeitbelastung der Ausgabepersonals.

Ausblick

Mit dem Bau und der Bereitstellung des Flugausrüstungsgebäudes sind die Aufgaben hinsichtlich der korrekten Materialerhaltung und -bewirtschaftung wie Lagerbedingungen, Sicherheitsbestimmungen, Nachvollziehbarkeit der Materialausgabe etc. umsetz- und durchführbar.

Oberstes Ziel, die Ausgabe von einsatzbereitem Rettungs- und Sicherungsmaterial, lässt sich mit geringerem Zeitaufwand umsetzen, da unnötige Transport- und Versorgungswege entfallen.

Das Personal kann konzentriert und dennoch in fest zugeordneten Arbeits- und Verantwortungsbereichen eingesetzt werden und seinen Dienst verrichten. Damit ist auch eine effiziente Dienstaufsicht gewährleistet. Weiterhin erfolgt eine zentralisierte Materialbewirtschaftung mit einer zentralen Ausgabestelle, wodurch das Flugausrüstungspersonal der ihm übertragenen Verantwortung, trotz der weiterhin angespannten Personallage, gerecht wird.

Der Umfang des zu bewirtschaftenden Materials im Jahr 2005 ist mit dem des Jahres 1998 in keiner Weise vergleichbar. Einführung von neuem Gerät sowie Austausch, bedingt durch ständige Neuerungen und Weiterentwicklungen stellen den Bereich Flugausrüstung vor immer neue Herausforderungen.

Mit dem Bau des R&S-Gebäudes wurden sehr gute infrastrukturelle Rahmenbedingungen geschaffen, die es nun im täglichen Dienstbetrieb für die Erfüllung des Auftrages effektiv zu nutzen gilt.

Die Autoren:

Hauptfeldwebel Ralf Wenzel ist Flugausrüstungsfeldwebel, Major Jochen Frey, Staffelkapitän der 3./Luftfahrzeugtechnischen Abteilung 302.

Die Zukunft im Visier – Die Luftbewegliche Brigade

Die Hubschraubereinsatzkräfte des Heeres werden zukünftig wie folgt zusammengefasst: die beiden mittleren Transporthubschrauberregimenter mit CH-53 sowie ein leichtes Transporthubschrauberregiment mit NH 90 werden durch die Division Luftbewegliche Operationen (DLO), die beiden Kampfhubschrauberregimenter sowie ein weiteres leichtes Transporthubschrauberregiment mit NH 90 werden unmittelbar durch die Luftbewegliche Brigade (LBwglBrig) geführt.

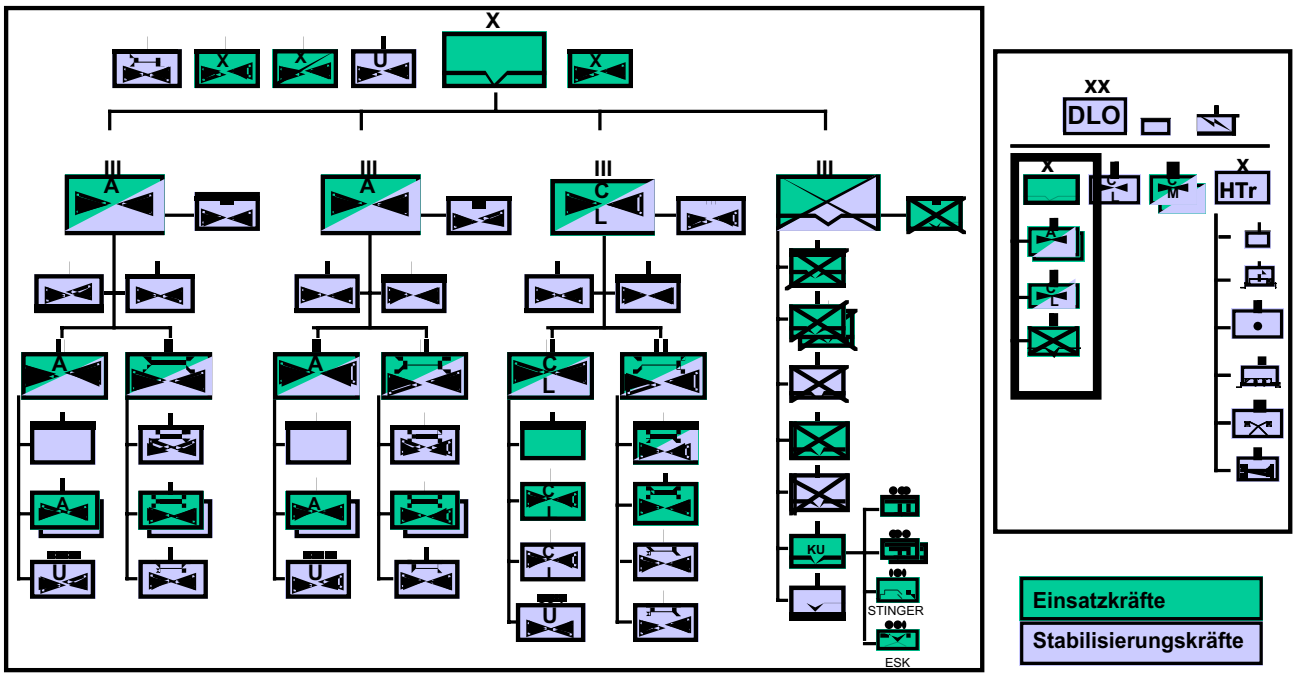
Die LBwglBrig besteht in der Zielstruktur (Neues Heer für neue Aufgaben) aus den beiden Kampfhubschrauberregimentern, dem leichten Transporthubschrauberregiment sowie dem Luftbeweglichen Infanterieregiment (LBwglInfRgt) und Brigadeeinheiten. Sie wird eine Stärke von fast 6000 Soldaten haben. Mehr als ein Drittel sind den Eingreifkräften (EK), ca. zwei Drittel sind den Stabilisierungskräften (SK) zugeordnet.

Für Einsätze wird die Brigade „tailored to mission" durch bis zu zwei Staffeln der beiden mittleren Transporthubschrauberregimenter CH-53 aus dem EK-Dispositiv der DLO verstärkt. Das maximale EK-Dispositiv besteht neben dem Brigadestab und Brigadeeinheiten, aus einer gemischten Heeresfliegerabteilung, der entsprechenden Luftfahrzeugtechnischen Abteilung und dem verminderten LBwglInfRgt.

Die LBwglBrig ist ein hochmobiler, schnell verfügbarer, in allen Szenarien, Gefechtsarten und besonderen Gefechtshandlungen durchsetzungsfähiger Großverband, der aufgrund seines Kräftedispositivs und seiner besonderen Befähigung zum „luftgestützten Einsatz" ein Unikat im Heer sein wird. Mit den unterstellten Regimentern ist sie darüber hinaus ein für alle Einsatzoptionen geeigneter, wesentlicher Force Multiplier.

Vorgaben und Rahmenbedingungen

Die sicherheitspolitische Lage sowie Art und Verlauf bewaffneter Auseinandersetzungen haben sich im letzten Jahrzehnt grundlegend gewandelt. Das Spektrum der Aufgaben für Streitkräfte und damit ihr Anforderungsprofil ist komplexer und vielschichtiger geworden. Die „Konzeption der Bundeswehr" (KdB) fordert eine konsequente Ausrichtung der Streitkräfte auf die wahrscheinlicheren Einsätze zur Konfliktverhütung und Krisenbewältigung einschließlich des Kampfes gegen den internationalen Terrorismus. Risiken und Herausforderungen ist möglichst schon dort zu begegnen, wo sie entstehen.



Gliederung der Luftbeweglichen Brigade.

Daraus resultiert für das Heer ein komplexes Fähigkeitsprofil. Es reicht von der Fähigkeit zur Führung vernetzter Operationen im hohen Intensitätsspektrum über Fähigkeiten zu schnellen Anfangsoperationen, Operationen von Spezialkräften und speziellen Operationen bis hin zur Teilhabe an Stabilisierungsoperationen im Rahmen von Konfliktverhütung und Krisenbewältigung in mittlerer und niedriger Intensität. Sie bedingen auf allen Führungsebenen Fähigkeiten zur streitkräftegemeinsamen (joint) und multinationalen (combined) Operationsführung.

Einsätze zur Konfliktverhütung und Krisenbewältigung werden immer komplexer und sind zunehmend auch in urbanen Räumen und unter der Bedrohung asymmetrisch agierender Kräfte zu führen. In nur einem Einsatzraum haben sich eigene Kräfte darauf einzustellen, nur wenige Kilometer voneinander entfernt friedensstabilisierende Einsätze, humanitäre Hilfeleistungen, aber auch intensive Gefechtshandlungen gleichzeitig zu bewältigen (Three-Block-Operations).

Die „Weisung zur Weiterentwicklung der Streitkräfte" (WWS) und die Weisung zur Weiterentwicklung des Heeres" (WWH) fordern die Ausplanung von Teilen der luftbeweglichen Kräfte des Heeres mit der Befähigung zum luftgestützten Einsatz*.

Das Heer entwickelt mit der LBwglBrig einen neuen zukunftsfähigen, hochmobilen, schnell einsetzbaren, schlagkräftigen, multifunktionalen und modular zusammengesetzten Großverband, der Aufträge im Gesamtaufgabenspektrum der Streitkräfte durchführen kann und dessen Fähigkeiten die neuen Herausforderungen sowohl in Eingreif- als auch in Stabilisierungsoperationen berücksichtigen.

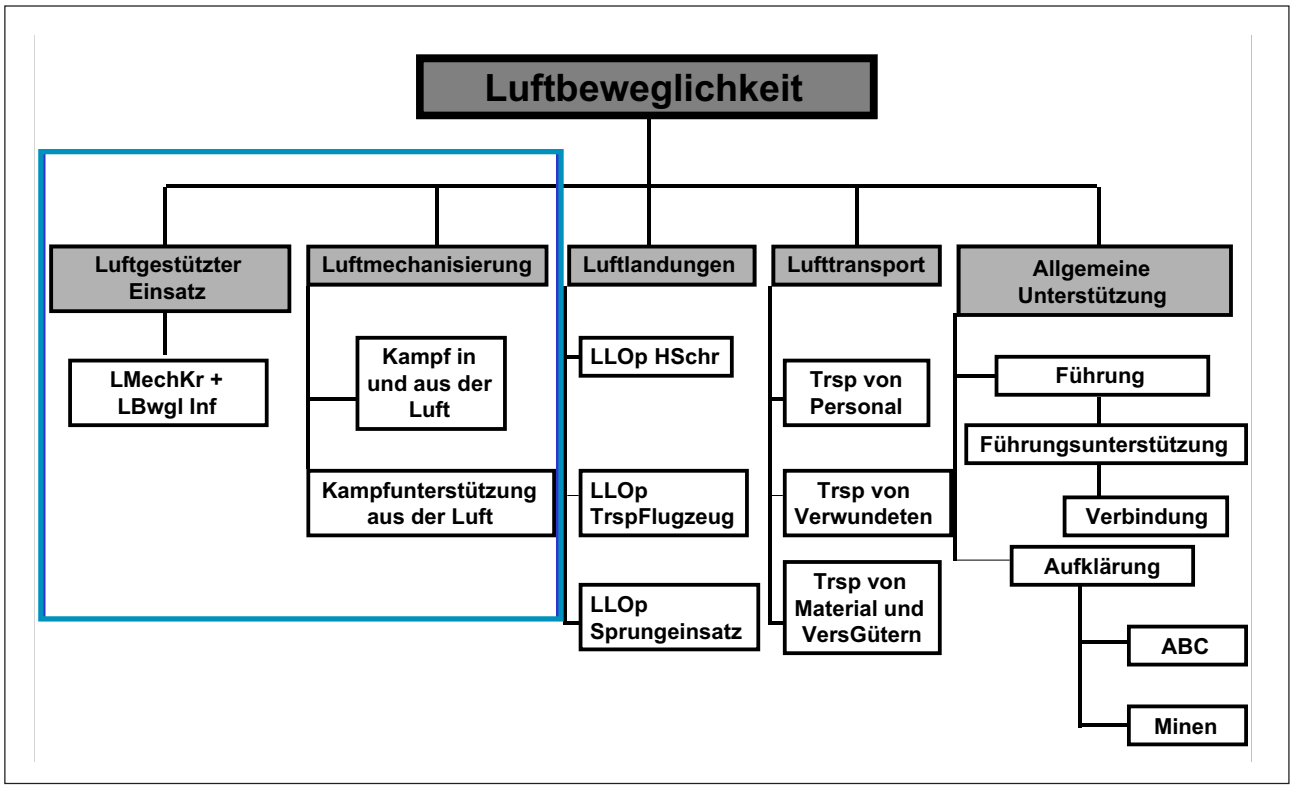
Grundzüge luftgestützter Einsätze

Mit der aufbauorganisatorischen Zusammenfassung von luftmechanisierten Kräften und luftbeweglicher Infanterie zu einem Kräftesystem unter einheitlicher Führung in der LBwglBrig, erweitern die Streitkräfte das Fähigkeitsprofil „Luftbeweglichkeit" um die neue Fähigkeit zur Durchführung „luftgestützter Einsätze"**.

Luftgestützte Einsätze sind Operationen, in denen Heeresfliegerkräfte und luftbewegliche, durchsetzungsfähige Infanteriekräfte, einschließlich der notwendigen Unterstützungskräfte, unter einheitlicher Führung und gemeinsamer taktischer Zielsetzung im Verbund operieren. Luftgestützte Einsätze kombinieren die Schnelligkeit sowie die präzise, abstandsfähige, überlegene Feuerkraft der Kampfhubschrauber TIGER und die hohe taktische

* vgl. WWS, S. 8 und WWH, S. 6

** Englisch: Air Assault



Begriffszuordnungen.

Beweglichkeit der leichten Transporthubschrauber NH 90 mit der Fähigkeit der Infanterie, Raum zu nehmen, begrenzt zu halten und zu kontrollieren. Bei luftgestützten Einsätzen erfolgt der gleichzeitige, gleichwertige und synergetische Einsatz von Infanterie und Heeresfliegerkräften. Die gegenseitige Ergänzung durch die spezifischen Stärken, sowie Ausgleich der jeweiligen Schwächen im Verbund und die gemeinsame Führung dieser Manöverelemente, stellen die neue Qualität dar.

Die Nutzung der Fähigkeiten luftbeweglicher Kräfte in luftgestützten Einsätzen ermöglicht es, im Gesamtaufgabenspektrum der Streitkräfte, Kampfkraft rasch zu projizieren, überraschend Schwerpunkte zu verlagern, die Initiative mit einer begrenzten Offensivkapazität auch am Boden zu gewinnen und so zu streitkräftegemeinsamen Operationen auch in der Tiefe und in überdehnten Einsatzräumen beizutragen. Luftbewegliche Operationen werden damit nachhaltiger.

Das deutsche Heer beschreitet mit dieser Weiterentwicklung der Luftbeweglichkeit einen zukunftsweisenden Weg zur weiteren Erhöhung seiner operativen Reaktions- und Handlungsfähigkeit und stimmt sich dabei im engen Schulterschluss mit anderen Partnern ab, die den selben Weg eingeschlagen haben.

Ausstattung der Heeresfliegereinsatzkräfte (HFlgEinsKr)

Die fliegenden Verbände der LBwglBrig sollen in der Zielstruktur mit

- mit insgesamt 64 Kampfhubschraubern TIGER sowie
- 32 leichten Transporthubschraubern LTH Heer NH 90

ausgestattet werden.

Der Verbindungshubschrauber BO 105 wird in der LBwglBrig für Aufklärungs-, Erkundungs- und Verbindungsflüge eingesetzt. Die LBwglBrig verfügt über insgesamt 50 BO 105, davon 20 in der Verbindungs- und Aufklärungsstaffel, 15 in der Unterstützungsstaffel und je 5 BO 105 in den drei Heeresfliegerregimentern.

Der zur Verlegung von Fahrzeugen und schwerem Gerät erforderliche Lufttransportraum ist, wie bereits ausgeführt, aus den beiden mittleren Transporthubschrauberregimentern CH-53 der DLO ablauforganisatorisch bereitzustellen.

Ausstattung des Luftbeweglichen Infanterieregiments

Die mit Transporthubschraubern zu verbringenden Kräfte des Luftbeweglichen Infanterieregiments (LBwglInfRgt) müssen

EK: 32

64 x KHS TIGER

EK: 16

32 x LTH NH 90

EK: 20

50 x VBH BO 105

EK: 36

72 x MTH CH-53

Ausstattung der Heeresfliegereinsatzkräfte.

EK: 31

33 x WIESEL 2 Varianten

EK: 18

36 x WIESEL MK/TOW/GefAufklFz

EK: 8

8 x lePzMrs 120 mm

EK:122

196 x ESK Variante 1 und 2

EK: 0

14 x GTK Grp

Ausstattung des Luftbeweglichen Infanterieregiments.

nach erfolgtem Lufttransport am Boden mobil und führungsfähig sein und über eine auf den jeweiligen Einsatzauftrag ausgerichtete Durchhalte- und Durchsetzungsfähigkeit verfügen.

Die auf dieser Seite dargestellten Fahrzeuge geben den derzeitigen Planungsstand wieder und stellen den operativen Mindestbedarf zur Durchführung luftgestützter Einsätze dar.

Diese Zielausstattung des LBwglInfRgt ist Grundvoraussetzung für die Wirksamkeit im Einsatz, Mobilität und Durchhaltefähigkeit.

Das Einsatzfahrzeug Spezialkräfte (ESK) MUNGO und der Waffenträger WIESEL sind luftverladbar und geben dem LBwglInfRgt die Möglichkeit, die abgesessenen Kräfte wirkungsvoll mit schweren Waffen zu verstärken, das Schutzniveau zu erhöhen und die Durchhaltefähigkeit zu verbessern.

Darüber hinaus werden für SK-Einsätze von längerer Dauer Fahrzeuge benötigt, die dem LBwglInfRgt ein hohes Schutzniveau geben und gleichzeitig die Durchhaltefähigkeit am Boden gewährleisten. Deshalb ist die Ausstattung der Jägerkompanie SK mit dem GTK (Gepanzertes Transportfahrzeug) beabsichtigt.

Planung und Durchführung luftgestützter Einsätze mit luftbeweglichen Infanteriekräften haben sich grundsätzlich an der hohen taktischen Beweglichkeit der Hubschrauber zu orientieren. Nach Absetzen am Boden wird die Infanterie nach den Führungs- und Einsatzgrundsätzen der Jägertruppe eingesetzt.

Die Hubschrauber unterstützen den Einsatz abgesessener Kräfte durch präzises, abstandsfähiges Feuer, Aufklärung, Anschlussversorgung und Verwundetentransport.

Bedeutung und Schwerpunkt der Aufgabenerfüllung

Die Einsatzelemente der LBwglBrig können sowohl in der Tiefe des gegnerischen Raumes,

Abgesessene Kräfte mit CH-53.

zur Unterstützung unmittelbarer Operationen, als auch im rückwärtigen Raum sowie zum Schutz rückwärtiger Gebiete zum Einsatz kommen.

Sie können unter Nutzung der dritten Dimension schnell und geländeunabhängig verbracht werden, wirken sich anschließend unmittelbar aus und sind auf Grund ihrer Mobilität und Flexibilität für einen Gegner nur schwer berechenbar.

Mit ihnen kann der Truppenführer Ort und Zeit des Einsatzes weitgehend frei wählen und, unabhängig von sonstigen Einflüssen, verschiedene Einsätze an unterschiedlichen, weit voneinander entfernten Orten, im gesamten Einsatzraum gleichzeitig oder in schneller Abfolge führen.

Die eigene luftbewegliche Infanterie verschafft der LBwglBrig die Möglichkeit die kontinuierliche Präsenz im Einsatzraum erheblich zu erhöhen, das Gebiet, zeitlich befristet oder auch über einen längeren Zeitraum, zu halten und zu kontrollieren.

Die Fähigkeit der LBwglBrig, luftgestützte Operationen **selbstständig** mit eigener Raumverantwortung oder **unterstützend** für andere Großverbände initiativ und reaktionsschnell zu planen und zu führen, erhöht die operative und taktische Flexibilität des Truppenführers. Die Übergänge sind fließend und lassen sich nicht immer trennscharf abgrenzen.

Die LBwglBrig ist grundsätzlich zur strategischen Eigenverlegung von Vorauskräften befähigt. Der Brigadestab muss in der Lage sein, Kräfte in der Größenordnung eines verstärkten Großverbandes zu führen.

Aufgrund ihrer speziellen Fähigkeiten ist die LBwglBrig besonders geeignet zur:

- frühzeitigen Demonstration und Projektion militärischer Macht im Rahmen der Konfliktverhütung und Krisenbewältigung bei Operationen von Eingreif- und Stabilisierungskräften,
- Unterstützung von schnellen Anfangsoperationen,
- Unterstützung von Operationen gegen irreguläre Kräfte*,
- Bildung von flexiblen, hochmobilen Reserven,
- Unterstützung von Rettungs- und Evakuierungsoperationen
- Unterstützung im Rahmen des Verwundetentransports, sowie
- Hilfeleistung bei Unglücksfällen und Katastrophen einschließlich humanitärer Hilfe.

Die hohe taktische Beweglichkeit, die Weiträumigkeit der Einsätze und das Zusammenwirken mit den Luftstreitkräften erfordern stets die Koordination von Operationen der LBwglBrig auf Ebene des JFC/LCC**, auch wenn sie diesen nicht unmittelbar unterstellt ist.

Ausblick

Mit der Aufstellung der LBwglBrig erweitert das Heer sein Einsatzspektrum um die Fähigkeit zur Durchführung luftgestützter Einsätze.

Das Zusammenwachsen aller beteiligten Elemente der LBwglBrig zu einem schlagkräftigen Gefechtsverband ist durch frühzeitige Ausbildung und Übung, auch simulationsgestützt, bereits vor Zulauf der neuen Systeme sicherzustellen.

Der Einsatz des luftbeweglichen Gefechtsverbands bedingt darüber hinaus die Verfügbarkeit einer einsatzoptimierten Ausstattung an Führungsmitteln und Gefechtstandausstattung.

Die zeitgerechte Ausrichtung der LBwglBrig auf die neue Befähigung ist daher die Herausforderung des laufenden Transformationsprozesses.

Die Autoren:

Oberst i.G. Norbert Reinelt ist Leiter der Gruppe Grundlagen im Stab der Division Luftbewegliche Operationen (DLO) in Veitshöchheim. Oberstleutnant i.G. Andre-Michael Abed ist Chef des Stabes der Luftmechanisierten Brigade 1 in Fritzlar. Major Holger Schmidt ist Fallschirmjäger-Stabsoffizier und S3 Stabsoffizier in der Gruppe Grundlagen im Stab der DLO.

* Operationen gegen irreguläre Kräfte, Rettungs- und Evakuierungsoperationen sind primäre Einsatzaufgaben der Spezialisierten Kräfte der Division Spezielle Operationen (DSO)

** JFC = Joint Forces Command, LCC = Land Component Command

Intensiv – zwischen Hölle und Himmel

STRATAIRMEDEVAC – ein weltweit begehrtes Mittel der Bundeswehr im Einsatz in Thailand

Jeder von uns hat im Alltag schon einen Rettungswagen mit Blaulicht und Martinshorn durch die Stadt fahren sehen. Richtig interessant wird es für viele erst dann, wenn nicht nur der Rettungswagen, sondern auch noch ein Hubschrauber an der Unfallstelle zum Einsatz kommt. Dann ist sich auch der Letzte ganz sicher, hier muss etwas passiert sein.

Für einzelne Notfälle, welche schnell und adäquat versorgt werden müssen, ist das mit Sicherheit die beste Lösung. Wie aber gestaltet sich das Ganze bei einem Fall mit zahlreichen Verwundeten und/oder Verletzten am anderen Ende der Welt? Die Bundeswehr verfügt hierfür über einen in Europa einzigartigen, unvergleichlichen Airbus A 310 MedEvac (Medical Evacuation) für die Evakuierung von Kranken und intensivpflichtigen Patienten.

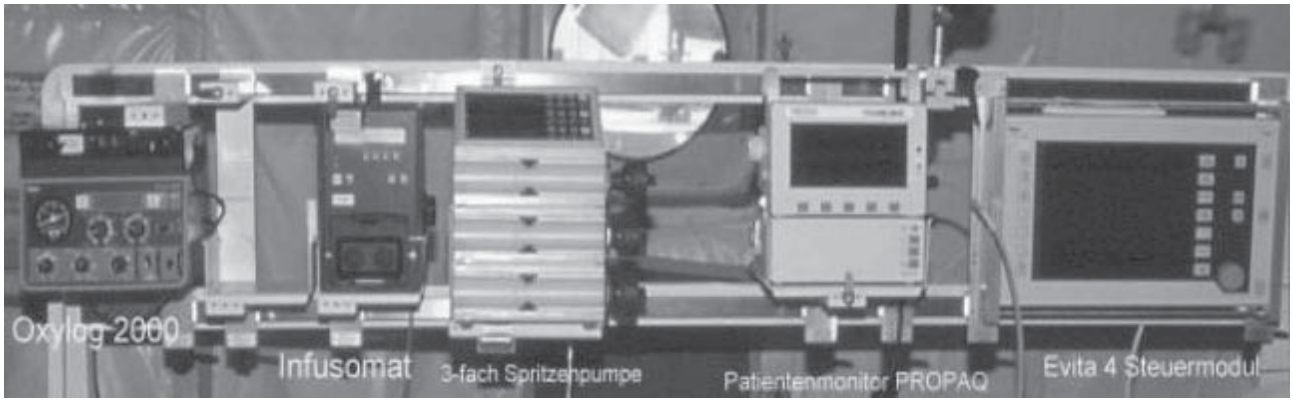
Als die Urlaubstour zum Horrortrip wurde

Am 26. Dezember 2004 ereignet sich eine der größten Naturkatastrophen in neuerer Zeit. Im Indischen Ozean löste ein starkes Seebeben einen Tsunami, eine riesige Flutwelle aus, die an der Küste von Thailand zu Verwüstungen unvorstellbaren Ausmaßes führte. Tausende Menschen starben oder wurden zum Teil erheblich verletzt, darunter hunderte ausländische Touristen. Viele davon auch aus Deutschland.

Noch am selben Abend wird der Bereitschaftsgrad für den Airbus A 310 MedEvac erhöht. Die fliegende Intensivstation muss binnen zwölf Stunden startklar sein. Am 28. Dezember wird die Bundeswehr durch das Auswärtige Amt gebeten, die schwer verletzten Deutschen und europäischen Staatsbürger mit einem Luftfahrzeug der Bundeswehr von Phuket in Thailand nach Deutschland zu evakuieren. Dies bedeutet nicht nur einen erheblichen technischen Aufwand, sondern fordert auch von der Crew eine enorme körperliche und psychische Leistung. Im Gegensatz zum SAR-Hubschrauber nimmt der MedEvac verletzte Patienten nicht direkt am Unfallort auf, sondern erst nachdem diese für den Transport – zum Beispiel durch eine Operation oder Erhaltung der Atmung und des Kreislaufes – „stabilisiert" wurden. Bei diesen so genannten Sekundärtransporten werden die Patienten aus einem Lazarett in ein (häufig weit entferntes) Krankenhaus transportiert.

Das „Herzstück" des MedEvac-Airbus ist die Patienten-Transport-Einheit (PTE), von der maximal sechs Module eingebaut werden können. Dieser intensivmedizinische Behandlungsplatz ist für Patienten geeignet, die bereits künstlich beatmet an Bord kommen. Die Bundeswehr verfügt insgesamt über 37 PTE, von denen eine komplett bestückt etwa 250 000 Euro kostet. Zusätzlich verfügt der Airbus über 38 Patienten-Liegeplätze (Sitzplätze sind ausschließlich für das fliegerische und sanitätsdienstliche Personal vorhanden). Obwohl die Bundeswehr standardmäßig NATO-Tragen für den Transport von Patienten verwendet, können an Bord alle Arten von zugelassenen Tragen auf der PTE befestigt werden.

Jede Intensiveinheit ist ausgestattet mit:



Die durch Schnellverschlüsse auf einer Doppelschiene mittels Adaptern angeschlossenen Geräte der Patienten-Transport-Einheit können auch während des Fluges innerhalb von Sekunden ausgetauscht werden.

- dem Beatmungsgerät Evita 4 mit Monitor,
- dem Multi-Funktions-Monitor Propaq EL 601 mit eingebautem Drucker,
- einem zweiten Beatmungsgerät Oxylog 2000,
- einer Infusions-Pumpe IP 2000

sowie

- dem Dreifach-Spritzen-Automat Combimat 2000 CS 03.

Alle Geräte sind mit Schnellverschlüssen auf einer Doppelschiene mittels Adaptern eingeklinkt, so dass diese auch während des Fluges innerhalb von Sekunden getauscht werden können. Da im Lazarett-Airbus kein Flüssigsauerstoff verwendet werden darf, müssen die Beatmungsgeräte sowohl mit Sauerstoff als auch Druckluft betrieben werden. Daher verfügt jedes Intensivmodul über zwei Druckgasflaschen mit einem Gasvorrat von je 25 Liter; dieser Vorrat reicht für die künstliche Beatmung eines Patienten für acht Stunden mit 100 % Sauerstoff während eines Langstreckenfluges aus. Auch die Spannung des an Bord produzierten Stroms unterscheidet sich. Die vom Airbus bereitgestellten 110 V/ 400 Hz müssen daher zum Betrieb der medizinischen Geräte von der Stromversorgungseinrichtung der PTE in „haushaltsüblichen" Wechselstrom (220 V / 50/60 Hz) sowie in Gleichstrom verschiedener Spannungen umgewandelt werden. Alle Geräte sind zusätzlich über Akkus für die Dauer von vier Stunden abgepuffert. Während in Linienflugzeugen die Verpflegung mit Eis gekühlt wird, wartet das MedEvac-Luftfahrzeug mit einer weiteren Besonderheit auf – einem Kühlschrank. Dieser ist für die ordnungsgemäße Lagerung der Medikamente ein weiteres lebenswichtiges Utensil an Bord. Die Mehrheit der Medikamente und des medizinischen Materials ist in Trolleys verstaut, die man aus den Linienflugzeugen als „Getränkewagen" kennt. In einem der vier MedEvac-fähigen Airbusse der Luftwaffe ist ein Zentralmonitoring-System mit zwei Rechnern integriert. Diese Rechner sind untereinander und mit den sechs PTE verbunden und verarbeiten deren Daten gleichzeitig und unabhängig voneinander. Alle Alarme, welche den Gesundheitszustand des Patienten überwachen, werden hier angezeigt, so dass sich das Personal während Start, Landung und Turbulenzen nur zur begründeten Intervention losschnallen muss. Doch mehrere tausend Meter über dem Erdboden ist manches schwieriger: die Geräte müssen von eigenen Batterien betrieben werden. Die Verletzten liegen auf speziellen Vakuum-Matratzen, damit sie zum Beispiel auch bei einem unruhigen Flug notfalls in stabiler Lage transportiert werden können. Dennoch – in Absprache mit den Ärzten – müssen die Piloten manchmal vorsichtig starten und landen, damit die Patienten bei extremer Schräglage nicht aus dem Krankenbett fallen. Alle aufgeführten technischen Angelegenheiten müssen von der Crew „im Schlaf" beherrscht werden. Das Team eines MedEvac-Einsatzes besteht aus dem Medical Director, also dem Leiter des Einsatzes, und dem medizinischen Fachpersonal sowie der Besatzung des Flugzeuges. Das medizinische Personal besteht aus speziell ausgebilde-

Das „Herzstück" des MedEvac-Airbus – die Patienten-Transport-Einheit, von der maximal sechs Module eingebaut werden können.

Der Bundeswehr-Airbus A 310 MedEvac – hier als vielbestauntes Exponat am Tag der offenen Tür des Lufttransportgeschwader 62 in Wunstorf im Juni 2005.

ten intensivmedizinischen, anästhesiologischen und chirurgischen Fachkräften und ist für die intensivmedizinische Betreuung der Patienten verantwortlich. Das begleitende Sanitätspersonal ist somit auch temporär ein Teil der Besatzung (Additional Crew Member) und muss in die Besonderheiten und Rettungseinrichtungen des Luftfahrzeuges eingewiesen sein. Die Anforderungen an die Crew sind sehr hart und lassen keine Fehler zu. Aber das ist noch lange nicht alles! Bei diesem Einsatz kommt die lange Flugzeit und der damit verbundenen Stressfaktor erschwerend hinzu.

Der einfache Flug nach Phuket dauerte ca. 15 Stunden. Jeder von uns weiß, dass man nach so einem Flug erst mal eine Pause braucht und ein wenig entspannen möchte. Bei einem Notfall geht die Arbeit erst nach der Landung im Einsatzgebiet richtig los. Es bleibt keine Zeit zur Erholung und der Klimawechsel wird zu einer echten Herausforderung. Die Patientenübergabe erfolgte bei höchster Konzentration und auch nachdem die Patienten in die Maschine gebracht wurden, ist an Schlaf bis zur Landung am Heimatflughafen nicht mehr zu denken. Mit dem Start in Richtung Heimat beginnen ca. 15 Stunden in denen den Patienten die gesamte Aufmerksamkeit des medizinischen Personal gehört. Die intensivmedizinische Betreuung der Patienten ist verbunden mit Narkoseaufrechterhaltung, Schmerztherapie, medikamentöse Therapie, Feststellen und Überwachung von Laborparametern und vielen anderen Maßnahmen, welche jedoch bei jedem Patienten unterschiedlich und vom Verletzungsmuster abhängig sind. Erschwerend ist die Tatsache, dass Patienten aufgrund ihrer Verletzungen mit den in der Luft gegebenen physiologischen Belastungen – der Luftdruck in einer Flugzeugkabine sinkt um bis zu 560 hpa – nicht zurecht kommen. Deshalb ist es notwendig, die Atemwege zu sichern und den Kreislauf zu stabilisieren. Solche Situationen verlangen das perfekte Handling bei Turbulenzen und die volle Konzentration der Crew. Für die medizinische Crew ist die Belastung enorm. Dies war der schwerste und extremste Einsatz von allen, die bisher erfolgt sind. Das Team ist psychisch gestresst und körperlich „am Ende seiner Kräfte". Dennoch ist sich jeder ganz sicher, dass jedes Leben zählt und jeder der am Einsatz Beteiligten würde sich sofort wieder einer solchen Herausforderung stellen.

Ein besonderes Dankeschön gilt den Flugbegleitern, die sich sehr sowohl um das Wohl der medizinischen Crew als auch um das der Patienten bemüht haben.

Die Autorin:

Hauptfeldwebel (w) Andrea Radon ist in der HFlgVersStff 256 als Gruppenführerin der SanUstgGrp FlBtrb, SanFw RettAsst und FlMedAsst eingesetzt.

Ein Flugplatz verändert sein Gesicht

Erweiterungsmaßnahmen auf dem Heeresflugplatz Bückeburg

Die Zukunft hat begonnen – der Heeresflugplatz Bückeburg wird für einige Jahre zur Großbaustelle.

Wenn die Bundeswehr im Jahr 2010 ihren Umbau hinter sich haben wird, wird auch die Schäfer-Kaserne mit dem Flugplatz der Heeresfliegerwaffenschule im Bückeburger Ortsteil Achum ihr Gesicht stark verändert haben. Die Anpassung bestehender und die Übernahme neuer Aufgaben bedeuten auch geänderte und zusätzliche Infrastruktur.

Seit geraumer Zeit werden die durch die Verlegung von UH-1D und BO 105 nach Celle frei gewordenen Flugzeughallen in je eine Wartungshalle CH-53 und NH 90 umgebaut. In letzterer wird ein Eurocopter-Team die Einführung des neuen Transporthubschraubers begleiten und militärisches Personal anlernen. Umbaupreis: 1,7 Mio Euro. Im September 2005 begann die Errichtung einer Instandsetzungshalle NH 90 für 7,9 Mio Euro und ab Mai 2006 wird eine Abstellhalle für 2,6 Mio Euro errichtet. Fertigstellung ist für beide im September 2007 vorgesehen.

Der erste Spatenstich

Für den NH 90-Simulator war Anfang Juli 2005 Baubeginn. Die Absicherungsmaßnahmen des Flugbetriebsbereiches und der neuen Hallen, bzw. Hubschrauber mit elektronischen und optischen Überwachungsmitteln, kosten 410 000 Euro, die Arbeiten, u.a. der Ausbau des Wachgebäudes begannen noch 2005. Ab Februar 2006 wird das Gebäude der Flugplatzfeuerwehr für 3,2 Mio Euro erweitert.

Für 6,6 Mio Euro werden bis 2008 in der Schäfer-Kaserne neue Unterkunftsgebäude erstellt, ab 2008 ist für 4,9 Mio Euro die Errichtung eines weiteren Stabs- und Lehrsaalgebäudes geplant. Als „kleinere" Baumaßnahmen laufen die Sanierung des Sportplatzes, die Sanierung der Oberflächenentwässerung und der Fernheizung sowie der Bau einer zweiten Halle für die Elektroniker der Ausbildungswerkstatt H parallel. In Planung ist auch der Neubau eines Betreuungsgebäudes für Unteroffiziere und Mannschaften.

Der erste Spatenstich für das neue Simulatorgebäude NH 90 – der Kommandeur der Heeresfliegerwaffenschule Brigadegeneral Richard Bolz wird assistiert vom Chef der Betreibergesllschaft Dr. Arnd Helmetag, der Bückeburger Bürgermeisterin Edeltraut Müller und CAE-Geschäftsführer Ulrich Aderhold.

Standard: Modell 2000

In der Jägerkaserne in Bückeburg ist die Anhebung des Standards auf Modell 2000 in allen noch nicht modernisierten Unterkunftsblocks vorgesehen, die Küche wird zur Zeit renoviert, ebenso das Sanitätsgebäude. Bevor in Achum der NH 90 landet, sollen auch die Bodenanlagen für ein Instrumenten-Landesystem betriebsbereit sein.

Die Planungen und Berechnungen für alle Maßnahmen gelten für den „Status quo", das heißt, sollte sich die NATO und/oder andere Nationen für die Hubschrauberführergrundausbildung und/oder NH 90-Schulung im internationalen Rahmen in Bückeburg entscheiden, bisher haben elf Länder 357 Exemplare bestellt, werden Erweiterungen notwendig. Simulator und Unterkunftsbereiche wären dann zu verdoppeln, planerische und bauliche Vorbereitungen dafür sind bereits getroffen. Nach dem gegenwärtigen Stand der Planung sind für Achum vierzehn NH 90 und zwei TIGER vorgesehen, Erhöhung der Zahlen bei NATO-Bedarf nicht ausgeschlossen.

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech ist freier Mitarbeiter der „Schaumburg-Lippischen Landes-Zeitung".

Zeitgemäßer Standard in Bückeburg – Blick in die Zwei-Mann-Zimmer im schon nach dem „Modell 2000" renovierten Block A der Jägerkaserne.

Vor 40 Jahren

Das Jahr 1965 aus der Heeresfliegerperspektive

1965 war ein relativ ruhiges Jahr.

● Im **April** verlegt die Heeresfliegerinstandsetzungsstaffel 207 von Roth nach Laupheim.

● Am **01. und 02. Juni** führt die Waffenschule den 3. Sternflug mit Hubschraubern durch, jetzt mit internationaler Beteiligung (US-Army acht Besatzungen, Niederländer zwei, Franzosen und Belgier je vier und Vereinigtes Königreich mit sechs). Dazu kamen Bundesgrenzschutz, Luftwaffe und Marineflieger. Geflogen wurde in drei Klassen: A (leichte Hubschrauber), B (Transporthubschrauber) und C (Instrumentenflug). Startplätze waren Baden-Oos/Laupheim und Westerland/Sylt. Unterwegs waren möglichst viele Kasernen/militärische Anlagen anzufliegen, es war mit der Pistole zu schießen und das Biwak im Gelände wurde bewertet. Als Abschluss waren am zweiten Tag im Raum Bückeburg Geschicklichkeitsaufgaben zu meistern. Von 102 gestarteten Besatzungen kamen 100 am Ziel an.

In der Klasse A gewann der Bundesgrenzschutz vor dem Heeresfliegerbataillon 100 aus Rheine. In der Klasse B ließ Hauptfeldwebel „Luggi" Kellner von der HFlgStff(Geb) 8 aus Oberschleißheim alle hinter sich, während die Heeresfliegerwaffenschule in der Klasse C vorne lag. Die Siegerehrung nahmen der Inspekteur des Heeres General de Maiziere und Fürst Philipp-Ernst von Schaumburg-Lippe vor. Den Kameradschaftsabend gestalteten britische, amerikanische und deutsche Militärmusiker.

● Dem Sternflug folgte das 6. Internationale Hubschrauberforum, an dem General a.D. Adolf Galland und aus Amerika Igor Sikorsky teilnahmen. Die Firma Vertol präsentierte die CH 47 „Chinook".

● **Mitte Juli** brachten starke Niederschläge die Flüsse und Bäche im Raum Warburg zum Überlaufen, die Täler verwandelten sich innerhalb von Stunden in Seen. Die zivilen Stellen waren auf derartige Ereignisse nicht vorbereitet und riefen nach der Bundeswehr. Die Fritzlarer Heeresfliegerstaffeln 2 und 5 rückten an die Diemel aus, die Heeresfliegerwaffenschule versuchte im Raum östlich von Paderborn zu helfen – siehe Einzelbericht „Diemelhochwasser".

● Am **19. und 20. Oktober** überprüfte ein Team der Heeresfliegerwaffenschule zusammen mit Vertretern des Führungsstabes des Heeres (FüH) den Flugplatz Geilenkirchen (Royal Air Force) auf die Möglichkeit, die Schule dorthin zu verlegen.

Ausgangspunkt des Unternehmens war der Wunsch der Royal Air Force, ihre Hawker „Hunter"-Verbände von Gütersloh nach Celle zu verlegen. Dazu sollten Heeresfliegerstaffel 7 und Heeresfliegerbataillon 11 von dort nach Bückeburg, die Heeresfliegerwaffenschule mit der Heeresflieger-Lehrstaffel 51 und der Instandsetzungsstaffel 108 von Bückeburg nach Geilenkirchen umziehen. Im Schaumburger Land begannen sich seit geraumer Zeit Beschwerden über Fluglärm zu häufen. Sie waren an Abgeordnete und an das Bundesverteidigungsministerium gerichtet und nahmen in den nächsten Jahren erheblich zu. Die Aussage des Vertreters FüH war: „Heeresfliegerwaffenschule muss auf jeden Fall im Frühjahr 1967 verlegen."

Nachdem sich Major Manz, Oberleutnant Preußner und Hauptfeldwebel Noltemeyer in Geilenkirchen kundig gemacht hatten hieß das Ergebnis:„Verlegung von Schule und Staffel 51 zwar möglich, ein Dienstbetrieb ist nur mit großen Einbußen zumut- und durchführbar. Aufnahme des Flugbetriebs muss gesondert überprüft werden."

Dieser stellte sich später zwar als möglich, aber wegen der Luftraumsituation des geforderten IFR- und VFR-Betriebes mit Hubschraubern als kompliziert heraus. Nachdem das Projekt „Geilenkirchen" gescheitert war, verfolgten die Heeresflieger für die Verlegung der Heeresfliegerwaffenschule und die Optimierung des Flugbetriebs eine „Tandem-Lösung". Zwei Plätze für die fliegerische Ausbildung, einer für VFR-, einer für IFR-Betrieb. Der Vorschlag Celle/Faßberg scheiterte wegen der Grenz- und ADIZ-Nähe. Die Option Friedrichshafen/Mengen wurde ebenfalls geprüft und für gut geeignet befunden. Warum sie nicht verwirklicht wurde, konnte nicht in Erfahrung gebracht werden. Seit 2002 nutzt die Schule mit Celle und Bückeburg eine „Tandem-Lösung".

● Die „abschließende" Meldung des Jahres kommt von der HFlgStff(L) 51, der Vor-Vorgängerin der Staffel 900. Überschrift: „Eine Staffel schwimmt." Der Staffelfeldwebel, Hauptfeldwebel Manfred Bunge lehrt mit seinen Helfern, den Unteroffizieren Frieder Wurl und „Siggi" Jochmann, der Staffel das Schwimmen. Mit „sanfter Gewalt" (O-Ton Bunge) erreicht die Staffel 65 Grund-, 26 Leistungs- und 2 Lehrscheine der DLRG.

Zinn: Niederschmetternd und furchtbar

Zehn Menschen ertranken in Nordhessen, Ostwestfalen und Niedersachsen

Kassel (eg/AP/dpa). Die durch langanhaltende Wolkenbrüche ausgelöste riesige Flutkatastrophe hat in Nordhessen, Ostwestfalen und im südlichen Niedersachsen zehn Menschen das Leben gekostet sowie verheerende Schäden angerichtet, deren ganzes Ausmaß sich zur Stunde noch nicht annähernd überblicken läßt.

Bundeswehr, belgische, holländische und britische Einheiten, Polizei, Feuerwehr und zahlreiche Hilfsorganisationen, die seit Freitag in unentwegtem Einsatz gegen die entfesselte Natur gestanden hatten, haben Hunderte von Menschen mit Hubschraubern, Sturmbooten, Lastwagen und Schwimmpanzern von den Dächern ihrer Häuser gerettet. Jetzt sind die Soldaten dabei, zerstörte Brücken und Straßen zu reparieren sowie totes Vieh zu bergen.

Nach dem Abfließen des Wassers bietet sich in dem am härtesten betroffenen ostwestfälischen Kreisen Büren, Paderborn, Warburg und Lippstadt sowie in den nordhessischen Kreisen Waldeck und Hofgeismar ein chaotisches Bild. Weite Landstrecken sind mit einer zähen Schlammschicht bedeckt. Nachrichten- und Telefonverbindungen sind zerrissen, Häuser eingestürzt, Bahndämme unterspült und Kraftfahrzeuge zerstört. Insgesamt 24 Brücken sind von den Fluten weggerissen worden.

Absturz vom rettenden Seil

Allein in der kleinen Gemeinde Etteln im westfälischen Regierungsbezirk Detmold fanden sechs Menschen den Tod: Drei Kinder ertranken zusammen mit ihrer Großmutter in einem Haus, als die Wassermassen mit furchtbarer Gewalt über das Dorf hereinbrachen. Vermutlich ertrunken ist dort auch ein Hirtenjunge, der vom Wasser überrascht wurde. Als ein Hubschrauber versuchte, die Mutter der drei ertrunkenen Kinder mit einem Kleinstkind auf dem Arm an einem Rettungsseil an Bord zu ziehen, stürzte das Kind vom Arm der Mutter in das reißende Wasser und ertrank. Auch die Mutter stürzte ab, konnte aber später aus einer Baumkrone gerettet werden.

Ein ähnlicher Vorfall ereignete sich in Helmarshausen im nordhessischen Landkreis Hofgeismar, wo gleichfalls eine Frau abstürzte, die bereits das Rettungsseil eines Hubschraubers ergriffen hatte. Sie starb an den dabei erlittenen Verletzungen. In Wrexen im benachbarten Landkreis Waldeck kam eine 64jährige unter den Trümmern ihres Hauses ums Leben, das durch einen vom Hochwasser verursachten Erdrutsch eingestürzt war.

Im niedersächsischen Bevern bei Holzminden rissen die Wassermassen eine 64-jährige auf offenerS träße in den Tod. In Schloß Neuhaus in Westfalen ertrank ein Mann beim Wasserschöpfen im Keller seines Hauses.

Der nordrhein-westfälische Innenminister Willi Weyer erklärte in Paderborn, nur dem gemeinsamen Einsatz von Bundeswehr und NATO-Streitkräften sei es zu danken, daß Schlimmeres verhütet wurde. Einzelne kommunale Behörden seien nicht über Funk erreichbar gewesen, als das Telefonnetz ausfiel. Oft hätten Boten mit der Katastrophenwarnung losgeschickt werden müssen. Dem technischen Hilfsdienst habe es an Rettungsgerät gefehlt. Selbst die Hubschrauber hätten sich erst Rettungsleinen bei der Feuerwehr ausborgen müssen.

Schnelle Hilfe zugesagt

Der hessische Ministerpräsident Zinn hat am Sonntag nach einem Rundflug über das nordhessische Katastrophengebiet in Helmarshausen (Kreis Hofgeismar) und in Wrexen (Kreis Waldeck) schnelle Hilfe zugesagt. Seine ersten Eindrücke von den Verwüstungen faßte er in den Worten zusammen. „Das ist niederschmetternd und furchtbar." Der Regierungschef lobte besonders die Haltung der Bevölkerung und dankte den Helfern. Der Kasseler CDU-Bundestagsabgeordnete Haase kündigte nach einem Ferngespräch mit dem Bundesinnenminister an, daß sich das Bundeskabinett auf seiner nächsten Sitzung am Mittwoch in Bonn mit ersten Hilfsmaßnahmen für die vom Unwetter betroffenen Gebiete befassen werde.

Schaulustige störten

Trotz aller Aufrufe und Ermahnungen waren am Sonntag zahlreiche Schaulustige besonders in das ostwestfälische Ueberschwemmungsgebiet gefahren und hatten dort mit ihren Wagen an vielen Stellen die Aufräumungsarbeiten behindert.

Einer von vielen Presseberichten, der 1965 die dramatischen Ereignisse aus dem Überschwemmungsgebiet schildert.

Das Diemelhochwasser Juli 1965

Die Hauptursache für das katastrophale Hochwasser vom Freitag, dem 16.07.1965, waren außergewöhnlich starke und lang anhaltende Regenfälle. Ab Mittwoch, dem 14.07., kam es zu Gewittern. Am Donnerstag setzte heftiger Landregen ein, der die ganze Nacht bis Freitag anhielt. In diesem Zeitraum fielen in weiten Gebieten im Raum Paderborn-Warburg-Hofgeismar 100 l/m², im Raum Etteln, Arolsen und Wrexen 200 l/m². Der gesättigte Boden konnte kein Wasser mehr aufnehmen, wodurch sich dieses oberflächlich seinen Weg suchte. Treibgut verstopfte Brücken und Durchlässe, es entstanden Wirbel und starke Strömungen. In Etteln waren von den 1200 Einwohnern ca. 200 auf Hausdächer geflüchtet. Den ersten Helfern in Schlauchbooten kamen tote Tiere und Trümmer entgegen, trotzdem konnten etwa 150 Personen gerettet werden. Im Laufe des Nachmittags war das Wasser auf 1,50 m und höher gestiegen. Treibgut und Möbel schwammen durchs Dorf. Über den Ablauf der folgenden Stunden wird detailiert in dem Buch „Hochwasser an der Altenau" von Michael Weber berichtet, welches zum 40. Jahrestag der Flut erschienen ist. Hier ein Auszug:

... Besonders tragisch war das Schicksal der Familie Ursula und Meinolf Thiele. Mit ihren vier Kindern Reinhard (7), Walburga (4), Roswitha (2) und Meinolf (1) wohnten sie im Oberdorf von Etteln. Bei ihnen lebte die verwitwete Großmutter Therese. Obwohl ihr Haus etwas abseits der Altenau stand, ertranken an diesem Freitag fünf Familienmitglieder. Als das Hochwasser um 14.40 Uhr sehr schnell anstieg, befand sich Frau Thiele mit den vier Kindern und der Großmutter in der Küche des einstöckigen Hauses, welches etwas unterhalb des Meierhofes Parensen stand. Das weitläufige Grundstück des Meierhofes wurde im Osten von einer etwa 1,80 Meter hohen Bruchsteinmauer begrenzt, die im Hochwasser der Altenau wie ein Damm wirkte und das Wasser um 15.10 Uhr bis zur Mauerkrone aufstaute. Die Mauer hielt dem Wasserdruck stand und leitete die Hauptmenge der Flut seitlich ab, sodass die unterhalb des Hofes liegenden Gebäude zunächst trocken blieben. Allmählich bildeten sich jedoch Risse, durch die Wasser hindurchströmte und weitere Lücken riss. Als größere Teile der Mauer fortgespült wurden, brach sie gegen 17.00 Uhr vollständig ein und eine meterhohe Flutwelle stürzte auf die Wohnhäuser zu. Familie Thiele wurde in ihrem Haus eingeschlossen. Die Leiter, über die sie auf das Dach flüchten wollten, war kurz zuvor weggeschwemmt worden. In der Not setzte sich die 31-jährige Mutter mit den Kindern auf

„Die meisten flüchteten auf ihre Hausdächer“

Holzminden, 18. Juli

Aus einem Hubschrauber der Bundeswehr berichtet BILD am SONNTAG-Redakteur Dr. Erhard Behrbalk vom Flug über das Katastrophengebiet zwischen Warburg und Karlshafen diemelabwärts.

„Es regnet noch immer. Schon vor Warburg sehen wir überschwemmte Wiesen und Bäche, die wie breite Flüsse dahingurgeln. Über Warburg begannen wir das ganze Ausmaß der Katastrophe zu ahnen, als wir die zerstörte Diemel-Brücke auf der Bundesstraße 7 anfliegen.

Überflutete Straßen, vom Wasser eingeschlossene Häuser, überschwemmte Felder und Äcker. Im Tal der Diemel ragen die Torstangen von Sportplätzen gerade noch etwa einen halben Meter aus dem Wasser. Kühe stehen bis zum Bauch in den Fluten.

Diemelabwärts sehen wir einen abgesoffenen Kirmesplatz. Aus dem Wasser ragen nur noch die Dächer der Karussels. Campingurlauber flüchteten hier auf die nächsten Anhöhen. Ihr Hab und Gut wurde weggeschwemmt.

Unser Pilot, Leutnant Bernd Emmerich (24), hat schon viele vom Wasser Eingeschlossene von den Dächern gerettet. Emmerich: „Oft wollten sie ihre Häuser nicht einmal verlassen, obwohl sie nur noch auf dem Dach vor dem Wasser sicher waren.“

In Karlshafen steht das Wasser meterhoch auf dem Marktplatz. Auf dem Rückflug sehen wir noch etwas: Die schweren Niederschläge haben die Getreidefelder so gut wie vernichtet.

Nach eineinhalb Stunden landen wir wieder. Pilot Emmerich: „Das war mein erschütterndster Flug . . .“

Bundeswehrhubschrauber transportierten nicht nur Helfer, sondern auch Bildzeitungsreporter ins Katastrophengebiet.

den Küchentisch. Das Hochwasser und schweres Treibgut flossen in die Senke, in der ihr Haus stand und überschwemmte das komplette Erdgeschoss. In wenigen Sekunden stieg es fast bis zur Oberkante der Fenster, wobei der Wasserdruck die Wohnungstüren aus den Angeln hob. Plötzlich wurde die Großmutter von den Fluten mitgerissen. Sie versuchte noch, sich am Rahmen der Haustür festzuklammern, griff verzweifelt um sich und schrie um Hilfe. In der starken Strömung konnte sie sich aber nicht lange halten, wurde mitgerissen und ertrank. Die Schreie der Kinder übertönten das wasserfallartige Rauschen der Altenau.

An der gegenüber liegenden Straßenseite standen zahlreiche Menschen auf der Terrasse der Gaststätte „Zum Altenautal” und beobachteten schockiert das Geschehen. Niemand konnte zur Hilfe kommen, weil die reißende Strömung zu stark war. Die Unmöglichkeit zu helfen ließ einige Augenzeugen verzweifelt schreien.

Hier konnte nur noch Hilfe aus der Luft kommen.

Nach 17:00 Uhr mussten sie erleben, wie eine zweite Flutwelle die beiden Kinder Walburga und Roswitha durch ein geborstenes Fenster aus dem Haus herausriss. Die beiden versanken sofort im Wasser. Das älteste Kind Reinhard wurde von einem Wasserstrudel durch die Haustür hinausgetragen. Mutter Thiele hielt ihr jüngstes Kind Meinolf fest im Arm und kämpfte sich in dem kalten Wasser an ein Zimmerfenster heran, wo sie sich an das obere Fensterkreuz klammerte. Dort wurde sie von den durch das Haus strömenden Fluten an den Fensterrahmen gepresst.

Inzwischen traf die Freiwillige Feuerwehr von Paderborn in Etteln ein: acht Mann in einem LF14 [Löschgruppenfahrzeug 14] und zwei Männer in einem 1,5 Tonnen LKW, auf dessen Ladefläche sich ein Schlauchboot befand. Sie versuchten unverzüglich, mit dem Schlauchboot an Ursula Thiele heranzukommen. Sie waren an Leinen gesichert, kenterten aber mehrere Meter nach dem Ablegen und konnten sich nur mühsam wieder ans Ufer retten. Viele andere Helfer, unter anderem belgische Soldaten und Bereitschaftspolizisten aus Wuppertal, blieben ebenfalls erfolglos. Um nicht weitere Menschenleben zu gefährden, untersagte Polizeiobermeister Peitz alle weiteren Rettungsversuche mit Schlauchbooten. Die Rettung von Ursula Thiele und ihrem Sohn Meinolf konnte nur noch aus der Luft erfolgen. Um 19.40 Uhr traf endlich ein Hubschrauber der Bundeswehr ein. Geflogen wurde er vom Piloten Konrad Roesen ....

Soweit der Bericht von Michael Weber. Den Ablauf der Ereignisse vor und nach dem Start in Achum schildert Konrad Roesen in einer Meldung, die er am 20. Juli 1965 verfasste:

„Am 16.07.1965 gegen 18.20 Uhr wurde ich durch einen Alarmfahrer der Heeresflieger-Lehr-Staffel 51 in Obernkirchen alarmiert: *„Katastrophenalarm! Die Diemel-Talsperre ist gebrochen! Umgehende Meldung bei der Staffel erforderlich."*

Ich fuhr sofort zum Flugplatz Achum und erhielt vom Staffelkapitän der Heeresflieger-Lehr-Staffel 51 (Hptm Flasse) den Befehl, mich zum Abstellplatz der H 34 zu begeben. Dort würde ich weitere Aufträge erhalten.

Auf dem Abstellplatz erfuhr ich, daß mündlicher Flugauftrag für Flüge im Rahmen des Katastropheneinsatzes in den Raum südlich von Paderborn erteilt worden sei. Ich erhielt weiterhin einen Zettel mit den Haupteinsatzpunkten:

1.) *Kischheim? 10 km südlich Paderborn*

2.) *Westheim an der Bundesstraße 7 bei Warburg D-Zug eingeschlossen*

Freq. 303.4, 34.6

Ich wurde zur Maschine QK-582 gewinkt und fand die Besatzung HGefr Schneider als 1. Wart, Gefr Janella und Flg Jacoby als Helfer.

Nach Überprüfung des Hubschraubers ließ ich den Motor an und kuppelte den Rotor ein. Da sich nach längerem Warten noch kein 2. Flugzeugführer eingestellt hatte, sämtliche anderen eingesetzten H 34 inzwischen aber bereits abgeflogen waren, gab ich über Funk dem Tower-Personal Weisung, einen Copiloten ausfindig zu machen. Diese Nachforschungen blieben ohne Erfolg und ich erbat deshalb die Genehmigung, ohne 2. Piloten fliegen zu dürfen. Ich erhielt die Flugfreigabe und startete ca. 19.10 Uhr.

Während des Fluges nach Paderborn empfing ich einen verstümmelten Funkspruch, dem ich nur entnehmen konnte, daß neuer Schwerpunkt der Flutkatastrophe Ett... sei. Meine Rückfragen blieben unbeantwortet.

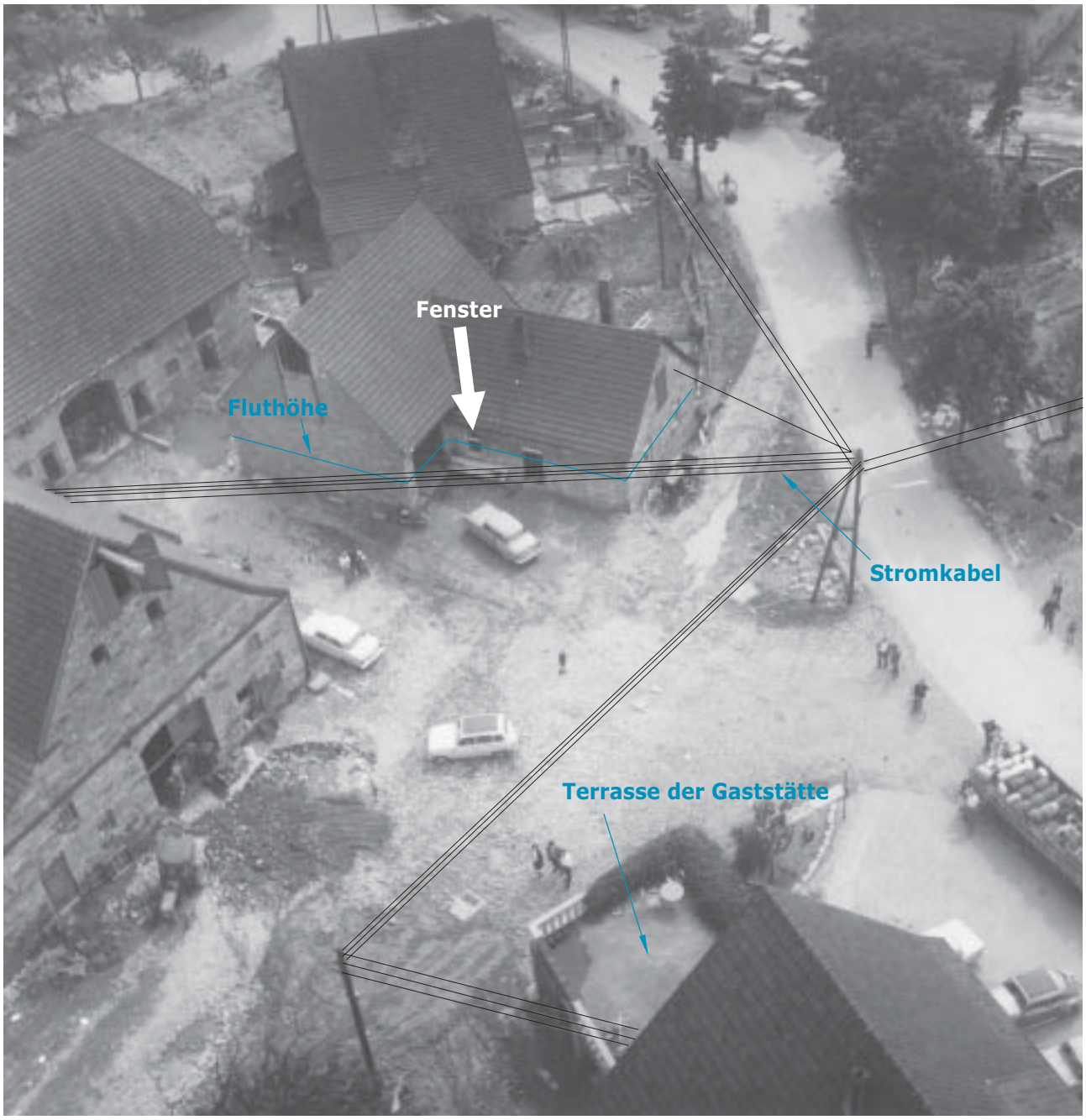
Gegen 19.35 Uhr überflog ich Paderborn und erreichte als ersten Ort im Überflutungsgebiet Kirchborchen. Ich nahm an, daß es der auf dem Auftragszettel „Kischheim?" genannte Einsatzort sei. Ich überflog den Ort mehrmals und erkundete aus der Luft, daß nirgends akute Gefahr bestand. Deshalb flog ich im Altenau-Tal aufwärts in süd-südöstlicher Richtung.

Mittlerer Transporthubschrauber vor 40 Jahren – Sikorsky H-34.

Gegen 19.40 Uhr erreichte ich Etteln in der Annahme, den in dem verstümmelten Funkspruch angesprochenen Ort gefunden zu haben, erkundete ich wiederum aus der Luft und wurde sowohl durch einen Funkstreifenwagen, der auf der ostwärts des im Westen von Etteln gelegenen Schweins-Berges vorbeiführenden Straße stand, durch Ein- und Ausschalten des Blaulichts als auch durch Winken und Zeichen einer ca. hundertköpfigen Menschenmenge zum Landen aufgefordert.

Ich landete auf einer schräg nach Osten abfallenden Wiese direkt neben der Straße und ließ mir durch einen Polizeibeamten des Funkstreifenwagens ein Bild der Lage geben. Danach bestand in Etteln vor allem in einem Haus akute Lebensgefahr."

Weber berichtet weiter: „Die Maschine landete auf der etwas abschüssigen Wiese Auf der Schanze. Bewohner eilten herbei und Oberleutnant Roesen wurde durch Polizeiobermeister Peitz über die Lage der im Fenster ausharrenden Ursula Thiele informiert. Zunächst bekam Peitz den einzigen noch vorhandenen Crash-Helm des 1. Wartes mit Sprechfunk, um sich mit dem Piloten überhaupt verständigen zu können. Der Helm war so klein, dass Peitz ihn nicht über seinen Kopf bekam und deshalb in den Sprechfunk hineinschreien musste. Dann bestieg er den zweiten Sitz im Cockpit und gemeinsam flogen sie in einer Höhe von etwa 100 Fuß für wenige Minuten über dem Einsatzort, um die Möglichkeiten einer Luftrettung zu erkunden. Von oben sahen die Männer, dass sich Ursula Thiele mit ihrem Sohn im Arm bis zu den Schultern in den strömenden Wasserfluten befand und vom Wasserdruck an das Fensterkreuz gepresst wurde. Ursula Thiele befand sich nunmehr seit fast sechs Stunden in Lebensgefahr. Eine Landung des Hubschraubers auf der erhöht liegenden Terrasse der Gaststätte „Zum Altenautal" war nicht möglich.



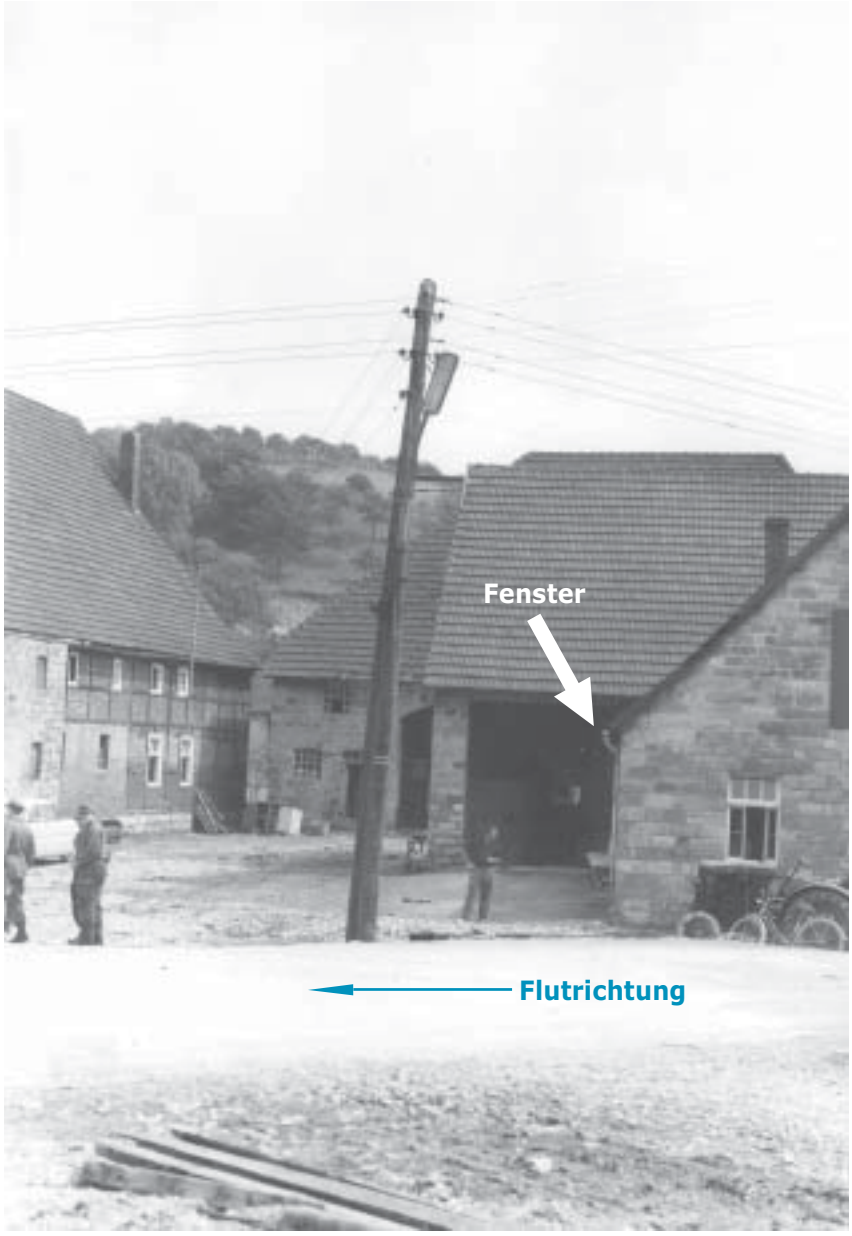
Diese Luftaufnahme, die kurz nach der Katastrophe aufgenommen wurde zeigt, wie ungünstig die Lage des Hauses der Familie Thiele für die Rettungsaktion durch den Verlauf der Lichtleitungen war. Vorn die Terrasse der Gastwirtschaft „Zum Altenautal", auf der Dutzende hilfloser Anwohner das Geschehen verfolgten.

Die Straßenbeleuchtung brannte, und die Stromleitungen waren unter Spannung. Überhaupt standen die Häuser an dieser Stelle viel zu eng, als dass ein Hubschrauber hätte landen können. Über alle Frequenzen seiner Funksprechverbindung versuchte Roesen, einen Hubschrauber mit einer Rettungswinde anzufordern, aber er bekam keinen Funkkontakt. Zwar konnte er mehrere andere Hubschrauberbesatzungen gut hören, die an der weiter südlich gelegenen Bundesstraße 7 im Einsatz waren, aber die konnten ihn nicht hören und so blieben seine Funksprüche unbeantwortet. Wegen der tief hängenden Regenwolken konnte er nicht höher als etwa 700 Fuß über Grund steigen, um dadurch vielleicht eine bessere Funkverbindung zu bekommen. Während er im gefährlich niedrigen Schwebflug über dem Unglückshaus stand, nahm er aus dem rechten Cockpitfenster enttäuscht Blickkontakt mit Ursula Thiele auf, um ihr die Aussichtslosigkeit einer Luftrettung mitzuteilen. Seile, Strickleitern oder Rettungsgurte waren im Hubschrauber nicht vorhanden. Als Frau Thiele ihm jedoch ihr kleines Kind entgegenhielt, änderte Oberleutnant Konrad Roesen seine Entscheidung. Die mitreißende Geste der verzweifelten Mutter wirkte stärker als die

drohenden Risiken einer gefährlichen Rettungsaktion. Der Hubschrauber landete wieder auf Knaups Wiese. Pilot Roesen wollte den Motor nicht abstellen und drängte zur Eile.

Peitz besorgte bei der Feuerwehr zwei Seile, mit denen zuvor die Schlauchboote gesichert worden waren und knotete sie zusammen. Plötzlich geriet die schwere Maschine auf der nassen und abschüssigen Wiese leicht ins Rutschen und Roesen musste mit seiner eigenen Mannschaft und dem Seil abheben. Um 20.15 Uhr befestigte Schneider das etwa 25 bis 30 Meter lange und zwei bis drei Zentimeter dicke Tau an einem Haltering im Inneren des Hubschraubers.

Hauptgefreiter Schneider war das einzige Besatzungsmitglied, zu dem Roesen Bordsprechverbindung hatte. Auf dem zweiten Sitz im Cockpit hatte der Gefreite Janella Platz genommen, der jedoch zu wenig Erfahrung hatte, um dem Piloten bei der nun beginnenden Rettungsaktion die richtigen Hinweise zum Manövrieren zu geben. Auch diese Aufgabe übernahm nun Schneider. Vergeblich versuchte Roesen, oben aus seiner Hubschrauberkanzel heraus das dramatische Geschehen unter sich zu deuten. Der Hubschrauber kreiste zunächst kurz über dem Haus, bevor er mit der Annäherung begann. Nur auf Grund der mündlichen Angaben Schneiders gelang es Roesen, den Hubschrauber mit der offenen Seitentür über das Fenster zu bringen. Während dieses hoch riskanten Schwebfluges in der hereinbrechenden Dämmerung befand sich die Hauptrotorebene des Hubschraubers weniger als einen Meter von den Stromleitungen und dem Dach der Scheune entfernt. Der Heckrotor des Hubschraubers schien den A-förmigen Strommast an der Hausecke fast zu berühren, aber das war aus dem Cockpit des Hubschraubers nicht zu beobachten.



Ein dichtes Netz stromführender Leitungen vor dem Unglückshaus.

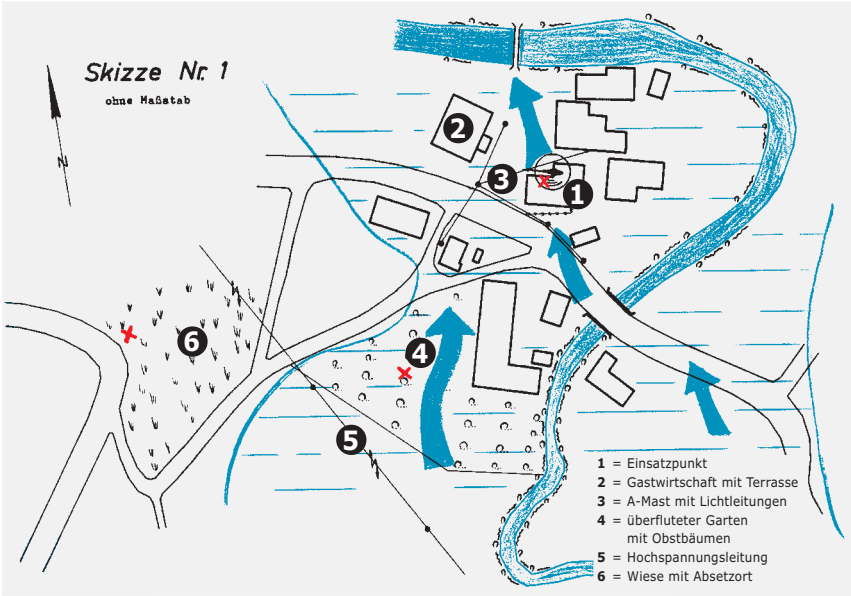
Roesen öffnete das rechte Fenster des Cockpits, um die Lage besser zu überblicken. Doch die turbulenten Winde so nahe am Boden trieben die dicken Wassertropfen des starken Regens ins Innere der Maschine. Jetzt war auch noch die Sicht durch das linke Fenster des Cockpits erschwert. Über eine Viertelstunde lang versuchte Hauptgefreiter Schneider, das Tau so über das Dach abgleiten zu lassen, dass Frau Thiele es fassen könne. Bei all dem Lärm, dem starken Abwind des Rotors und inmitten der kalten Wasserfluten konnte sie kaum etwas erkennen. Mit ihrer freien Hand ergriff sie das Seil und schlang es sich um ihren Körper und ums Handgelenk. Ihren Sohn Meinolf hielt sie im linken Arm.

Jetzt gab Schneider das Zeichen zum Aufstieg. Es war den beiden Soldaten im Laderaum des Hubschraubers nicht möglich, Mutter und Kind am Seil hochzuziehen. Roesen hob deshalb den Hubschrauber langsam an, bis er glaubte, Mutter und Kind sicher über die Stromleitungen hinwegtragen zu können. Er steuerte wieder den sicheren, aber etwas weiter entfernt liegenden Landeplatz an, wo sich mittlerweile ein

Krankenwagen der Bundeswehr eingefunden hatte. Nach dem Überqueren der Stromleitungen senkte Roesen den Hubschrauber so weit ab, dass Mutter und Kind dicht über den Wasserfluten im Obstgarten des Meierhofes schwebten.

Inzwischen war es 20.40 Uhr. Mutter und Sohn schienen gerettet. Doch plötzlich gab es über dem Obstgarten des Meierhofes, rund 100 Meter vom Haus der Thieles entfernt, einen Ruck im Seil, weil sich vermutlich über Frau Thiele ein Knäuel gebildet hatte, das sich unvermittelt löste. Meinolf entglitt dem Halt seiner Mutter, die vergeblich versuchte, ihn zu halten. Doch das Kind stürzte in die Wasserfluten unter ihr. Als Hauptgefreiter Schneider sah, dass auch die Mutter ins Rutschen geriet, gab er Roesen den Hinweis, sofort die Flughöhe zu verringern. In diesem Moment sprang Mutter Thiele ihrem Sohn aus rund fünf bis sechs Metern Höhe hinterher. Meinolf verschwand in den Fluten und wurde nicht mehr gesehen. Die Mutter griff nach einem Ast aus der Krone eines Obstbaumes, der etwa zur Hälfte aus dem Wasser herausragte und konnte sich daran festhalten. Regungslos hielt sie sich in der Strömung der Altenau. Ohne zu zögern brachte Roesen seiner Maschine bis auf wenige Meter über Ursula Thiele in den Schwebflug. Aber es gelang Schneider diesmal nicht, der Frau das Seil zuzuwerfen. Sowohl die Strömung, als auch der Wind trieben das Tau immer wieder ab. Es blieb den Soldaten nichts anderes übrig, als ihren Rettungsversuch abzubrechen und wieder auf Knaups Wiese zu landen.

Am Landeplatz des Hubschraubers gab es eine kurze Lagebesprechung. Der anwesende Feuerwehrmann Rode wollte vom Hubschrauber aus am Seil heruntergelassen werden, um Mutter Thiele so aus dem Baum retten zu können. Rode und der Feuerwehrmann Sutschet waren bereit, auf eigene Verantwortung an der gefährlichen Rettungsaktion teilzunehmen. Gemeinsam begaben sich die zwei Männer an Bord des Hubschraubers. Rode schlang sich das Seil um den Körper und verknotete es fachmännisch. Wieder brachte Roesen seinen Hubschrauber auf Anweisungen seines Kameraden Schneider in den Schwebflug über den Baum, in dessen Geäst sich Ursula Thiele festhielt. Sutschet saß in der offenen Hubschraubertür, verknotete das Seil im Innern des Hubschraubers und legte es sich in der Manier eines Bergsteigers um die Schultern, während er sich mit den Füßen gegen die Hubschrauberwand abstemmte. Rode sprang aus dem Hubschrauber und sein Kamerad ließ ihn ins Wasser hinab. Etwa zwei Meter befand sich Rode von Frau Thiele entfernt. Er gab Sutschet Handzeichen, der Hubschrauber möge näher an Ursula Thiele heranfliegen. Doch bei diesem Manöver verlor der Hubschrauber etwas an Höhe und plötzlich tauchte Rode bis zur Brust ins Wasser. Als der Hubschrauber etwas anzog und Rode aus dem Wasser hob, war er unmittelbar vor Frau Thiele. Geistesgegenwärtig umklammerte er sie fest mit beiden Armen. Gegen 21.00 Uhr wurden beide hochgezogen. Roesen hob sie über die etwa 15 Meter hohe Hochspannungsleitung im Obsthof und setzte sie auf Knaups Wiese in der Nähe des Krankenwagens ab.



Diese Lageskizze fügte Oberleutnant Roesen 1965 seinem Bericht bei.

Ursula Thiele wurde mit Rippenbrüchen, einem gebrochenen Handgelenk und weiteren leichten Verletzungen in das Krankenhaus von Haaren gebracht. Der Hubschrauber, mit dem sie gerettet worden war, sollte wegen der hereinbrechenden Nacht gegen 21.20 Uhr zurück nach Bückeburg fliegen. Kurz vor Paderborn musste Roesen den Flug im Dunkeln abbrechen und umkehren. Auf dem Eulenberg bei Kirchborchen entdeckte er zwei andere abgestellte Hubschrauber vom Typ Alouette II. Gemeinsam verbrachten die anwesenden Soldaten hier die Nacht. ...”

Die Retter von Ursula Thiele wurden vom nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten Franz Meyers mit der Rettungsmedaille ausgezeichnet.

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech ist freier Mitarbeiter der „Schaumburg-Lippischen Landes-Zeitung”.

Erfordernisse erahnen, probieren, testen, umsetzen

Die Anfänge der Hubschrauberbewaffnung bei den Heeresfliegern

Bei den Anfängen der Bewaffnung der Hubschrauber wird man schnell an den Vergleich von Huhn und Ei und die Frage „wer war zuerst da" erinnert. Jedenfalls war es so, dass nach einem Auswahlverfahren für leichte Beobachtungs- und Verbindungshubschrauber im Jahr 1958 schließlich die als letzte in den Wettbewerb eingetretene Alouette II ausgewählt wurde. Im Wettbewerb standen damals übrigens die Bell 47 G, die französische Djinn mit Turbine und Blattspitzenantrieb – übrigens ein Autorotationswunder – und die kleine britische Skeeter.

Mit der ausgewählten Alouette II wurden auch verschiedene Rüstsätze ausgeliefert. So erhielt die Heeresfliegerwaffenschule*, genauer die Heeresflieger-(Lehr)Staffel 51, in der ich zunächst als Staffeldienstoffizier, dann als Einsatzoffizier und schließlich als Staffelkapitän eingesetzt war, im Jahr 1959 eine Alouette mit Radfahrwerk, zwei Rüstsätze mit Außen-Krankentragen, Außenlastgeschirre, zwei Rüstsätze mit Schwimmern und zwei Rüstsätze mit Abschuss- und Lenkanlagen für die Panzerabwehrlenkraketen SS11. Diese Rakete wurde neben der Bölkow 810 auch gerade bei den Panzerjägern eingeführt.

Die Waffenanlagen blieben erst einmal im Lager der Lehrstaffel liegen, bis man 1961 feststellte, dass man sie ja mal erproben könnte. Es wurde nie klar, ob die Abschuss- und Lenkanlagen aufgrund einer klaren, taktischen Forderung zur Panzerbekämpfung aus der Luft beschafft worden waren oder ob man das System ausprobierte, nachdem man es nun einmal mitgekauft hatte. Für die letztere Annahme sprechen viele Indikationen.

So wurde ein Schießen in Munster angesetzt und einige SS11 mit Übungskopf** von Flugzeugführern der Heeresfliegerwaffenschule und Lenkschützen der Panzerjägerschule*** auf Panzerziele verschossen, wobei keine Rakete traf. Dieses Ergebnis war hauptsächlich auf drei Gründe zurückzuführen: Die Hubschrauberführer hatten keine Lenkschützenausbildung – und das Fliegen von Hubschraubern war eben nicht vergleichbar mit dem Steuern einer Rakete – eines Leuchtpunkts am Heck der Rakete – mit einem fingerlangen Steuerknüppel vom Kopilotensitz aus. Modellflieger war auch wohl niemand. Die Lenkschützen der Panzerjäger kamen mit dem sich im Schwebe- oder Vorwärtsflug leicht bewegenden Hubschrauber nicht klar und verrissen die Lenkkommandos. Oft sahen auch die flugungewohnten Lenkschützen das Ziel aus der Luft erst gar nicht oder zu spät.

Da auf Ziele zwischen 1600 und 3000 m geschossen wurde, war natürlich eine Optik von Nöten. Diese war aber nicht vorhanden. So behalf man sich damit, ein DF (Fernglas) an den Fliegerhelm zu schrauben, das zunächst hochgeklappt war und bei einer Flugentfernung der Rakete von 800 bis 1000 m, wenn der Leuchtpunkt kaum noch sichtbar war, heruntergeklappt werden sollte (bzw. durch Kopfnicken vor die Augen praktiziert werden sollte.) Dieses Verfahren war ein völliger Fehlgriff, da beim Übergang in die Optik sowohl das Ziel als auch der Leuchtpunkt der Rakete verlorengingen, d.h. der Lenkschütze fand weder Ziel noch Rakete, die ja in Deckung gebracht werden mussten, im DF wieder. Also flog die Rakete irgendwo am Ziel vorbei.

Aufgrund der ersten Erfahrungen wurde die Erprobung gezielter angegangen: die zwei Erprobungshubschrauber wurden vor dem Kopilotensitz mit einer „schwingungsfrei" aufgehängten Optik ‚Cotelec' ausgerüstet, die von 1:1-Sicht mit einem elektrischen Fußschalter auf eine 1:10-Vergrößerung umgeschaltet werden konnte. Gleichzeitig erhielt ich als erster Hubschrauberführer an der Panzerjägerschule in Munster eine Lenkschützenausbildung sowohl an der Bölkow-Rakete 810 (beim Heer eingesetzt, aber nicht bei den Heeresfliegern) wie auch an der SS11. Dazu wurden Simulatoren (Lenkübungsgeräte) eingesetzt. Als Höhepunkt der Ausbildung wurden einige Raketen vom Boden und von gepanzerten Raketenjägern aus einer festen Feuerstellung abgefeuert.

So vorbereitet wurde ein nächstes Schießen in Munster (14.

* noch in Niedermendig (bis 16.01.1960)

** SS11 mit Übungskopf: Preis damals genau wie ein VW-Käfer = DM 4950,–; SS = sol-sol, Boden-Boden-Rakete, später auch AS11 genannt, air-sol)

*** Neben der Panzertruppenschule existierte damals in Munster auch die Panzerjägerschule. Sie wurde später mit der Panzertruppenschule zusammengelegt.

Fast nichts blieb unversucht – Die Alouette sollte rollen, ...

... schwimmen können ...

... und auch fliegen, mit SS11-Raketen.

bis 17. 11. 1962) mit Beobachtung durch französische Experten angesetzt. Die Ergebnisse waren leicht besser. Von zehn Raketen konnten wir drei ins Ziel bringen, die anderen verloren wir wieder aus der Optik. Der Grund lag in der Handsteuerung und der immer noch unzulänglichen Optik, die eben nicht schwingungsfrei aufgehängt und nicht kreiselstabilisiert war.

Da man ja überall etwas lernen und abgucken kann, wurde ich im November 1962 nach Kaufbeuren kommandiert, um an einem Waffenlehrgang F104 teilzunehmen. Dieser Lehrgang war für mich höchst interessant, da die F104 gerade in die Luftwaffe eingeführt wurde. Die Erkenntnisse des Lehrganges lagen aber meilenweit von dem entfernt, was wir an der Waffenschule erarbeiteten und erprobten.

Parallel zu den Schießversuchen wurden durch den Spezialstab ATP (später ATV) Überlegungen zur Einsatztaktik angestellt. So erinnerte sich der damalige Leiter von ATP, Oberstleutnant Gottfried Schulz, an die Schwarm- und Rottentaktik, die er als Kampfflieger im 2. Weltkrieg kennengelernt hatte. Diese übertrug er nun auf die nur im Tiefflug operierenden Hubschrauber. Diese Verfahren wurden im Umland von Bückeburg bis zur Perfektion geübt. An den Anflug in Schwarm- oder Rottenformation schloss sich ein Annäherungsflug (Anschleichen) bis auf eine Entfernung von 1500 bis 3000 m zum Ziel an. Das Ziel sollte dann im tiefen Schwebeflug bekämpft werden, wobei nach dem ersten Schuss sofort ein schneller Stellungswechsel im Tiefstflug durchzuführen war. Zur Einübung dieser Taktik und für die weiteren Versuche wurden fünf erfahrene Alouette-Piloten von anderen Staffeln nach Bückeburg kommandiert. Da es ihm besondere Freude bereitete, führte Oberstleutnant Schulz den Schwarm oft selbst an. Unser Ein-

druck, dass er dabei nochmals Jagdszenen aus dem Krieg nacherlebte, war sicher bei unserer schneidigen Fliegerei nicht falsch. Nachdem diese Taktik perfektioniert war, wurde der SS11-Schwarm dann bei allen möglichen Gelegenheiten bei der Heeresfliegerwaffenschule aber auch bei Heeresübungen vorgeführt.

Bei Demonstrationen an der Schule hatte sich der Schwarm im Tiefflug vom Harrl her anzunähern und im Zuge der B 65 unter Nutzung auch der kleinsten Deckung in Stellung zu gehen, wobei die Zwischenräume zwischen den Hubschraubern 80 bis 150 m betrugen. Es kam darauf an, dass die auf dem Flugfeld stehenden Zuschauer keinen Hubschrauber vorzeitig erkannten, was auch fast immer gelang. Auf Kommando mussten nun die Hubschrauber durch Einschalten des Landescheinwerfers den Raketenabschuss simulieren und sich damit zu erkennen geben. Mit ‚Ah' und ‚Oh' wurde dann die Taktik und die fliegerische Leistung gewürdigt.

Um überhaupt einen SS11-Schwarm (vier Hubschrauber) für Übungen zur Verfügung zu haben, wurden an der Schule neben den zwei echten Abschuss- und Lenkanlagen zwei Attrappenanlagen gefertigt und an zwei weitere Hubschrauber angebaut. Diese konnten auch auf kurze Entfernung kaum von den echten unterschieden werden.

Da die Cotelec-Optik nicht befriedigte, wurde ein Hubschrauber zur Nord-Aviation nach Paris überführt, wo eine damals mit Hilfe der französischen Heeresflieger entwickelte kreiselstabilisierte Optik (APX-Bezu) eingebaut wurde.

Ich wurde zwischenzeitlich zu den französischen Heeresfliegern nach Mailly-le-Camp (27.09. bis 23.10.1965) in der Nähe von Troyes kommandiert, nachdem ich bereits im südfranzösischen Le Luc an einem französischen Fliegertaktiklehrgang (22.03. bis 19.05.1965) teilgenommen hatte.

Die Alouette sollte löschen, ...

... schießen mit MG ...

... und bei allem nicht die Übersicht verlieren.

In Mailly sollte ich einen weiteren Lenkschützenlehrgang absolvieren und die französischen Schießverfahren studieren. Die Franzosen setzten für die SS11-Einsätze die Alouette III ein, die ein größeres Gewicht tragen konnte und mit der neuen Optik ausgerüstet war. Auch dort fanden Schießen aus dem stationären Schwebeflug statt. Im Gegensatz zu uns, wurden aber auch Raketen aus dem Vorwärtsflug mit ca. 60 Knoten abgefeuert. Die Schießergebnisse waren zwar besser als unsere bisherigen, konnten aber auch nicht zufriedenstellen. So wurden hilfsweise auch die Flugbahnen der Raketen mit BT („bon trajectoire") oder TBT („tres bon trajectoire") bewertet, auch wenn die Rakete das Ziel nicht traf. Natürlich war „but" (Treffer) das Non-Plus-Ultra.

Nach Einbau der neuen Optik fanden auf dem Truppenübungsplatz Heuberg weitere Schießversuche statt, die mit einigen Treffern gekrönt werden konnten (z.B. am 29.07.1966). Befriedigen konnten die Ergebnisse aber immer noch nicht. Dies lag einerseits an der immer noch nicht optimalen Optik, aber auch an der Steuerung der Raketen mittels des kleinen Steuerknüppels, der bei den leichtesten Flugbewegungen oder Böenstößen schnell verrissen werden konnte.

Das besondere Problem der Alouette II als Waffenträger SS11 war ihre geringe Tragkraft für das Raketensystem. Neben zwei Hubschrauberführern (die Lenkschützen sollten auch Piloten sein, zumindest aber Bordmechaniker), dem Abschuss- und Lenksystem, der Optik und vier Raketen konnte nur noch Kraftstoff für knapp dreißig Minuten Flugzeit aufgenommen werden – und so hätte die Alouette bei den notwendigen extremen Flugmanövern unter Vollast fliegen müssen und keine Einsatzreichweite erreicht. Ein kurzfristiger Versuch, die Alouette II aus Gewichtsgründen nur mit zwei Raketen auszurüsten, wurde schnell wieder verworfen.

Mit der Übergabe der ersten UH-1D an den Kommandeur der Heeresfliegerwaffenschule am 17.08.1967 in Oberpfaffenhofen und der Einführung der CH-53 wurden die Waffenerprobungen erst einmal auf Eis gelegt.

Ab dem Jahr 1973 – als die Beschaffung der BO 105 bevorstand – wurden die weiteren Einsatzverfahren bei der Panzerbekämpfung und die Zusammenarbeit mit dem Heer gemeinsam mit der 10. Panzerdivision detailliert erarbeitet und in Übungen erprobt. Dazu wurde ich – mittlerweile Kommandeur der Fliegenden Abteilung 210 – von Roth wiederkehrend nach Sigmaringen abgeordnet. Die positiven Ergebnisse dieser Studien und Übungen waren schließlich mitentscheidend für die militärische Führung im BMVg, dass PAH-Konzept weiterzuverfolgen und in einer Lehr- und Versuchsstaffel – dann mit BO 105 und dem System HOT – zu erproben und schließlich zur Einsatzreife zu führen.*

Im Herbst 1966 stand die Beschaffung der UH-1D als leichter Transporthubschrauber für das Heer an. So wurde ich von September bis Dezember 1966 als erster Umschüler und Fluglehrer an das Army Aviation Center in Fort Rucker geschickt. Die Umschulung geschah auf der damals insgesamt zur Verfügung stehenden UH-1-Familie: UH-1A, UH-1B, UH-1C (540) und UH-1D. Wichtig für die Waffenerprobung der Heeresfliegerwaffenschule war aber, dass ich auch an den damals bei der US-Army verfügbaren Hubschrauberwaffen als Schießfluglehrer ausgebildet wurde und entsprechende Erfahrungen mit nach Deutschland bringen konnte.

So wurde ich als einziger Deutscher in einen Vietnam-Kurs eingegliedert. Die Ausbildung geschah an dem 40mm Grenade Launcher (vor dem Cockpit der UH-1 in einer kugelförmigen Lafette angebracht, richtbar), an dem Quad MG (seitlich je zwei MG an der UH-1, richtbar über ein Reflexvisier mit Pistolengriff vor dem Kopiloten), an der sog. Minigun (zwei 7,62 Gattling MG seitlich an der UH-1, rotierende Läufe mit einer extrem hohen Feuergeschwindigkeit, richtbar über ein Reflexvisier mit Pistolengriff vor dem Kopiloten) und an den 2,75-Zoll-Raketenwerfern (zwei runde oder viereckige Raketenbehälter seitlich an der UH-1, richtbar über ein feststehendes Reflexvisier durch den Piloten mittels der Fluglage des Hubschraubers). Zu dieser Ausbildung gehörten jeweils Übungsschießen auf einer besonderen Schießbahn in Fort Rucker. Diese Waffen wurden aber für die deutschen Heeresflieger nie beschafft.

Parallel zu den SS11-Versuchen war man zur Ansicht gelangt, dass die unbewaffneten Alouette II zum Selbstschutz auch bewaffnet werden sollten. Sozusagen in Heimarbeit und mit Hilfe der Henschel Flugzeugwerke in Kassel wurde in eine Alouette vor dem Kopiloten ein Dreibein aufgebaut, dass oben eine einfache Lafette zur wahlweisen Aufnahme eines MG-1 oder eines G3 trug. Das Plexiglasfenster erhielt eine Öffnung mit kleinem Schiebefenster. Die Waffen wurden einerseits durch die bewegliche Lafette gehalten andererseits in die Schulter des Schützen (Kopiloten) eingezogen. Gezielt wurde über Kimme und Korn oder mittels Verbesserung der am Boden bzw. im Ziel sichtbaren Einschläge. Die Munitionszuführung geschah aus einem MG-Kasten, der am Boden festgezurrt war bzw. mittels des G3-Magazins. Das Zusatzgewicht dieser Ausrüstung betrug ca. 30 kg. Die Erprobung dieses „Waffensystems" fand in Meppen,

* Mit dem positiven Abschluss dieser Studien mussten die Heeresflieger nicht wieder selbst für ihre Beschaffungen gegenüber oberster Führung und Politik eintreten, sondern konnten das übrige Heer erstmals zum Fürsprecher ihrer Belange machen und dadurch nicht zuletzt eine größere Zahl BO 105 beschaffen als ursprünglich vorgesehen war.

Tragen und tragen lassen – Alouette mit A-Mast am Leierberg ...

... und im Anflug auf mobilen Landeplatz.

insbesondere aber auf dem Luftwaffenschießplatz am „Ellenbogen" bei List/Sylt statt (u.a. am 21.04.1966). Die Ergebnisse, die wir mit diesen Waffen erreichten, waren ganz zufriedenstellend. Besonders leicht war das Anrichten der Zielscheiben (5x5 m) beim Anflug über Wasser bzw. dem zugefrorenen Wattenmeer im inneren „Ellenbogen", wenn man die sichtbaren Einschläge ins Ziel lancierte. Dabei flogen wir in ca. 30 bis 50 m Höhe und wechselten uns bei der Zielbekämpfung mit den Jets der Luftwaffe ab, die ja vordringlich diese Schießbahn nutzten. Beim Einschießen in das Wattenmeer konnte es vorkommen, dass der Matsch hochgeschleudert wurde und uns in 30 m Höhe noch die Frontscheiben völlig zuschmierte, so dass wir in der nächsten Düne sozusagen im Blindflug erst einmal zum Säubern der Scheiben landen mussten.

Über viele Konstruktionen und Versuche würde man heute lächeln, ähnlich wie über die ersten Piloten in ihren fliegenden Kisten – aber so fing es einmal an. Bei all diesen Flugversuchen und Erprobungen, fast immer unter schwierigsten und primitivsten Verhältnissen und ohne Vorwegerfahrung, haben wir keinen Unfall – auch keinen leichten Vorfall – zu verzeichnen gehabt. Darauf sind alle damals Beteiligten heute noch stolz. Stolz sind sie auch darauf, als Pioniere dabei gewesen zu sein.

Der Autor:

Oberst i.G. a.D. Folker Flasse war zur Zeit der im Artikel beschriebenen Ereignisse Staffelkapitän der Heeresfliegerstaffel 51 in Bückeburg. Später wurde er Kommandeur der Fliegenden Abteilung 210 in Roth, zuletzt war er im Verteidigungsministerium in der Abteilung FüS III 6 eingesetzt.

Musik aus dem Himmel

Ein Bild in *NACH VORN* 2001, seine Geschichte und die überraschenden Hintergründe

Bei den Recherchen für meinen ersten Entwurf eines Stammbaums der Heeresfliegertruppe stieß ich im Archiv der Heeresfliegerwaffenschule auf ein Foto, über das ich im Artikel „Wie wir wurden was wir sind" um Informationen bat . Nach Veröffentlichung in der *NACH VORN* 2001 gingen zwar einige Hinweise bei mir ein, doch erst jetzt konnte durch einen glücklichen Zufall die gesamte Geschichte hinter dem Bild aufgeklärt werden.

Vor kurzem hatte ich die Möglichkeit, in dem fliegerischen Nachlass von Herrn Werner Dahlitz zu stöbern, der nicht nur als „Heeresflieger der ersten Stunde" Erwähnung verdient, sondern auch schon als Luftfahrzeugführer der Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg bemerkenswerte Flugerfahrungen sammeln konnte. Und wie es der Zufall so will, war er auch noch mit Oberfähnrich Katrin Dahlitz verwandt, welche jedem als erste Pilotin der Heeresfliegertruppe bekannt sein müsste. Ihr habe ich es zu verdanken, die schier unglaubliche Fülle der Erinnerungen in der Sammlung des Herrn Dahlitz einsehen zu dürfen.

Werner Dahlitz wurde 1917 in Cottbus geboren und trat 1939 in die Luftwaffe ein. Im Fliegerausbildungsregiment 52 in Halberstadt lernte er das Fliegen auf Heinkel He 72, Focke Wulf Fw 44, Klemm Kl 35 und fünfzehn weiteren Typen, bis hin zur Junkers Ju 52. Direkt im Anschluss kam auf der Flugzeugführerschule 5 in Neubrandenburg die Weiterschulung auf Dornier Do 23, Junkers Ju 86, Dornier Do 17, Heinkel He 111 und im Mai 1940 eine Verwendung in der Kampffliegerschule 2 in Hörsching.

Angèle Durand tauft am 16. Juli 1960 eine DO 27 der Heeresfliegerstaffel (LL) 9 auf ihren Namen.

Nach seiner Tätigkeit als Werkspilot und Einflieger bei den Firmen Junkers und Messerschmitt weist sein Flugbuch von Mai 1944 bis Januar 1945 Werkstattflüge auf fast allen Mustern der Luftwaffe nach. Hierzu gehörten u.a. Junkers Ju 87 „Stuka", Junkers Ju 88 und 188, Focke Wulf Fw 200, Messerschmitt Me 110 und 410, Heinkel He 177, Focke Wulf Fw 190, Messerschmitt Me 109 von der „F-4" bis zur „G-12" und erstaunlicherweise auch der Me 109T, welche ein seltener Umbau der Me 109 für den Einsatz auf den geplanten Flugzeugträgern war.

Von Regensburg und Erding aus flog er ab Januar 1945 u.a. die Messerschmitt Bf 109 K4, Focke Wulf Fw 190 und den Strahljäger Messerschmitt Me 262, auf der er nicht nur seine fliegerischen Fähigkeiten bei einer sicheren Notlandung aufgrund Triebwerksausfalls unter Beweis stellen konnte, sondern auch am 21. April 1945 seinen letzten Flug in der Luftwaffe der Wehrmacht flog (Werknummer 111900). Hierbei ist vielleicht noch erwähnenswert, dass Werner Dahlitz als Einflieger in Erding und somit als erster Pilot genau die Me 262 flog, welche nach einem Umweg über die Schweiz heute im Deutschen Museum in München steht.

Mit einer Gesamtflugzeit von 2350 Stunden gehört Dahlitz vielleicht nicht gerade zu den „Assen" der Wehrmachts-Luftwaffe, ist aber mit Sicherheit durch die unglaubliche Zahl und das Einsatzspektrum der geflogenen Luftfahrzeugmuster vom leichten Aufklärer über die Jagdflieger, Sturzkampfflugzeuge, leichte und schwere Bomber, Transportflieger und Düsenjäger einer der erfahrensten Piloten der deutschen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg.

Dass Dahlitz ein „besessener" Flieger war, kann man u.a. daran erkennen, dass sein Flugbuch bereits im Juli 1954 die ersten Eintragungen nach dem Zweiten Weltkrieg enthält. Segelfliegererfahrungen in Egelsbach!

1956 trat er zunächst als Techniker in die „neue" Luftwaffe der Bundeswehr ein. Doch schon im Juni 1958 folgte die Wiedereinschulung auf Piper L-4 bei der Motorflug GmbH in Koblenz-Karthause. Hier erhielt er auch bereits im August 1958 eine Einweisung auf die zivile Version der H-34, der Sikorsky S-58.

Nach einer „ordentlichen" fliegerischen Ausbildung bei der Flugzeugführerschule der Luftwaffe in Friedrichshafen auf Dornier DO 27 wechselte er im Mai 1958 zu den Heeresfliegern nach Mendig in die HFlgLehrStff 51/ HFlgTrsp(Lehr)Stff 303, um mit Aufstellung der HFlgStff(LL) 9 nach Friedrichshafen zu gehen. Auch nach Umbenennung in HFlgStff 10 und Verlegung nach Neuhausen o.E. blieb er dieser Staffel bis zu seiner Pensionierung 1971 treu.

Dass er sein Leben lang ein leidenschaftlicher und fast „besessener" Flieger war, steht außer Zweifel. Selbst in seiner Bundeswehrzeit nutzte er jede Möglichkeit, um auch auf anderen Flugzeugmustern Erfahrungen zu sammeln. So sind in seinem Flugbuch neben den „Standardtypen" Alouette II, Dornier DO 27, Bell 47 G-2 und Sikorsky H-34 u.a. auch die V-107 (US ARMY, Vorversion der H-21), L-20 (US ARMY) und Douglas C-47 verzeichnet. Im Rahmen der Überführung von ausgemusterten DO 27 der Bundeswehr nach Nigeria und der dort stattfindenden Einweisung, konnte er in seinem Flugbuch sogar Flugstunden im Auftrag der Nigerian Air Force verbuchen. Bis zu seinem Tode 1998 blieb Werner Dahlitz stets der Fliegerei verbunden, ob im Cockpit oder am Boden. Er lebte und erlebte ein wahres Fliegerleben.

Doch nun zu der Geschichte hinter dem Bild.

Als Schauplatz für seine 99. Veranstaltung der Radiosendung „Frohes Wochenende" am Samstag, den 25. Juni 1960, hatte der Südwestfunk Baden-Baden die Stadt Tübingen ausgewählt. Für die Live-Übertragung aus dem Tübinger Metropolsaal hatte sich der Moderator Hans-Heinz Wegener etwas ganz besonderes ausgedacht und hierbei musste die HFlgStff(LL) 9 aus Friedrichshafen unterstützen, deren Staffelkapitän zu der Zeit Hauptmann Karl-Heinz Schneider war. Hierzu einige Auszüge aus dem Einsatzbefehl Nr. 815 vom 24. Juni 1960:

„HFlgStff(LL) 9 stellt gem FS. Nr. [...] für eine Sendung des SWF eine DO 27, Kennung: PJ 306. Flugauftrag: Nach dem Einbau der techn. Geräte ist ein Probeflug durchzuführen. [...] Sicherheitsflughöhe ist einzuhalten. Flugzeugführer: OFw. Dahlitz, Beobachter: Uffz Häfele (Funktechniker), Gefr. Schmidt (1. Wart), Mitfliegende Personen: Zwei Zivilpersonen (Namen werden nachgetragen),[...], Betankung: bei jeder sich gebenden Möglichkeit.[...] Fallschirme sind von der Besatzung für mitfliegende Personen mitzuführen. Vor Antritt des Fluges sind mitfliegende Personen im Gebrauch der Fallschirme und der Notausstiege zu unterrichten.[...] Der Einsatzflug erfolgt nach Absprache mit dem SWF."

Zwischen Hits aus dem SWF-Archiv und Melodien der Kapelle Leimstoll erzählte Karl-Heinz Wegener worum es diesmal ging: An Bord einer DO 27 der Heeresfliegerstaffel(LL) 9 aus Friedrichshafen befand sich eine „unbekannte" Künstlerin, um über Funkverbindung zur Begleitung der im Saal anwesenden Kapelle Leimstoll einen ihrer Schlager live zu singen. Die Zuhörer der Sendung sollten diesen nun erraten, um so an einer Preisverleihung teilnehmen zu können. Zum Beweis, dass die luftige Rätselraterei keine Vortäuschung war, gaben die Männer vom SWF Anweisungen an den Piloten, so dass die Tübinger bei einem Blick in den wolkenlosen Himmel verfolgen konnten, dass der Pilot Oberfeldwebel Dahlitz auch live mit dem SWF verbunden war. Mal wackelte er mit der Maschine, mal schoss er Leuchtkugeln in den Himmel, alles nach den Einfällen der Leute vom Studio.

Als Sieger ermittelt wurde Herr Herbert Wyrwich aus Tübingen, der anhand ihres Schlagers „Mu-

Oberfeldwebel Werner Dahlitz, Angèle Durand und Beobachter Unteroffizier Häfele vor dem Einsatzflug über Tübingen.

sik aus dem Himmel" die Sängerin Angèle Durand erkannte.

Angèle Durand, die einst mit ihrem Lied „Chanson d'amour" über Nacht berühmt geworden war, dürfte der heutigen Generation kaum noch bekannt sein. Die 1925 in Antwerpen geborene Sängerin wurde bereits 1950 von Duke Ellington für eine Europatournee engagiert, spielte an der Seite von Hans Albers in der Filmoperette „Käpt'n Bye Bye", in „Hula-hupp Conny" und war bekannt für ihre bereits erwähnten Schlager „Musik aus dem Himmel", „Chanson d'amour" und „Ganz Paris träumt von der Liebe". Nach einem Karriereknick durch die Trennung von ihrem Ehemann und einer Beziehung zu dem Entertainer Lou van Bourg („Der Goldene Schuß") erlebte die zeitweilig als „Königin des Chansons" gefeierte Sängerin ein Comeback auf der Bühne, u.a. an der Seite von Zarah Leander. Im Dezember 2001 starb sie im Alter von 76 Jahren in Augsburg, kurz vor einem Auftritt.

Für das Erraten der „unbekannten" Künstlerin erhielt der Preisträger eine Einladung zur HFlgStff(LL) 9 nach Friedrichshafen, verbunden mit einem Rundflug in einer DO 27 zusammen mit Angèle Durand und einer Zwischenlandung zwecks gemütlicher Kaffestunde bei ihr zuhause in Prien am Chiemsee.

Am 16. Juli 1960 fand der Flug mit der Sängerin und dem glücklichen Gewinner statt. Ebenfalls mit der PJ+306 und Oberfeldwebel Dahlitz. Der Einsatzbefehl Nr. 821 wurde um den Passus ergänzt: „Vor Antritt des Fluges ist für die mitfliegenden Zivil-Personen eine Unfall-Versicherung abzuschließen." Ebenfalls vor dem Flug wurde eine bis dahin (und seitdem?) einmalige Aktion durchgeführt. Die DO 27 mit der Kennung PJ+306 wurde in einer kleinen Zeremonie mit einem ordentlichen Schuss Sekt und durch die Sängerin persönlich auf den Namen „Angèle Durand" getauft und dementsprechend auch bemalt. Hierbei entstand auch das Foto, auf das ich 2001 gestoßen bin.

Gemütliche Runde bei Angèle Durand zuhause – Werner Dahlitz und der glückliche Gewinner der Radioshow Herr Wyrwich aus Tübingen.

Prösterchen! – Staffelkaptitän Hauptmann Karl-Heinz Schneider mit der Patin der DO 27.

Sowas war damals noch möglich! Die Lindauer Zeitung schrieb hierzu am 18.07.1960: „Die junge deutsche Bundeswehr hat offenbar erkannt, wie dieses Beispiel zeigt, dass moderne Publicity heute ein gewichtiges Mittel der breiten Popularität ist. Sie wendet es an, auch wenn es dem alten Militärkodex widerspricht."

In der anschließenden Auswertung wurde dieser Einsatzes durch Oberfeldwebel Dahlitz als voller Erfolg gewertet. „Die dabei gewonnenen Erkenntnisse sind ggf. für spätere Übertragungs- oder störungsfreien Sprechfunkverkehr bei militärischen Einsätzen nützlich."

Die weiteren Lebenswege von Angèle Durand und Werner Dahlitz wurden bereits beschrieben. Noch im Jahre 1991 stand Herr Dahlitz mit Frau Durand in Briefkontakt. Die HFlgStff(LL) 9 in Friedrichshafen wurde im Oktober 1964 in HFlgStff 10 umbenannt und verlegte im Oktober 1966 nach Neuhausen. Dort war sie von Januar 1967 bis April 1971 das HFlgBtl 10 und wurde im März 1994 im Rahmen der Heeresstruktur 5(N) als HFlgStff 10 aufgelöst. Die DO 27 mit der Kennung PJ+306 flog in der Bundeswehr noch als 55+58, bekam als „Zivilist" die Kennung D-ENKN und landete schließlich im Museum für Verkehr und Technik in Berlin.

Der Autor:

Hauptmann Dipl.-Ing. Oliver Lohrum ist seit August 2005 Staffelkapitän der 2./Luftfahrzeugtechnischen Abteilung 362 in Fritzlar.

Alle reden vom Wetter – wir nicht

30 Jahre Flug- und Taktiksimulator UH-1D IFR

2005 hatte die Geschichte der Heeresfliegerwaffenschule abermals einen ungewöhnlichen Jubilar zu verzeichnen. In der Halle 3 steht den Heeresfliegern in Achum seit nun 30 Jahren der Flug- und Taktiksimulator UH-1D zur Verfügung.

Doch blicken wir zunächst ein paar Jahrzehnte in der Geschichte zurück. 1975 übernahmen die Heeresflieger einen von drei UH-1D-Simulatoren von der Firma CAE - Canadian Aviation Electronics, Montreal/Canada.

Die Luftwaffe erhielt eine baugleiche Anlage für den Standort Ahlhorn.

Der Simulator UH-1D an der Heeresfliegerwaffenschule besteht aus vier Cockpits mit den dazugehörigen Bewegungssystemen, der Computerspeicheranlage, dem Kontrollstand und der Hydraulikdruckanlage. Die Anschaffungskosten von ca. 4,3 Mio Euro waren damals für zwölf Jahre Nutzung ausgelegt, haben sich bis heute allemal amortisiert. Eine Simulatorstunde kostet im Vergleich zu einer Realstunde in der UH-1D je nach Nutzungsgrad gerade einmal ein Fünftel.

Bis heute sind mehr als 150.000 Flugstunden im Simulator absolviert worden und haben eine Einsparung von ca. 180 Mio Euro erbracht.

Eine Aufstellung belegt, wie viele Aus- und Weiterbildungsstunden im Simulator stattfinden:

- 50% der Flugstunden bei der Fluglehrerausbildung zum IFR-Lehrer,
- 50% bei Europäisierungslehrgängen,
- 60% bei IFR-Lehrgängen und
- 50% bei Lehrgängen für den Erhalt der IFR-Berechtigung.

Erste Einweisungen in das neue Gerät fanden beim Hersteller in Kanada statt.

Mit heute durchschnittlich 6000 Flugstunden pro Jahr macht sich die Einsparung deutlich bemerkbar.

Das Flugverhalten der Simulatoren ist ähnlich dem der echten

Der Kontrollstand des Simulators – Hier werden die „Schwierigkeiten" gemacht und deren Resultate überwacht.

Hubschrauber, zumindest nach ein paar Minuten Flugzeit im „blinden Cockpit" lässt sich der Eindruck nicht verleugnen.

Die Bewegungen um die drei Achsen, alle Instrumentenanzeigen, sogar das Gefühl etwas zu schnell zu fliegen, was sich durch eine lautere Geräuschkulisse, verbunden mit Vibrationen bemerkbar macht, lassen hier kaum einen Unterschied erkennen.

Anflüge auf zivile oder militärische Flugplätze, Streckennavigation, Warteverfahren oder auch Fehlanflüge lassen sich hier eindrucksvoll simulieren.

Szenarien in der gesamten Bundesrepublik Deutschland, in den Benelux-Staaten, in Dänemark und in Teilen der USA, hier in Ft. Rucker/Alabama und Florida, sind vorprogrammiert und lassen sich jederzeit abrufen.

Beinahe das gesamte Spektrum der fliegerischen Ausbildung lässt sich mittels des Simulators darstellen. Die Flugvorbereitung der Piloten, das Anlassen der Triebwerke und Bedienung sämtlicher Elektronik im Cockpit lässt sich vom Fluglehrer überprüfen. Oft kommen die Flugschüler auch nur vorbei, um Anlassverfahren schulmäßig zu üben, immer mit dem Gefühl, dabei nichts wirklich kaputt machen zu können. Sprechfunkverfahren werden standardisiert und Notverfahren als auch ungewöhnliche Flugzustände lassen sich ohne weiteres darstellen und verlangen den Piloten manchmal das Letzte ab, ohne ein Fluggerät zu beschädigen.

Auch heute noch beeindruckend – Das UH-1D-Cockpit auf seinen mächtigen Hydraulik-Beinen.

Der Kommandeur der Heeresfliegerwaffenschule, Oberst Hans-Gottfried Schulz mit Major Karl H. Stier, Brigadegeneral Hans E. Drebing und Oberst Dr. Harro Tiedgen bei der Inbetriebnahme des neuen Ausbildungsmittels.

Der Fluglehrer kann im Cockpit direkt als Mitflieger agieren, sei es als Copilot oder auch als Supervisor vom „dritten Sitz" aus, wenn das Crew Resource Management-Konzept (CRM) der Piloten überprüft werden soll.

An der Steuerungs- und Überwachungskonsole kann der Controler jede Handlung, die im Cockpit ausgeführt und natürlich

lückenlos vom Computer aufgezeichnet wird, abrufen. Der Flug wird digital auf einer Karte dargestellt und kann für De-briefings ausgedruckt werden.

Der Simulator hat gegenüber der realen Fliegerei mit der UH-1D den entscheidenden Vorteil, dass er ganzjährig für den Flugdienst nutzbar ist.

Auch wenn draußen das Wetter so manchen gefiederten Freund lieber zu Fuß gehen lässt, Autofahrern es nur zur Schrittgeschwindigkeit reichen würde, Eis und Schnee im Winter oder Sturm und dichter Nebel im Herbst jegliche Bewegung einschränkt, der Simulator fliegt immer.

Beachtet man noch zusätzlich den eingesparten Emissionsausstoß der Triebwerke und den nicht mehr stattfindenden Fluglärm bei Tag und Nacht, ist der Simulator ein nicht nur bei Piloten geschätztes Ausbildungsmittel.

Auch andere Behörden haben Interesse an den UH-1D-Simulatoren in Achum gefunden. So übt sich die Polizei in regelmäßigen Abständen ebenso wie die Bundespolizei, früher Bundesgrenzschutz, in den Cockpits der „blinden UH-1D".

Der ADAC flog bereits mit einem Mitnutzervertrag seine Instrumentenflugstunden, die DLR (Deutsche Luftrettung) und zwei weitere Firmen kündigten Interesse an.

Im Laufe des IFR-Simulatorflugbetriebes UH-1D haben die vier Cockpits auch prominenten Gästen Platz geboten. So besuchten u.a. Prinzessin Lilly zu Schaumburg-Lippe, der damalige Ministerpräsident von Niedersachsen, Gerhard Schröder, zahlreiche andere Politiker und auch der Sänger Reinhard Mey die Heeresfliegerwaffenschule in Achum.

Seit kurzer Zeit hat die Luftwaffe ebenfalls ihr neues Zuhause in der Halle 3 in Achum gefunden.

Seit dem 01. Juli 2005 ist der baugleiche Simulator in Ahlhorn außer Betrieb und wartet auf den Verkauf.

Die gesamte Standardisierung der Hubschrauberpiloten UH-1D der Luftwaffe, sowie alle Europäisierungen (nach der Ausbildung in den USA), Grundschulungen und Lehrer-/Bordtechnikeraus- und Weiterbildungslehrgänge wurden in Einklang mit der Ausbildung der Heeresflieger gebracht. Die Halle 3 erfreut sich jetzt einer regen Fluktuation von Lehrgangsteilnehmern von Heer und Luftwaffe, was natürlich auch einen fliegerischen Erfahrungsaustausch mit sich bringt.

Die Auslastung des mittlerweile in die Jahre gekommenen Simulators stößt jetzt an ihre Grenzen. Was nicht heißen soll, dass der Simulator der Sache nicht gewachsen wäre. Das eine oder andere Wehwehchen tritt aber schon etwas häufiger auf als in früheren Jahren.

Immerhin erreichte das Flugstundenaufkommen nach 30 Jahren zufriedenstellender Arbeitsleistung des Systems, wie bereits erwähnt, die stolze Zahl von 150.000 Flugstunden und stellt somit seinen Herstellern in Kanada, sowie dem ständigen Wartungsteam der Firma CAE vor Ort ein glänzendes Zeugnis aus.

Die 1265 seit 1975 ausgebildeten Flugschüler und die bis dato 7200 zum Erhalt ihrer IFR-Berechtigung auf ihm geflogenen Piloten wissen die Zuverlässigkeit „ihres" Arbeitsgerätes jedenfalls zu schätzen und wollen es nicht missen.

Ein Blick zurück – Igor Sikorsky und der General der Heeresflieger 1975 im nagelneuen UH-1D-Simulator.

Der Autor:

Hauptmann Günter Böckmann ist Simulatoroffizier an der Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg.

Trotz NACH VORN ein Blick zurück

Der Stammbaum der Heeresfliegertruppe vom Aufbau bis zur Transformation

Bereits in *NACH VORN* 2001 hatte ich einen Stammbaum der Heeresfliegertruppe vorgestellt, der jedoch noch ziemlich unübersichtlich war und bereits jetzt von der laufenden Umstrukturierung der Bundeswehr überholt worden ist. Hier ist nun die aktualisierte und optisch verbesserte Version, die auch den Stand der Planungen für die Heeresfliegertruppe im Jahr des 50sten Geburtstages der Bundeswehr widerspiegelt.

Gegliedert ist der Stammbaum in vier Abschnitte.

Abschnitt 1:

- Geschichte der Heeresfliegerführung vom Berater für Fragen der Heeresflieger bei der Gruppe Heer in der Dienstelle Blank (Oberstleutnant i.G. a.D. Horst Pape) vom November 1954 bis zur Zusammenlegung der Funktion des Generals der Heeresflieger und des Kommandeurs der Heeresfliegerwaffenschule im April 1995;
- Geschichte der **Heeresfliegerwaffenschule** und der unterstellten Einheiten vom Heeresfliegerausbildungsbataillon im Mai 1957 bis zur Transformation;
- Einheiten des Territorialkommandos in der Heeresstruktur 2;
- Einheiten, die im Oktober 1990 von der ehemaligen NVA der DDR übernommen wurden;
- Geschichte der DLO und der unterstellten Einheiten vom Oktober 2002 bis zur Transformation;
- Legende.

Bückeburg 1960.

Abschnitt 2:

- Bereich **I. Korps** von Heeresstruktur 1 bis Heeresstruktur 4;
- Geschichte der Luftmechanisierten Brigade 1 und der unterstellten Einheiten von Oktober 1996 bis zur Transformation;

Abschnitt 3:

- Bereich **II. Korps** von Heeresstruktur 1 bis Heeresstruktur 4;
- Zu den Korps gehörende PAH-Regimenter der Heeresstruktur 5(N) und *Neues Heer für neue Aufgaben*.

Abschnitt 4:

- Aufbau der Heeresfliegertruppe auf der Basis der Grundsätzlichen Weisung 4/57 vom 16.01.1957 (Alle Heeresfliegereinheiten haben eine 8er-Nummer);
- Bereich **III. Korps** von Heeresstruktur 1 bis Heeresstruktur 4;
- Geschichte der Heeresfliegerbrigade 3 und der unterstellten Einheiten vom April 1994 bis zum *Heer der Zukunft*.

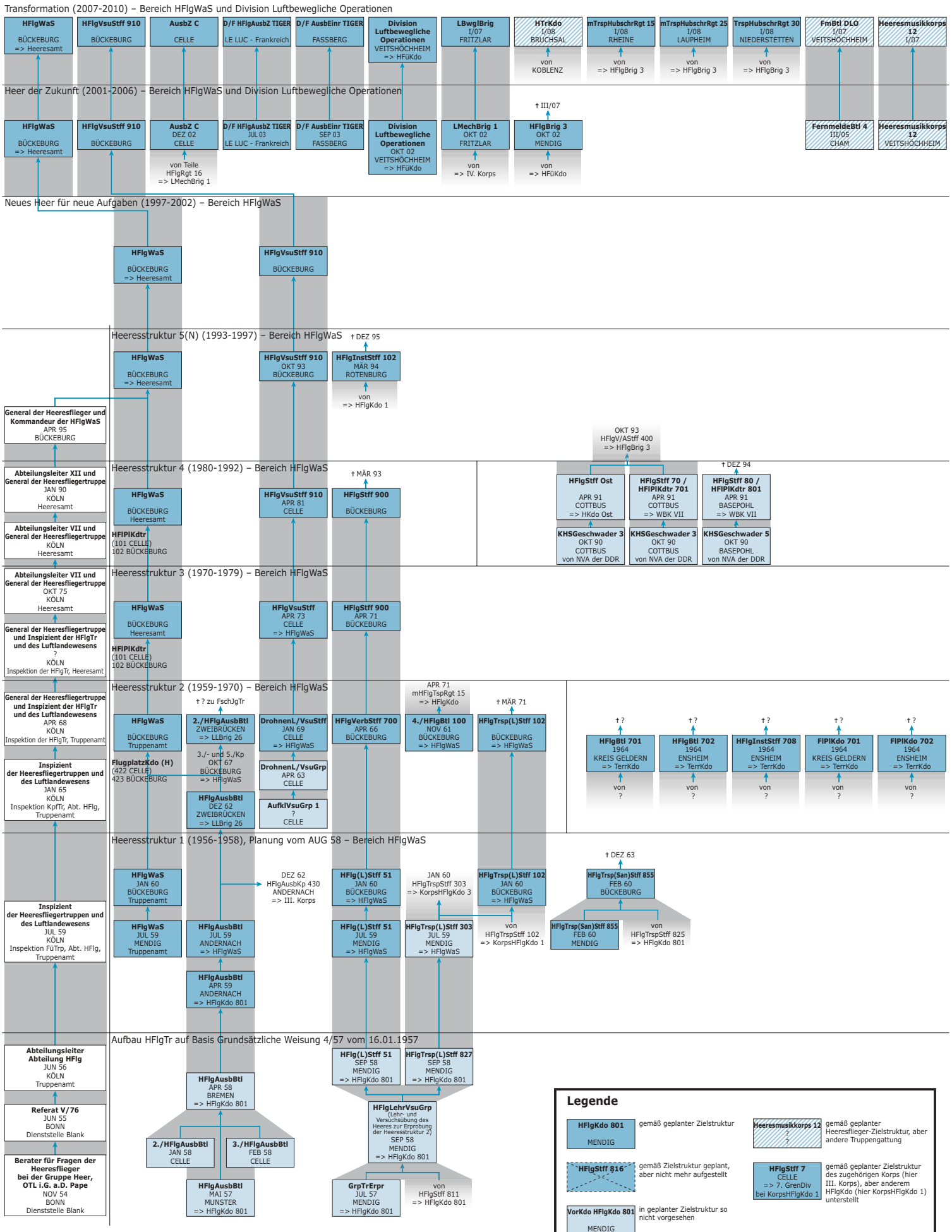
Zur Erstellung des Stammbaumes dienten mir auch dieses Mal viele Quellen, wobei ich hier nur stellvertretend die Hefte der „F-40"-Reihe erwähnen möchte. Sehr viel Unterstützung erhielt ich auch wieder von Herrn Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech und Herrn Siegfried Schäfer aus Itzehoe, der eine unglaublich gute und ausführliche Chronik des Standortes Itzehoe-Hohenlockstedt erstellt hat, in der auch sehr interessante Informationen über den Aufbau der Heeresfliegertruppe und der ersten Strukturen enthalten sind.

Auch wenn dieser Stammbaum für den einen oder anderen ähnlich interessant wie der U-Bahn-Fahrplan von London zu lesen ist, kann er meiner Meinung nach dem Interessierten die notwendigen Informationen vermitteln. Eine übersichtlichere Darstellung der unterschiedlichen Gliederungen war für mich nicht ersichtlich. *Ich bin aber dennoch jederzeit für Verbesserungsvorschläge und Hinweise auf Fehler oder Ungereimtheiten dankbar.* Bei Interesse kann ich den Stammbaum auch als Powerpoint-Datei per E-Mail oder Lotus Notes zuschicken.

Der Autor:

Hauptmann Dipl.-Ing. Oliver Lohrum ist Staffelkapitän der 2./Luftfahrzeugtechnischen Abteilung 362 in Fritzlar.

Stammbaum der Heeresflieger im Bereich HFlgWaS, DLO und Sonstige



Quelle: Hauptmann Oliver Lohrum, NACH VORN 2005

Stammbaum der Heeresflieger im Bereich I. Korps und LMechBrig 1/LBwglBrig

Transformation (2007-2010) – Bereich LBwglBrig

- **LBwglBrig** 1/07 FRITZLAR siehe DLO
- **HFlgUstgStff 1** HOLZDORF
- **HFlgV/AStff 100** CELLE
- **HFlgInstStff 100** CELLE
- **TrspHubschrRgt 10** FASSBERG
- **KHSRgt 26** ROTH
- **KHSRgt 36** FRITZLAR
- **JgRgt 1** 1/11/06 SCHWARZENBORN/HAMMELBURG — von Jg(L)Btl 353

Heer der Zukunft (2001-2006) – Bereich LMechBrig 1

- **LMechBrig 1** OKT 02 FRITZLAR siehe DLO
- **HFlgUstgStff 1** JUN 03 HOLZDORF
- **HFlgUstgStff 14** OKT 02 CELLE — † MÄR 05 — von HFlgRgt 16 => LMechBrig 1
- **HFlgV/AStff 100** OKT 02 CELLE — von HFlgRgt 16 => LMechBrig 1
- **HFlgInstStff 100** OKT 02 CELLE — von HFlgRgt 16 => LMechBrig 1
- **TrspHubschrRgt 10** JAN 03 FASSBERG
- **KHSRgt 26** ROTH — von => II. GE/US Korps
- **KHSRgt 36** FRITZLAR
- **HFlgStff 109** ? CELLE => TrspHubschrRgt 10 — zu Rgt 10
- **HFlgStff 269** JUL 03 ROTH => KHSRgt 26 — zu Rgt 26 — von HFlgAusbStff 8/II => HFlgBrig 3
- **HFlgStff 369** OKT 02 FRITZLAR => KHSRgt 36 — zu Rgt 36

Neues Heer für neue Aufgaben (1997-2002) – Bereich LMechBrig 1

- **LMechBrig 1** OKT 96 FRITZLAR IV. Korps
- **HFlgV/AStff 400** APR 97 COTTBUS — von => HFlgBrig 3
- **HFlgRgt 10** APR 97 FASSBERG — von => HFlgBrig 3
- **HFlgRgt 16** APR 97 CELLE — zu HFlgUstgStff 14, HFlgV/AStff 100, HFlgInstStff 100, AusbZ C => HFlgWaS — von => I. D/NL Korps
- **HFlgRgt 36** APR 97 FRITZLAR — von => IV. Korps
- **HFlgAusbStff 8/I** APR 97 CELLE — von => HFlgBrig 3
- **HFlgAusbStff 8/IV** APR 96 FRITZLAR — † OKT 02
- **HFlgAusbStff 8/V** NOV 97 FRITZLAR — † OKT 02

Heeresstruktur 4 (1980-1992) – Bereich I. Korps: 1. PzDiv, 3. PzDiv, 6. PzGrenDiv, 7. PzDiv, 11. PzGrenDiv

- **HFlgKdo 1** FEB 84 RHEINE I. Korps — † MÄR 94
- **StStffHFlgKdo 1** OKT 79 RHEINE — † MÄR 94
- **HFlgInstStff 102** ROTENBURG — MÄR 94 => HFlgWaS
- **HFlgAusbStff 8/I** OKT 72 ROTENBURG — nach CELLE APR 94 => HFlgBrig 3
- **HFlgRgt 10** SEP 81 FASSBERG — APR 94 => HFlgBrig 3
- **HFlgRgt 10** OKT 79 CELLE
- **HFlgRgt 15** OKT 79 RHEINE — APR 94 => HFlgBrig 3
- **HFlgRgt 16** APR 79 CELLE — APR 94 => I. D/NL Korps
- **HFlgStff 7** OKT 79 RHEINE => 7. PzDiv — † MÄR 94
- **HFlgStff 3** ROTENBURG => 3. PzDiv — † SEP 93
- **HFlgRgt 6** APR 80 ITZEHOE => 6. PzGrenDiv — APR 94 => HFlgBrig 3
- **HFlgStff 1** OKT 79 CELLE => 1. PzDiv — † 1994
- **HFlgStff 11** ROTENBURG => 11. PzGrenDiv — † MÄR 94

Heeresstruktur 3 (1970-1979) – Bereich I. Korps: 1. PzGrenDiv, 3. PzDiv, 6. PzGrenDiv, 7. PzGrenDiv (1972), 11. PzGrenDiv

- **HFlgKdo 1** APR 71 MÜNSTER I. Korps
  - **HFlPlKdtr** 101 CELLE (102 BÜCKEBURG) 103 RHEINE 104 ROTENBURG 105 HILDESHEIM 601 ITZEHOE
- **HFlgStff 101** APR 71 RHEINE — 2./100
- **HFlgInstStff 102** APR 71 ROTENBURG — von HFlgInstStff 109
- **HFlgAusbStff 103** OKT 72 ROTENBURG
- **leHFlgTrspRgt 10** APR 71 CELLE — von 3./1, 3./7, 3./11
- **mHFlgTrspRgt 15** APR 71 RHEINE — von HFlgBtl 100, HFlgInstStff 107
- **HFlgStff 1** APR 71 HILDESHEIM => 1. PzGrenDiv
- **HFlgStff 3** ROTENBURG => 3. PzDiv
- **HFlgBtl 6** ITZEHOE => 6. PzGrenDiv
- **HFlgStff 7** MÄR 71 CELLE => 7. PzGrenDiv
- **HFlgStff 11** DEZ 72 ROTENBURG => 11. PzGrenDiv
- **HFlgStff 11** APR 71 CELLE => 11. PzGrenDiv

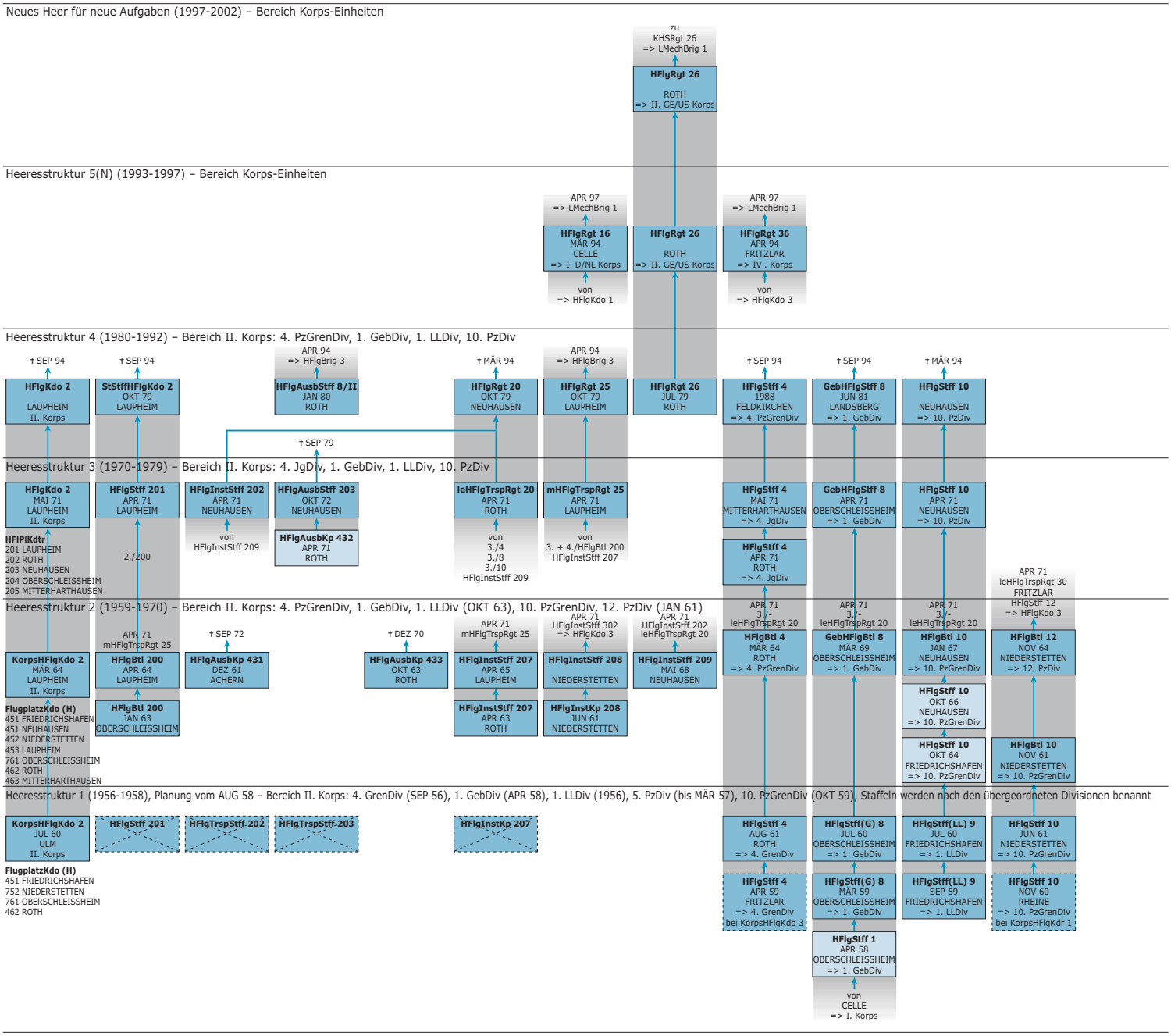
Heeresstruktur 2 (1959-1970) – Bereich I. Korps: 1. PzGrenDiv, 3. PzDiv, 6. PzGrenDiv, 11. PzGrenDiv

- **KorpsHFlgKdo 1** MÜNSTER I. Korps
  - **Flugplatzkdo (H)** 411 ITZEHOE 421 ROTENBURG 422 CELLE (423 BÜCKEBURG) 424 HILDESHEIM 431 RHEINE
- **HFlgBtl 100** NOV 61 RHEINE — APR 71 mHFlgTrspRgt 15
- **HFlgAusbKp 432** DEZ 62 CELLE — † MÄR 71
- **HFlgInstStff 107** RHEINE — APR 71 mHFlgTrspRgt 15
- **HFlgInstStff 108** JUL 59 BÜCKEBURG — JAN 60 HFlgTrsp(L)Stff 102 BÜCKEBURG => HFlgWaS
- **HFlgInstStff 109** JUL 59 ROTENBURG — APR 71 HFlgInstStff 102
- **HFlgBtl 1** JAN 64 HILDESHEIM => 1. PzGrenDiv — APR 71 3./1 leHFlgTrspRgt 10
- **HFlgBtl 3** — **HFlgStff 3** ROTENBURG => 3. PzDiv
- **HFlgBtl 6** OKT 62 ITZEHOE => 6. PzGrenDiv
- **HFlgBtl 7** MAI 68 CELLE => 7. PzGrenDiv => III. Korps — APR 71 3./7 leHFlgTrspRgt 10
- **HFlgBtl 11** OKT 64 CELLE => 11. PzGrenDiv — APR 71 3./11 leHFlgTrspRgt 10

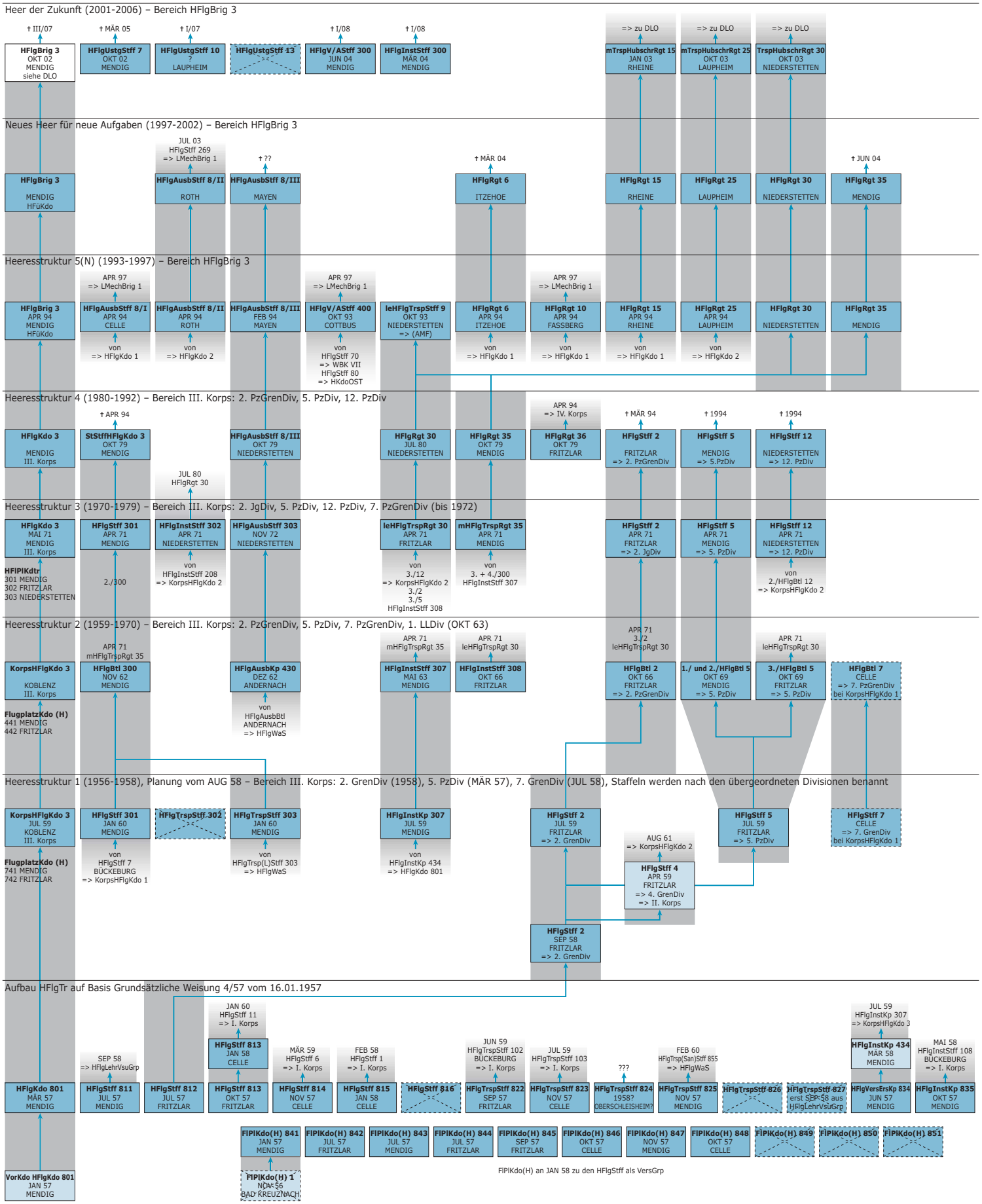
Heeresstruktur 1 (1956-1958), Planung vom AUG 58 – Bereich I. Korps: 1. GrenDiv (JUL 56), 2. GrenDiv (JUL 56 bis 1958), 3. PzDiv (JUL 56), 6. GrenDiv (OKT 58), 11. PzGrenDiv (JAN 59), Staffeln werden nach übergeordneten Divisionen benannt

- **KorpsHFlgKdo 1** JUL 59 MÜNSTER I. Korps
  - **FlugplatzKdo (H)** 711 ITZEHOE 721 ROTENBURG 722 CELLE ? 723 BÜCKEBURG 724 HILDESHEIM ? 731 RHEINE
- **HFlgStff 101** NOV 60 RHEINE
- **HFlgTrspStff 102** JUL 59 BÜCKEBURG
  - **HFlgTrspStff 102** JUN 59 BÜCKEBURG
  - von HFlgTrspStff 822 => HFlgKdo 801
- **HFlgTrspStff 103** JUL 59 CELLE
  - von HFlgTrspStff 823 => HFlgKdo 801
- **HFlgInstStff 107** SEP 60 RHEINE
- **HFlgInstStff 108** JUL 59 BÜCKEBURG
  - **HFlgInstStff 108** MAI 58 BÜCKEBURG => I. Korps
  - von HFlgInstKp 835 MENDIG => HFlgKdo 801
- **HFlgInstStff 109** JUL 59 ROTENBURG
  - **HFlgInstStff 109** OKT 58 ROTENBURG => I. Korps
  - APR 58 OBERSCHLEISSHEIM => II. Korps
  - **HFlgStff 1** FEB 58 CELLE => 1. GrenDiv
  - von HFlgStff 815 => HFlgKdo 801
- **HFlgStff 1** APR 62 HILDESHEIM => 1. GrenDiv
  - **HFlgStff 1** APR 59 CELLE => 1. GrenDiv
  - **HFlgStff 1** APR 59 BÜCKEBURG => 1. GrenDiv
  - **HFlgStff 3** SEP 58 BÜCKEBURG => 3. PzDiv
- **HFlgStff 3** JUL 59 ROTENBURG => 3. PzDiv
  - **HFlgStff 3** APR 59 ROTENBURG => 3. PzDiv
  - **HFlgStff 4** OKT 58 ROTENBURG => 4. GrenDiv => II. Korps
- **HFlgStff 6** JUL 59 ITZEHOE => 6. GrenDiv
  - **HFlgStff 6** MAI 59 ITZEHOE => 6. GrenDiv
  - **HFlgStff 6** MÄR 59 CELLE => 6. GrenDiv
  - von HFlgStff 814 => HFlgKdo 801
- **HFlgStff 7** JUL 61 CELLE => 7. GrenDiv => III. Korps
  - **HFlgStff 7** NOV 60 RHEINE => 7. GrenDiv => III. Korps
- **HFlgStff 10** NOV 60 RHEINE => 10. PzGrenDiv => II. Korps — JUN 61 => Korps HFlgKdo 2
  - JAN 60 HFlgStff 301 MENDIG => KorpsHFlgKdr 3
  - **HFlgStff 7** OKT 59 BÜCKEBURG => 7. GrenDiv => III. Korps
- **HFlgStff 11** JAN 60 CELLE => 11. PzGrenDiv
  - von HFlgStff 813 => HFlgKdo 801

Stammbaum der Heeresflieger im Bereich II. Korps und Korps-Einheiten



Stammbaum der Heeresflieger im Bereich III. Korps und Heeresfliegerbrigade 3



Kleine Anfänge – große Entwicklung

Heeresfliegerwaffenschule 45 Jahre in Bückeburg

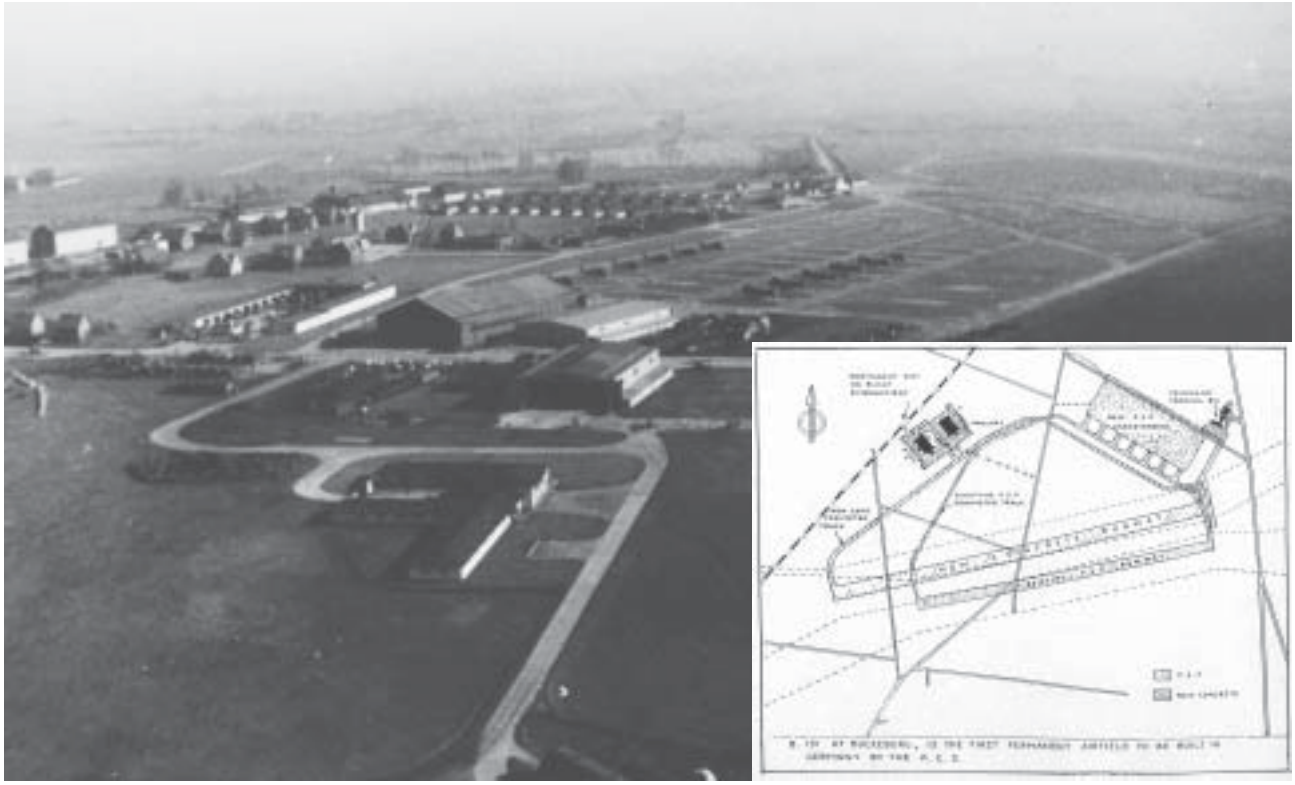
Schon sechs Monate nach ihrer Aufstellung auf dem Flugplatz Niedermendig/Eifel wurde die Schule der jungen Heeresfliegertruppe, selbst gerade erst drei Jahre alt, auf den Flugplatz Achum bei Bückeburg verlegt.

Anfang 1960

Der Standortwechsel fand am 12. und 13. Januar 1960 statt, auf einen Platz, der von den Briten gebaut, im Jahre 1958 durch die Bundeswehr übernommen worden war. Um diese Zeit hatten sich die „Väter der Heeresflieger" mit ihrer Forderung nach einer eigenen Ausbildungsstätte für ihren Nachwuchs durchgesetzt. Aber es sollte noch bis 1962 dauern, bis in Achum der erste Hubschraubergrundlehrgang abgeschlossen wurde. Bis dahin wurden die Heerespiloten bei der Luftwaffe in Memmingen, Friedrichshafen, Uetersen und Faßberg oder auf Privatschulen geschult. Techniker lernten bei der Luftwaffe, Laufbahnlehrgänge wurden im Ausbildungsbataillon in Andernach oder an anderen Schulen des Heeres absolviert. Dagegen hatte die Instrumentenflugausbildung auf H-21, H-34 und im Link-Trainer unter Major Hans E. Drebing von Anfang an einen festen Platz im Achumer Lehrgangskatalog. Die Kaserne des Heeresflugplatzes im heutigen Bückeburger Stadtteil Achum erhielt den Namen Schäfer-Kaserne. Sie ist benannt nach dem hochdekorierten Jagdflieger Emil Schäfer (1891-1917), der in Bückeburg Dienst im Reserve Bataillion Nr.7 leistete, bevor er im Ersten Weltkrieg unter anderem als Mitglied der Staffel Manfred von Richthofens Einsätze flog.

Schule – nicht nur für deutsche Piloten

Die schrittweise Übernahme der fliegerischen Ausbildung von der Luftwaffe, die Erprobung und anschließende Einführung neuer Hubschrauber sowie diverse Heeresstrukturen zogen im Laufe der Jahre immer wieder Änderungen in Personalumfang, Gliederungsform und Infrastruktur nach sich. Ende der 80-er Jahre wurden in Achum mehr als 1000 Hubschrauberführer jährlich aus-



Der Flugplatz, wie ihn sich die britischen Besatzer 1946 vorgestellt haben (Skizze) und wie er sich 1960, zwei Jahre nach der Übernahme durch die Bundeswehr, präsentierte.

Der Charme der frühen Jahre – Feldhäuser und ehemalige Bauernhäuser prägten das Bild von „Alouette-City". Einige alte Wohnhäuser und der im Hintergrund erkennbare Schlauchturm der alten Feuerwehr sind trotz massiver Erneuerungen auf dem Achumer Flugplatz heute noch erhalten.

oder weitergebildet, auf über 100 Ausbildungshubschraubern weit über 30000 Flugstunden im Jahr erbracht. Neben deutschen Lehrgangsteilnehmern flogen Franzosen, Engländer, Portugiesen, Spanier und Niederländer sowie Flieger aus der Türkei, Bangladesch, dem Sudan und Bosnien-Herzegowina. Seit Mai 2004 schicken Luftwaffe und Marine ihren Hubschrauberführernachwuchs nach Bückeburg.

Zur gleichen Zeit durchliefen in der Jägerkaserne in der Bückeburger Innenstadt jährlich etwa 1250 Lehrgangsteilnehmer und 1300 Rekruten die Lehrgruppe B, die Ende der 60-er Jahre aus dem aufgelösten Heeresflieger-Ausbildungsbataillon aufgestellt worden war. 1968 bemühten sich 17 hauptamtliche zivile Lehrkräfte um die Sprachausbildung zukünftiger Piloten, die Heeresflieger betrieben das größte Sprachausbildungszentrum des Heeres. Gleichzeitig änderte der Flugplatz sein Gesicht. Aus dem englischen Feldflugplatz mit Baracken, Nissenhütten und requirierten Bauernhäusern des ehemaligen Achumer Dorfes wurde ein moderner Instrumentenflugplatz mit acht ständigen Außenlandeplätzen und einer abgesetzten Ausbildungsgruppe in Celle. Auf dem Flugplatz befinden sich die größte Feuerwehr der Bundeswehr, acht Flugzeughallen, moderne Navigationshilfen und Simulatoranlagen. Der Ruf dieses fliegerischen Ausbildungszentrums zog und zieht immer wieder militärische und zivile Besucher an aus allen NATO-Staaten, aber auch aus Indonesien, Australien, Singapur und China ebenso wie aus Brunei, Botswana oder 1980 (!) aus Jugoslawien.

Auf den Gebieten Luftbeweglichkeit, Panzerabwehr aus der Luft, Simulation und Nachttiefflug gingen und gehen von hier Anstöße und Initiativen nicht nur an die deutschen Streitkräfte. Über 15 Jahre hielt ein Amerikaner und bis vor kurzem ein französischer Verbin-

Der Link-Trainer im Ortsteil Tallensen war der erste Simulator der Heeresfliegerwaffenschule.

Die „Banane" Vertol H-21, Bell H-13 und Sikorsky H-34 beherrschten lange Zeit den Achumer Luftraum.

dungsoffizier Fühlung mit den deutschen Heeresfliegern.

Faire Partner – geachtete Nachbarn

Das internationale Hubschrauberforum, das Hubschrauberzentrum e.V. mit dem Hubschraubermuseum wären ohne die Heeresfliegerwaffenschule nicht entstanden und die Bückeburger Bürger freuten sich jahrelang über die musikalische Unterhaltung beim Bürgerschießen durch den Musikzug der Schule. Tage der offenen Tür, der erste gleich im Sommer 1960, der (vorläufig) letzte im Jahr 1977, brachten Tausende Niedersachsen nach Bückeburg. Sternflüge mit bis zu 100 Flugzeugen oder Hubschraubern machten die Schule in den 60-ern in Deutschland und bei den alliierten Fliegerkameraden bekannt. Auch die Segelflieger kommen gern nach Schaumburg, sei es zu Meisterschaften oder in die Sportfördergruppe als Kaderschmiede für zukünftige Spitzenflieger. Mancher Airbus-Kapitän erinnert sich bestimmt gerne an seine Unterkunft in der alten Feuerwache. Und wer weiß noch, dass 1977 die erste Weltmeisterschaft für Hubschrauber mit 36 Mannschaften aus 17 Nationen in Bückeburg stattgefunden hat? Und wer in Deutschland Militärhubschrauber fliegen will, muss sich beim Fliegerpsychologen der Heeresflieger in Bückeburg vorstellen.

Jährlich beginnen in der seit 1986 auf dem Bückeburger Flugplatz bestehenden zivilen Ausbildungswerkstatt H der Bundeswehr 24 Jugendliche beiderlei Geschlechts aus ganz Deutschland ihre dreieinhalbjährige Ausbildung in den anerkannten Berufen des Fluggerätmechanikers bzw. des Elektronikers für luftfahrttechnische Systeme.

Mit der Verlegung des Dienstsitzes des Generals der Heeresflieger aus Köln nach Bückeburg erfolgte 1995 eine weitere Aufwertung der Schule. Werden doch jetzt Gegenwart und Zukunft der deutschen Heeresflieger von Schaumburg aus geplant und geführt. Elf Kommandeure, die vier letzten als General, haben sich seit 1960 um Integration der Soldaten und um gute Nachbarschaft bemüht. Und so findet man Heeresflieger in der Kommunalpolitik, in Sportvereinen, bei karitativen Einrichtungen oder im kulturellen Ehrenamt. Der Fluglärm, jahrelang der Hauptkritikpunkt an den Fliegern, befindet sich auf dem Rückzug; die Einrichtung einer Lärmschutzkommission, gebildet aus militärischen und kommunalen Mitgliedern, sorgte für „offenes Visier" und gegenseitiges Verständnis. Verlegungspläne nach Geilenkirchen oder Beja/Portugal waren schon 1965 und 1986/87 als unwirtschaftlich ad acta gelegt worden. Schnelle Hilfeleistung beim Krankentransport, bei Gebäude-, Moor- oder Waldbränden, bei Schneekatastrophen, Hochwasser oder bei Eisunfällen haben die Hubschrauber aus Achum oft zum letzten Nothelfer gemacht. So wuchs in 45 Jahren aus bescheidenen Anfängen ein geschätzter Partner und geachteter Nachbar.

War die Schule zu Zeiten des Kalten Krieges wegen der hier entwickelten Verfahren zur Panzerabwehr aus der Luft bereits bei der Nationalen Volksarmee und wegen ihres massierten Funkverkehrs bei den russischen „Lauschern" auf dem Brocken bekannt, so findet sie jetzt zunehmend Interesse im erweiterten Europa. Das Know How, die Simulatoranlagen sowie allseits knappe Haushaltsmittel wecken deutliches Interesse. Und so erscheint die Annahme durchaus berechtigt, dass in der Appellformation zum 50-jährigen Bestehen der Heeresfliegerwaffenschule ein nicht zu übersehender Block ausländischer Lehrgangteilnehmer stehen wird.

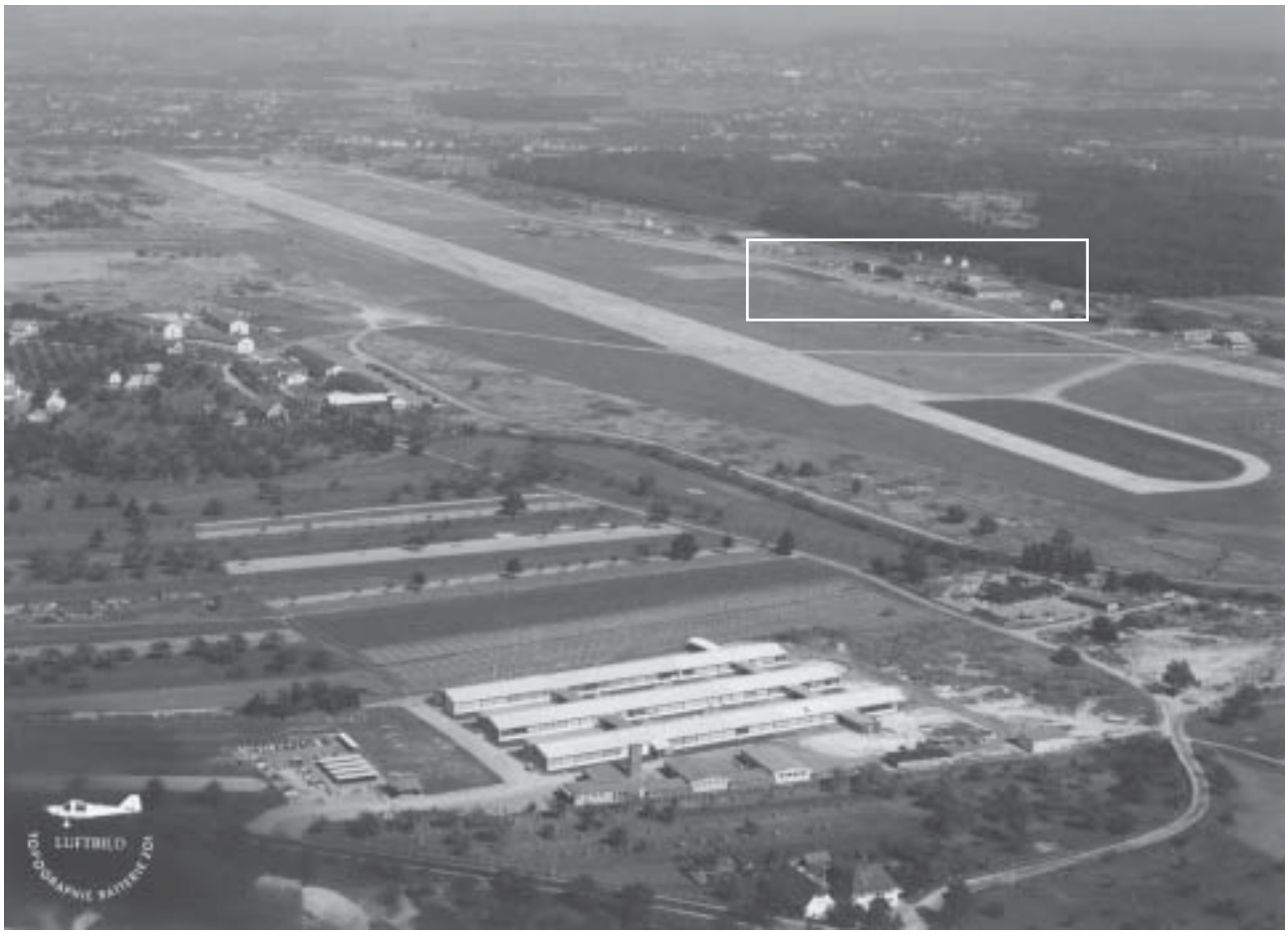
Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech ist freier Mitarbeiter der „Schaumburg-Lippischen Landes-Zeitung".

Heeresflieger in Deutschland

Die ehemaligen Heeresflugplätze 1. Folge

Beginnend in dieser Ausgabe stellt *NACH VORN* ehemalige Heeresflugplätze vor. Den Anfang machten Friedrichshafen und Hildesheim. In *NACH VORN* 2006 sollen Oberschleißheim und Basepohl folgen. Mitterhardshausen und Cottbus sind in Vorbereitung. Für Rotenburg/Wümme, Neuhausen ob Eck, Itzehoe und Mendig suchen wir noch Bearbeiter!



Der Flugplatz Friedrichshafen. Rechts oben (Kasten) der Heeresfliegerbereich vor 1964.

Friedrichshafen

Die Ursprünge des Flugplatzes Friedrichshafen-Löwental (Fhfn) gehen zurück bis ins Jahr **1913**, als das Deutsche Reich für die Ausbildung der Luftschiffbesatzungen eine Kaserne in der Nähe der Produktionsstätte der Zeppelin-Luftschiffe errichtete. **1915** startete das erste hier gefertigte Luftschiff, LZ 41, zu seiner Jungfernfahrt.

Die 1912 in Manzell von Th. Kober gegründete Firma „Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH", die Flugzeuge für die Marine produzierte, fertigte im Laufe des Ersten Weltkrieges auch Landflugzeuge für das Heer. Zum Einfliegen erstellte Kober **1918** eine eigene Halle auf dem Platz und befestigte eine Start-/Landbahn von 150 m Länge, wahrscheinlich die erste ihrer Art in Deutschland. **1919** zog in die Kaserne die Sicherheitskompanie SK 32 der neuen Reichswehr ein, ihr Chef war ein gewisser Erwin Rommel. **1920** verließ das letzte in Fhfn gefertigte Luftschiff (LZ 114) den Platz und wurde als Reparation nach Frankreich geflogen. Ab **1929** flog die Deutsche Lufthansa werktäglich die Strecke vom Bodensee nach Stuttgart und zurück. **1931** erweiterte sie ihr Netz und richtete einen Zubringerdienst von Berlin für den Luftschiffdienst nach

H-34 bringt eine Gruppe Fallschirmjäger nach oben.

Südamerika ein. Dornier errichtete **1937** eine 170 Meter lange Flugzeughalle. Im Zeppelin-Werftgelände entstehen bis Kriegsende einige V2-Raketen. Noch **1945** besetzt die französische Luftwaffe den Platz, repariert Startbahn und Gebäude, bevor erst P-47 „Thunderbolt" und ab **1949** De Havilland Düsenjäger „Vampire" stationiert werden. **1954** verlegen diese nach Bremgarten.

Ab dem 25.01.**1958** richtete die in Memmingen stationierte Flugzeugführerschule „S" der Bundeswehr eine Außenstelle ein. Bis zum 29.08.**1959** schult die „Mufti-Staffel" – benannt nach dem Esel-Maskottchen der Burda-Zeitschrift *bild und funk*, einem Plüschesel, den die Staffel zu ihrem Staffelmaskottchen erkoren hatte – Piloten des Heeres, der Luftwaffe und der Marine auf DO 27, um anschließend erst nach Wunstorf und von da nach Uetersen zu verlegen.

Am 01.09.**1959** zieht das Vorkommando der HFlgStff (LL) 9 in Fhfn ein, erster Chef ist Hauptmann Schneider, gefolgt von Major Kurpiers und Oberleutnant/Hauptmann Hannstein. Letzterer verlegt die Staffel im November **1966** nach Neuhausen ob Eck und führt bis 31.03.**1967** die ersten Teile des Heeresfliegerbataillon 10, nachdem die Staffel schon in Friedrichshafen in Heeresfliegerstaffel 10 umbenannt worden war. In ihrer Zeit am Bodensee hatte die Staffel eine Stärke von 220 Mann und war mit Alouette II (12), DO 27 (8) und H-34 (6) ausgerüstet.

Heeresfliegerstaffel (LL) 9 angetreten zum Beförderungsappell.

Diese wurden **1964** an das Heeresfliegerbataillon 200 nach Laupheim abgegeben. Wegen des Zugangs zu den französischen Einrichtungen war Friedrichshafen ein beliebter Einkaufs- und „Kungel"-Platz für die gesamte Heeresfliegerei („tausche Champagner gegen ice-cream und Old Spice aus Gablingen/Augsburg"). Auch wegen der bevorzugten Lage im Urlaubsgebiet Bodensee gingen die Heeresflieger nur ungern ins unfertige, kalte Neuhausen.

In Friedrichshafen richtete der „Bodensee-Flugdienst" **1966** erste Linienflüge ein. **1968** übernimmt die Wehrbereichsverwaltung V den Platz, **1973** wird eine französische Heeresfliegereinheit mit Hubschraubern stationiert und bleibt bis **1992**. Ab **1978** befliegt „Delta Air" die Strecken nach Zürich und Stuttgart im Regionalverkehr. **1979** findet die erste Luftfahrtmesse statt, die als „AERO" europaweit bekannt wird. Umfangreiche Baumaßnahmen erweitern den Platz ab **1994** zum Verkehrsflughafen.

Der Autor dankt Brigadegeneral a.D. Günther Hannstein für die Mitarbeit.

Der Heeresfliegerbereich des Flugplatz Friedrichshafen. Bei genauem Hinsehen erkennt man auf dem vergrößerten Bildausschnitt der Luftaufnahme die Maschinen der Heeresflieger, Alouette II, H-34 und DO 27.

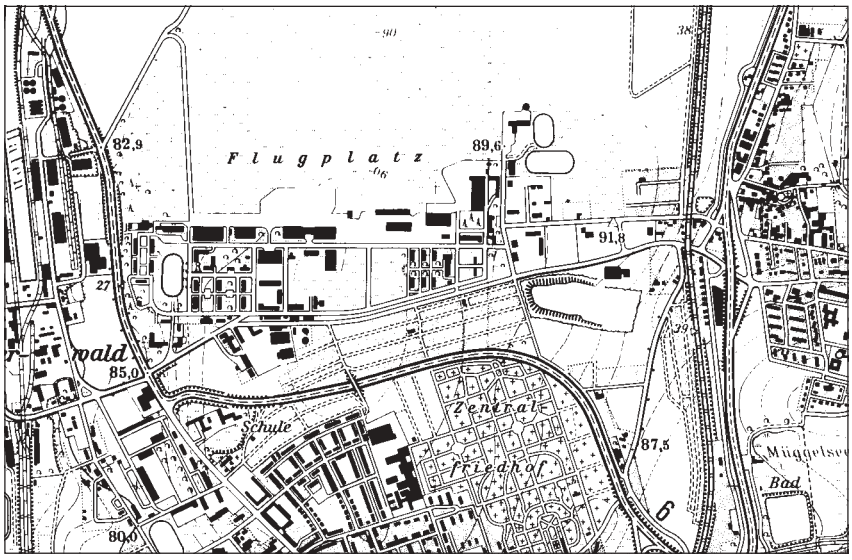
Der westliche Teil des Flugplatzes mit Wache und Kommandantur (rechts unten im Bild).

Hildesheim

Die Luftfahrtgeschichte Hildesheims beginnt im Jahr **1912** als eine „Etrich-Rumpler-Taube" auf dem Exerzierplatz landet und an den Manövern des Infanterie-Regiments 79 teilnimmt. Im gleichen Jahr wird der Hildesheimer Verein für Luftfahrt gegründet und 1913 ein Freiballon gekauft. Während des Ersten Weltkrieges landen gelegentlich Militärmaschinen auf den Innerstewiesen. Versuche, Hildesheim nach dem Krieg in das reguläre Streckennetz einzubeziehen, zerschlagen sich. **1926** werden Pläne für den Bau eines Landeplatzes konkreter, im Herbst wird mit dem Bau begonnen, am 10. Juni **1927** ist Einweihung. Tägliche Verbindung nach Braunschweig und später zu den Nordseeinseln stehen im Flugplan. Durch die Weltwirtschaftskrise geht der Flugbetrieb rapide zurück.

Das ändert sich **1933**. Im Mai wird die Verteilung der (noch getarnten) Luftwaffenverbände beschlossen, Hildesheim erhält die Reserve-Beobachterschule und den Tarnnamen Deutsche Luftfahrt GmbH. Die Schule soll 370 Mann umfassen, geplant sind 4 Flugzeughallen, 4 Wohnblocks, Kasino und Wirtschaftsgebäude. Dazu kommen eine Werft, ein Unterrichtsgebäude mit Funkstelle, Kfz-Halle, Wachgebäude und Krankenrevier. Baukosten 2-3 Mio Reichsmark. Im Mai **1934** beginnt die Aufklärungs-Fliegerschule mit dem Ausbildungsbetrieb. **1939** geht sie in der Flieger-Bildschule auf. Diese ist die einzige der neuen Luftwaffe. Tausende von Soldaten lernen in Hildesheim von **1935** bis Kriegsende den Umgang mit Luftbildkameras, dem Luftbild und mit Vorführgeräten.

Hitlers neue Waffe, die Fallschirmjäger mit Lastenseglern und neuartigen Sprengmitteln, wird in Hildesheim auf ihren ers-



Lageplan des Flugplatzes

Der ostwärtige Teil des Hildesheimer Flugplatzes, der ehemalige Horst der Heeresflieger.

ten Einsatz, den Angriff auf das belgische Eben Emael, vorbereitet. Am Höhepunkt des Krieges schult die Reichsverteidigung auf dem Platz Besatzungen auf moderne Muster wie Me 210, Ju 88 und Me 410 um. Am Ende des Krieges liegen schwere, viermotorige amerikanische Bomber des (geheimen) Kampfgeschwaders 200 auf dem Flugplatz, mit denen nachts u.a. „Werwölfe" hinter die amerikanischen Linien geflogen werden, die auch tatsächlich den Aachener Oberbürgermeister ermorden.

Nach Kriegsende fliegen amerikanische DC3 befreite Kriegsgefangene nach Hause. **1955** versucht die zivile Sportfliegerei Fuß zu fassen, wird jedoch informiert, dass die Bundeswehr den unzerstörten Platz für die Heeresflieger vorgesehen hat, vorausgesetzt, die Engländer geben ihn eines Tages zurück.

Am 02. April **1962** zieht die Heeresfliegertaffel 1, von Celle kommend, mit dem Staffelkapitän Pimps in die ehemalige Luftbildschule. Im Januar **1964** wird aus der Staffel das Heeresfliegerbataillon 1 (Kommandeur Brinkmeier) mit Al II, DO 27 (später UH-1D) und geht 1971 im Heeresfliegerregiment 10 (Celle) auf. Von April **1971** bis September **1979** fliegt die Staffel 1 wieder für die Division in Hannover, anschließend verlegt sie nach Rheine und wird Heeresfliegerstaffel 7. Nachfolger in Hildesheim ist das britische Army Air Corps mit Lynx-Hubschraubern. Seit deren Abzug ist der örtliche Aero-Club endlich Hausherr.

Luftaufnahme eines amerikanischen Aufklärers im März 1945 vom völlig unversehrten Fliegerhorst.

Die Bilder zu diesem Artikel haben wir mit freundlicher Genehmigung der Gerstenberg Druck GmbH, Hildesheim, dem 1993 erschienenen Buch von Hermann Meyer-Hartmann „Geheime Kommandosache: Die Geschichte des Hildesheimer Fliegerhorstes" entnommen.

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech ist freier Mitarbeiter der „Schaumburg-Lippischen Landes-Zeitung".

Letzte Landung

Generalmajor Dr. Dieter Budde verabschiedet sich mit einem letzten Flug

Der Kommandeur der Division Luftbewegliche Operationen, Generalmajor Dr. Dieter Budde, hatte am 17. August 2005 nach über 35 Jahren in der Heeresfliegertruppe seinen letzten Flug.

Mit einer perfekten Landung setzt die BO 105 auf dem Landeplatz in der Balthasar-Neumann-Kaserne in Veitshöchheim auf. Am Stick sitzt Generalmajor Dr. rer. pol. Dieter Budde, Kommandeur der Division Luftbewegliche Operationen (DLO). Dr. Budde ist nicht nur Kommandeur, sondern mit knapp 4050 Flugstunden auch begeisterter und vor allem erfahrener Pilot. Der letzte militärische Hubschrauberflug seiner beeindruckenden fliegerischen Karriere in der Bundeswehr endet am Hubschrauberlandeplatz seiner Division.

1966 trat er als Offizieranwärter der Fallschirmjägertruppe in die Bundeswehr ein. Heute, 39 Jahre später, hat er nicht nur knapp 4050 Flugstunden – davon viele Stunden im Gebirge – sondern auch vielfältige Verwendungen hinter sich. Nach seinem Wechsel zur Heeresfliegertruppe 1969 absolvierte er die Ausbildung als Hubschrauberführer auf Alouette II, mit der er rund 1800 Flugstunden geflogen ist.

Parallel zu seiner Verwendung als Einsatzoffizier der Gebirgsheeresfliegerstaffel 8 in Oberschleißheim, studierte er an der Ludwig-Maximilians-Universität in München Politikwissenschaften und Soziologie.

Anschließend war er bis 1977 als Hörsaalleiter der Offiziersausbildung und Inspektionschef an der Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg.

Generalmajor Dr. Dieter Budde vor seinem Abschiedsflug mit der auch bald aus dem Dienst scheidenden Alouette II.

Der Ausbildung zum Generalstabsoffizier an der Führungsakademie der Bundeswehr in Hamburg folgte ein Einsatz auf der Hardthöhe als Referent für konventionelle und nukleare Rüstungskontrolle im Bundesministerium der Verteidigung.

Zwischen 1986 und 1989 war Generalmajor Dr. Budde als G3 in

Die Divisionsführung der DLO auf dem Weg zum Empfang mit den Stabsabteilungsleitern.

Brigadegeneral Carl-Hubertus von Butler, Generalmajor Dr. Dieter Budde und der Befehlshaber Heeresführungskommando Generalleutnant Wolfgang Otto bei der Kommandoübergabe der DLO am 25. August 2005.

der Arms Control Branch des Supreme Headquarters Allied Powers Europe (SHAPE) in Mons (Belgien) tätig. Es schloss sich eine Verwendung als Chef des Stabes der 1. Gebirgsdivision in Garmisch-Partenkirchen an.

Ab 1992 folgten drei Jahre als Leiter des Studentenbereichs der Universität der Bundeswehr München in Neubiberg. In seinen nachfolgenden Verwendungen blieb er seiner Truppengattung treu. Als Regimentskommandeur des Heeresfliegerregiment 10 in Faßberg, Kommandeur der Luftmechanisierten Brigade 1 in Fritzlar, General der Heeresflieger und Kommandeur der Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg und schließlich als Kommandeur der Division Luftbewegliche Operationen (DLO) in Veitshöchheim.

„Das Kommando über eine der modernsten Divisionen der Bundeswehr zu führen, war keine leichte, aber eine interessante und herausfordernde Aufgabe. Der Transformationsprozess der Bundeswehr und die damit verbundenen Umstrukturierungen meiner Division, sowie die Eingliederung des neuen Kampfhubschraubers TIGER und des Transporthubschraubers NH90 waren nur einige Herausforderungen." so der Divisionskommandeur. In der DLO wurden alle Einheiten der Heeresflieger zusammengefasst, zur Zeit führt das Kommando rund 10.000 Soldaten und 300 Hubschrauber.

Die Leidenschaft für das Hubschrauberfliegen blieb dem scheidenden General die ganzen Jahre erhalten. Neben Alouette II und BO 105 flog er auch über 700 Stunden auf der Bell UH-1D. Sein letzter Flug führte ihn im PAH bei strahlendem Sonnenschein und gutem Flugwetter zurück ins Gebirge nach Südbayern. Im Divisionsstandort in Veitshöchheim wurde er durch den stellvertretenden Divisionskommandeur, Brigadegeneral Wolf-Dieter Skodowski, und die Abteilungsleiter des Divisionsstabes der DLO empfangen.

Am 25. August 2005 übergab Generalmajor Dr. Budde in der Balthasar-Neumann-Kaserne mit einem Appell die Division Luftbewegliche Operationen, deren Kommandeur er seit dem 01.07.2002 war, an Brigadegeneral Carl-Hubertus von Butler und wurde in den Ruhestand verabschiedet.

Brigadegeneral von Butler, inzwischen zum Generalmajor befördert, hat Soziologie und Geschichte studiert und das War College in Washington absolviert. 2002 war er Kommandeur des ersten deutschen ISAF-Kontigents in Afghanistan.

Der Autor:

Oberleutnant d.R. Holger Oswald war 2005 Wehrübender im Presse- und Informationszentrum der DLO.

Ausverkauf in Achum

Die Ära Alouette II geht zu Ende

Nun ist es entschieden, nach 47 Jahren im Dienst verschwindet der Verbindungs- und Schulungshubschrauber Alouette II Ende März 2006 aus dem deutschen und damit auch aus dem europäischen Luftraum.

April 2005 – Zwei „Lerchen" verschwinden im Bauch des Österreichers.

Mai 2005

Die Heeresflieger in Bückeburg wollen die letzten 20 Exemplare ohne Rücksicht auf noch mögliche Flugstunden stilllegen. Ausgesonderte „Lerchen" werden über die bundeseigene Verwertungsgesellschaft verkauft, zum Preis von 20.000 Euro.

Eine andere Möglichkeit, den fliegenden Methusalem zwar nicht am Himmel, aber doch im „Schaugeschäft" zu halten, nutzen die österreichischen Luftstreitkräfte. Wie die Bundeswehr, so feierten auch die Streitkräfte des Nachbarlandes im Sommer ihr 50-jähriges Bestehen. Aus diesem Grund sucht seit geraumer Zeit ein kleines Team der rotweißroten Flieger altes Fluggerät, welches ehemals in ihren Diensten stand, um es zu restaurieren und einer repräsentativen Sammlung zuzuführen. Nach nicht ganz einfachen Verhandlungen und zahlreichen Vorgesprächen waren in Bückeburg zu guter Letzt zwei ausgesonderte und entmilitarisierte „Lerchen" verladebereit zum Lufttransport nach Süden, wo sie auf dem Fliegerhorst Zellweg in der Steiermark in der Ausstellung „50 Jahre Österreichische Luftstreitkräfte" gezeigt werden sollen. Zuvor werden sie im Hubschrauberzentrum Aigen wieder auf Österreich-Standard gebracht, waren doch 16 Exemplare von 1958 bis 1975 im militärischen Dienst. Neben den Hubschraubern verließ im Laderaum der C-130 „Hercules" nicht mehr benötigtes Ausbildungsmaterial wie Schautafeln und ein Schnittmodell der Turbine die Schäfer-Kaserne, um nach der Ausstellung im angestrebten Museum der Luftstreitkräfte zu landen. Als Gegenleistung versprachen die Hubschrauberleute aus Aigen, die Besatzungen der Waffenschule nach besten Kräften bei der Gebirgsflugausbildung zu unterstützen.

Ihr letzter Flug – die Rotorblätter ruhen in den beiden Kisten rechts.

November 2005 – Die letzten Lehrgangangsteilnehmer, die auf Alouette II ihre Hubschrauberführergrundausbildung erhielten und ihre Lehrer stellen sich zusammen mit den Technikern zum Abschiedsfoto auf.

Die „Hercules"-Crew hatte übrigens bereits den nächsten Abholauftrag in der Tasche, in Dublin/Irland stand ein Schulflugzeug vom Typ „Fouga Magister" für die rotweißrote Ausstellung bereit.

Fortsetzung im November 2005

Inzischen ist es amtlich, das Zeitalter „Alouette II" geht unwiderruflich zu Ende. Der letzt Lehrgang Hubschrauberführergrundausbildung, Teil 1 wurde Ende November beendet. Zusammen mit Hörsaalleiter, Fluglehrern, Lehrgangsteilnehmern und Technikern stellten sich fünf der zwölf fliegenden Restexemplare dieser rüstigen Lerche nochmal dem Fotografen. Zum Jahresende plant die Lehrgruppe A, seit 1959 sozusagen Arbeitgeber des Oldtimers, eine interne Feier zur Beendigung des Ausbildungsbetriebs. Im ersten Quartal 2006 werden noch möglichst viele Stunden im Rahmen der Inübunghaltung abgeflogen, bevor die letzten Maschinen Ende März der bundeseigenen Verwertungsgesellschaft übergeben werden.

Um auch künftigen Besuchern den Anblick eines 47-jährigen Schulungshubschraubers zu vermitteln, versucht die Heeresfliegerwaffenschule z.Zt. noch ein Exemplar für den Sockel am Eingang der Schäfer-Kaserne vor der Verwertung zu retten

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech ist freier Mitarbeiter der „Schaumburg-Lippischen Landes-Zeitung".

Nach Dienst

Jubiläen örtlicher Gemeinschaften der Heeresflieger

In vielen – auch ehemaligen – Standorten der Heeresflieger gibt es seit Jahren die Gemeinschaft der Heeresflieger (GdH). Die örtlichen Gemeinschaften pflegen die Tradition der Heeresfliegertruppe und halten Verbindung zwischen ehemaligen und aktiven Heeresfliegersoldaten aller Dienstgradgruppen und auch zivilen Mitarbeitern sowie Freunden der Waffengattung. Sie arbeiten besonders für überregionale Veranstaltungen mit dem Dachverband der GdH zusammen.

Im Jahr 2005 konnten die Mitglieder in vier Standorten, drei davon inzwischen aufgelöst, ihr 25-jähriges Jubiläum feiern.

Fritzlar

Am 20. Mai 2005 feierte die GdH in der Domstadt ihr 25-jähriges Jubiläum. Viele Mitglieder und Freunde trafen sich an diesem Tag im Offiziersheim der Georg-Friedrich-Kaserne.

Der Bürgermeister, Karl Wilhelm Lange, der Kommandeur der Luftmechanisierten Brigade 1, Brigadegeneral Reinhard Wolski, der Kommandeur des Kampfhubschrauberregiments 36, Oberstleutnant Lothar Kraß, der Vorsitzende des Landesverbandes West des Deutschen Bundeswehrverbandes sowie der Vorsitzende des Dachverbandes der GdH, Oberst a.D. Konrad Roesen, waren an die Eder gefahren und gratulierten zum Jubiläum.

Der Gründungsvorsitzende der Fritzlarer GdH, Major a.D. Heinz Halm (links), mit seinem Nachfolger Hauptmann a.D. Hans Molthäufl am Rande der Jubiläumsfeier im Mai.

Der Gründungs- und Ehrenvorsitzende, Major a.D. Heinz Halm sowie sein Nachfolger, Hauptmann a.D. Hans Molthäufl, wurden vom Vorsitzenden für ihre Verdienste gewürdigt, er dankte aber auch allen Helfern und besonders den Damen für die Unterstützung in den 25 Jahren.

Begonnen hatten die Fritzlarer Alt-Heeresflieger 1980 mit 16 Mitgliedern. Heute (Stand 9/2005) umfasst die Gemeinschaft 98 Ehemalige. In 25 Jahren hat sie erst den dritten 1. Vorsitzenden. Neben den monatlichen Zusammenkünften, zu denen die Teilnehmer aus ganz Hessen und Südniedersachsen anreisen, wird regelmäßig gekegelt, gefeiert und vor allem gereist, zuletzt nach Danzig und Ostpreußen. Mit eigenem Busfahrer. Wie gut, dass Karl Kohlstedt in seiner Jugend u.a. auch Fahrlehrer war. Seit neuestem präsentiert sich die Gruppe auch weltweit unter www.gdh-Fritzlar.de.

Neuhausen ob Eck

Am 11. März 2005 blickte die Kameradschaft der Heeresflieger Neuhausen o.E. auf 25 Jahre ihres Bestehens zurück.

Mit zwanglosen, unregelmäßigen Treffen hatte man 1980 begonnen, um an Veranstaltungen des Regiments 20, der Staffel 10 oder der Kommandantur 203 teilzunehmen. In erster Linie ging es um Information und „Kontakthalten", aber bei Bodenseerundfahrten, Dämmerschoppen und Maibällen kam auch die Geselligkeit nicht zu kurz. Nach Auflösung des Flugplatzes und seiner Heeresfliegereinheit war die Ge-

meinschaft zunächst „heimatlos", mit der zivilen Nutzung als „Gewerbepark take-off" bekam sie die Möglichkeit im „Park-Restaurant", der alten OHG, jeden ersten Mittwoch im Monat im Traditionsraum ihren Stammtisch abzuhalten.

Inzwischen 120 Mitglieder stark, bietet die Kameradschaft Tagesfahrten zu „fliegerischen und technischen Zielen" an, feiert Sommerfest und Jahresabschluss und will demnächst im Internet präsent sein. Trotz fehlenden Fluglärms fühlen sich die Neuhausener auf der Alb und im Dachverband der Gemeinschaft der Heeresflieger offensichtlich gut aufgehoben.

Oberschleißheim

Im „Münchner Vorort" Oberschleißheim versucht der Hauptmann a.D. „Sigi" Ziegler die Alt-Heeresflieger zusammenzuhalten. 31 sind es inzwischen. Man trifft sich zum monatlichen Stammtisch im „Alten Adler" im ehemaligen Heeresfliegerbereich.

Zum „25-Jährigen" kamen die ehemaligen Oberschleißheimer am Gedenkstein für die Staffel 8 und die Kommandantur 204 zusammen. Der steht inzwischen vor der alten Flugwerft (1918/19) und jetzigen Flugmuseum, einer Außenstelle des Deutschen Museums. Neben der Bürgermeisterin, Frau Elisabeth Ziegler, war auch der Pfarrer anwesend und stellte die Verbindung zwischen Heeresfliegern und dem Himmel her. Dabei waren außerdem der letzte Flugplatzkommandant Hauptmann a.D. Schober und der letzte Staffelkapitän, Oberstleutnant a.D. Bäder.

Rotenburg/Wümme

Am 13. Juni 1980 trafen sich elf frisch gebackene Pensionäre der Heeresflieger aus Rotenburg im Soldatenheim und beschlossen, die enge kameradschaftliche Verbundenheit der aktiven Dienstzeit auch nach dem Eintritt in den Ruhestand zu pflegen. 25 Jahre später sind es 35 Ehemalige, die sich nach der Schließung des Flugplatzes „regelmäßig unregelmäßig" im Traditionsraum der Leut-Kaserne oder im Domshof in Rotenburg treffen. Daneben wird jedes Jahr gebosselt, eine Adventsfeier gestaltet und mindestens eine Informationsfahrt durchgeführt.

Der Autor:

Oberst a.D. Konrad Roesen war Inspizient der Heeresfliegertruppe und ist Vorsitzender des Dachverbandes der Gemeinschaft der Heeresflieger.

NACH VORN

Auch für den Rückblick auf das Jahr 2006 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 2006 an der Gestaltung der neuen Ausgabe zu beteiligen!

Bitte senden Sie Ihren Beitrag bis **Ende August 2006** an

Heeresfliegerwaffenschule
Redaktion NACH VORN
Postfach 1166
31667 Bückeburg

Welt des Vertikalflugs

Ein erweitertes und „Neues Hubschraubermuseum“ für Bückeburg

Das Hubschraubermuseum Bückeburg ist heute ein internationales Technikmuseum und zugleich anerkanntes Zentrum der Darstellung der Geschichte der Hubschraubertechnologie. Gemeinsam mit der Heeresfliegerwaffenschule hat das Hubschraubermuseum die Stadt Bückeburg zur „Stadt der Hubschrauber” avancieren lassen.

Noch ist dies nur eine Vision der mit der Neugestaltung des Museums beauftragten Firma.

Die Geschichte, die Zukunft

Auf dem Flugplatz der Heeresfliegerwaffenschule legte der Hubschrauberpilot Hauptfeldwebel Werner Noltemeyer 1957 mit dem Aufbau einer Drehflüglersammlung die Grundlage für das heutige Hubschraubermuseum. Das kleine Museum auf dem Kasernengelände war bis 1970 fast ausschließlich Soldaten vorbehalten, erfuhr jedoch immer mehr öffentliches Interesse.

Mit Unterstützung der Stadt Bückeburg wurde die Sammlung Anfang der 70er Jahre in die Stadtmitte von Bückeburg in einen ehemaligen „Burgmannshof”, ein denkmalgeschütztes Gebäude aus dem Jahre 1463, verlagert. 1971 eröffnete der Luftfahrtpionier Professor Henrich Focke das Hubschraubermuseum. Werner Noltemeyer baute in den folgenden Jahren die Sammlung stetig weiter aus. Unternehmen und Privatleute übergaben dem Museum einzigartige Helikopter sowie Unterlagen von großer Bedeutung für die Entwicklung und Geschichte des Drehflüglers. Die Sammlung wuchs.

Bereits 1980 wurde ein Erweiterungsbau des Museums eröffnet. Heute, 25 Jahre später, ist auch dieser nicht mehr ausreichend für die Exponatlage und eine zeitgemäße Vermittlung der wissenschaftlichen Inhalte sowie der herausragenden Exponate.

2004 wurde die „gesellschaft für themengestaltung id3d-berlin” beauftragt, einen Masterplan für ein neues Hubschraubermuseum und eine neu gestaltete Dauerausstellung zu entwickeln, der nicht nur moderne museologische und museumsdidaktische Methoden zur Grundlage haben, sondern auch den heutigen Vermarktungsanforderungen entsprechen sollte. Der Masterplan sollte die Option eines Erweiterungsbaus explizit mit berücksichtigen. Zudem sollte er die wirtschaftliche Nachhaltigkeit der neu zu schaffenden Kulturinstitution in der Mitte von Bückeburg betonen und ein zeitgemäßes Management auch nach der Erweiterung und Neugestaltung ermöglichen.

Anfang 2005, nach Fertigstellung des neuen Gestaltungskonzepts für die Dauerausstellung und des Nutzungskonzepts für den Erweiterungsneubau, konnte dann ein Architekturwettbewerb für diesen ausgeschrieben werden – Form follows Function.

Zwölf regional und überregional tätige Architekten waren hierzu eingeladen, und im Mai 2005 wurde der bekannte Architekt Professor Joachim Schürmann vom Preisgericht für seinen Entwurf und seine Vision ausgezeichnet und vom Vorstand mit ersten Planungen beauftragt.

Die neue Dauerausstellung

Unter dem Motto „Technik erleben und verstehen – von der Emotion zur Information” steht die unterhaltende Wissensvermittlung im Mittelpunkt der Konzeption der neuen und erweiterten Daueraus-

Die Pappkameraden dieser Computersimulation sollen bald schon durch Technikbegeisterte aus Fleisch und Blut ersetzt werden und das neue Museum mit Leben erfüllen.

stellung. Die Entwicklung einer interaktiven Erlebnisausstellung ist das Ziel des didaktisch-gestalterischen Konzepts.

id3d-berlin hat die wissenschaftlichen Inhalte in dramaturgisch-erzählerische Ausstellungsbereiche zusammengefasst, um so jedem Besucher zu ermöglichen, eine ganz persönliche Beziehung zu den präsentierten Inhalten aufzubauen.

Folgende Themenräume (ent)führen den Besucher in die Welt des Vertikalflugs:

Die Voliere (Erweiterungsbau)

In der „Voliere der Hubschrauber" wird der Besucher empfangen und in die „Welt des Vertikalflugs" eingeführt. Helikopter aus 70 Jahren Geschichte werden „im Flug" präsentiert und bevölkern den Luftraum des Erweiterungsbaus. Die Bodenfläche bleibt frei und bildet einen spektakulären Veranstaltungsraum unterhalb der schwebenden Hubschrauber.

Die Wunderkammer

Von der Natur abgeschaut – eröffnet sich hier im Stile berühmter Wunderkammern des 18. Jahrhunderts eine fantastische Welt des Vertikalflugs.

Die Pioniere

Vom Traum zur Realität – portraitiert Erfinder, Ingenieure und wagemutige Piloten der Vertikalfluggeschichte.

Die Technik

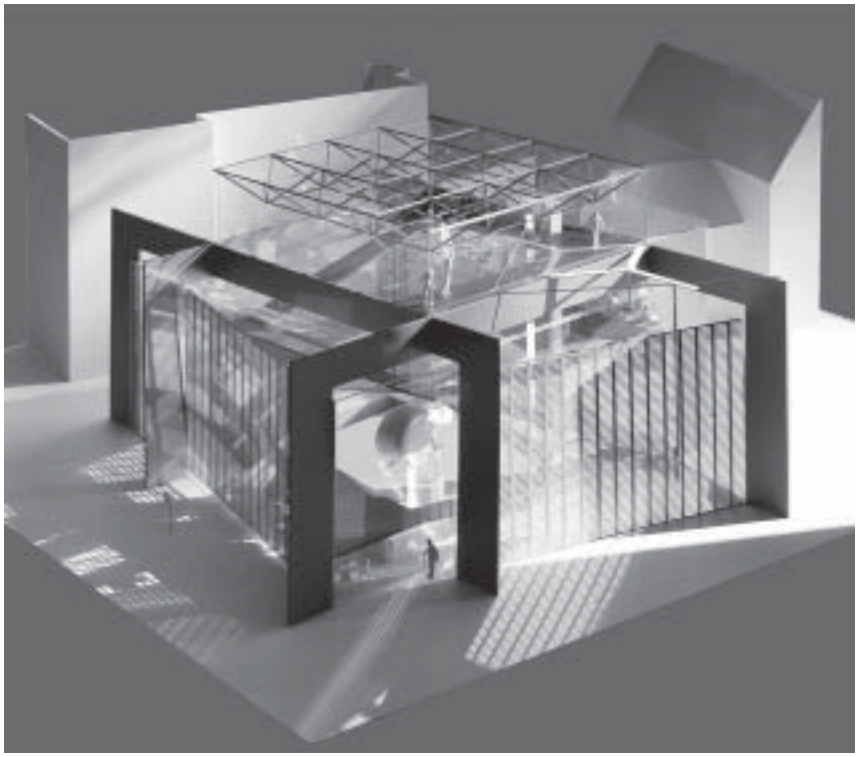
Vom Zusammenwirken der Teile – erfahren Besucher an interaktiven Stationen, Schulungsgeräten aus der Pilotenausbildung und mit Hilfe eines Flugsimulators, um die komplexe Technik eines Hubschraubers durch eigenes Erforschen und Ausprobieren zu erleben und zu verstehen.

Die Hubschrauber

Von Modellentwicklungen und Antriebstechniken – zeugen die hier ausgestellten Hubschrauber, alle Repräsentanten unterschiedlicher Entwicklungsphilosophien.

Die Garage

Von Bastlern und Tüftlern – die, wie Focke oder Sikorsky, in Garagen begannen, bevor ihre Entwürfe zu oftmals wegweisenden Helikoptern wurden.



Die Voliere bei Nacht. Wie hier im Modell stellen die schwebenden Exponate in der beleuchteten, transparenten Architektur einen faszinierenden Blickfang für die Bückeburger Nachtschwärmer dar.

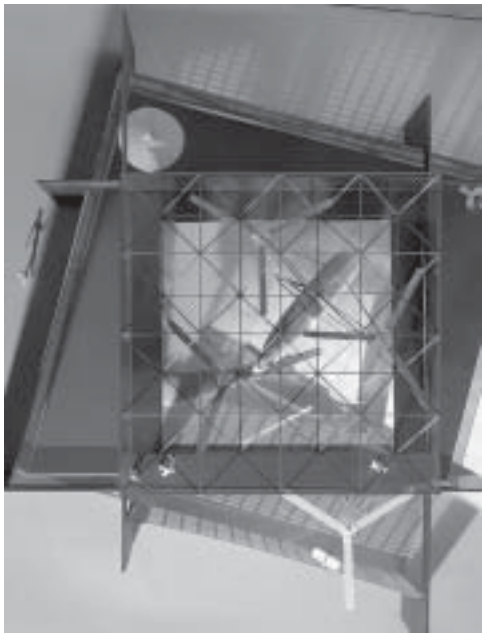
Eine BO 105 lugt über den von Bückeburger Kindern bunt bemalten Bauzaun und macht neugierig auf das, was sich hoffentlich bald dahinter entwickeln wird.

Himmel und Hölle

Von Rettern, Helden und Kriegern – handeln die persönlichen Geschichten und Erinnerungen. Der Besucher tritt multimedial unterstützt den Fliegern und deren Erlebnissen gegenüber.

Das nächste Jahrhundert

Von der Zukunft und visionären Entwicklungen – vom noch lange nicht erschöpften Potenzial der Vertikalflieger.



Von oben erkennt man die spiralförmig angeordneten Etagen des Erweiterungsbaus, die an Rotation erinnern.

Der neue Erweiterungsbau

Der multifunktionale Erweiterungsneubau ist Kernstück und Voraussetzung für die Neuorientierung des Museums. Er trägt zur Entzerrung der Sammlung bei, ermöglicht die adäquate Präsentation der beeindruckenden Großexponate und die Durchführung von Sonderausstellungen. Zudem fungiert er als Empfangsraum und „Teaser" für die Besucher von Bückeburg. Seine mobile Innengestaltung (Event-Raum), die Aussichtsplattform, das Café und der Shop ermöglichen ein modernes Museumsmanagement.

Professor Joachim Schürmann über den Neubau: „Der Erweiterungsbau des Hubschraubermuseums bringt die Gelegenheit, den besonderen Inhalt städtebaulich und gestalterisch neu zum Ausdruck zu bringen. Das neue Haus wird bautechnisch erkennbar von der Präsentation eines hochtechnischen Fluggerätes bestimmt [...].

Beim Näherkommen wird deutlich, dass das Haus offensichtlich Technik beinhaltet, – und noch näher wird Dynamik erkennbar, eine gewisse Rotation, die – ausgelöst durch die ineinander verdrehten Kuben – als Spirale den Ausstellungsraum umkreist. Die Spirale selbst ist eine stählerne, begehbare Skulptur, die Gefühl für vertikale Bewegung entstehen lässt [...].

Die Spirale [...] führt die Besucher zur umlaufenden gläsernen Aussichtsgalerie: Aussicht über die Stadt und Aufsicht auf die Flugobjekte.

Den Mantel des Kubus bildet eine „halbtransparente" Haut. Ist der Innenraum tags dunkler als das Tageslicht, ist der Einblick nur aus nächster Nähe möglich. Nachts hingegen können die Flugobjekte im Innenraum in Szene gesetzt werden. Die Verschränkung der Kuben führt auf der Eingangsebene zu Segmenten, die den Eingang definieren, den Weg dorthin leiten, das Café aufnehmen und das Untergeschoss deutlich sichtbar mit in das Raumkontinuum einbeziehen."

Die Umsetzung des neuen Konzepts und die Verwirklichung des Erweiterungsbaus eröffnen dem Hubschraubermuseum Bückeburg die Chance, unter Erhalt der Geschichte des Hauses, seine Zukunft selbstständig und nachhaltig zu gestalten.

Das Hubschrauberzentrum e.V., als Trägerverein des Hubschraubermuseums, bittet um Spenden zur Realisierung der hier vorgestellten Vision. Für Informationen kontaktieren Sie bitte:

id3d-berlin - gesellschaft für themengestaltung, Ohlauerstr. 38, 10999 Berlin, Tel. 030-616570-0

mail@id3d-berlin.de, www.id3d-berlin.de, Harry Hauck, Ruudi Beier, Peter Wellach

Der Autor:

Kim Braun ist Museumsreferent des Hubschrauberzentrums e.V. in Bückeburg.

Aus der Adlerperspektive

Neue Bücher eines alten Heeresfliegergenerals

Neun Monate nach dem Erscheinen seines ersten Buches hat General a.D. Fritz Garben im Stedinger Verlag, Lemwerder, sein zweites vorgestellt. Es schildert die Teilnahme der Heeresflieger an Rettungs- und Hilfsaktionen im In- und Ausland, beginnend mit der Hamburger Sturmflut 1962 bis zur Rettung afghanischer und amerikanischer Soldaten am Hindukusch 2004. In seinem „Erstlingswerk" zeigt Garben – übrigens 1997 der Initiator unserer „Informationen für Heeresflieger NACH VORN" – anhand seiner eigenen militärischen und fliegerischen Laufbahn die Entwicklung der Heeresfliegertruppe vom „Taxi-Unternehmen" zur luftbeweglichen Kampf- und Transportkomponente des Heeres.

Beide reich bebilderten Bücher sind schöne Erinnerungen für „Dabeigewesene", für den Nachwuchs Information und Ansporn und eignen sich auch hervorragend als Geschenk.

Inzwischen ist ein drittes Werk im Werden. Es ist etwas heiterer Natur und versammelt zahlreiche Anekdoten und sonderbare Begebenheiten, vorwiegend aus den Anfangsjahren der Heeresfliegerei.

Für Ihren Terminkalender 2006:

Tag der Heeresflieger

am 08. und 09. September 2006 in Bückeburg

Das deutsche Heer begeht 2006 sein 50-jähriges Bestehen. Aus diesem Anlass feiert die Heeresfliegerwaffenschule mit verbündeten und befreundeten Streitkräften einen „Tag der Heeresflieger".

Am 09. September 2006 findet eine exklusive Veranstaltung mit hochrangigen Gästen aus Militär und Politik statt, am Sonntag, den 10. September werden die Kasernentore für die Bevölkerung geöffnet. Einzelheiten und weitere Informationen sind ab Januar 2006 auch über das Internet erhältlich.

Wer weiß ...

Wer weiß noch, wann wo und zu welchem Anlass das obenstehende Foto gemacht wurde? Sachdienliche Hinweise nimmt die Redaktion NACH VORN dankend entgegen.

In Yetis Wohnzimmer

Brandmeister der Flugplatzfeuerwehr 102 im Himalaja

Immer wenn Dietmar Kastning von der Achumer Flugplatzfeuerwehr im Löschfahrzeug der Pistenbereitschaft am Tower sitzt, geht sein Blick zum Kaiser Wilhelm-Denkmal an der Porta, wo er früher als Drachenflieger ins Tal gestartet ist. Inzwischen hat der 39-Jährige die Richtung gewechselt und versucht aus dem Tal auf die Gipfel zu kommen. Seit er mit 12 Jahren auf dem Großglockner stand, lassen ihn die Berge nicht mehr los.

Der Herausforderer – Ama Dablam in Nepal.

Schritt für Schritt hat er sich im wahrsten Sinn des Wortes inzwischen hochgearbeitet, meist in den Dolomiten in Südtirol oder in den französischen Westalpen. In seinem Tourenbuch stehen die härtesten Routen an den Drei Zinnen oder am Mont Blanc. Als Steigerung machte er sich 2001 mit drei Kameraden an die Herausforderung am Ende der Welt in Patagonien.

Die Berge an der Südspitze Argentiniens gehören mit vereisten, steilen Gipfeln, fehlender Infrastruktur und unsicherem Wetter zu den wildesten der Erde. Von Meereshöhe auf 3400 Meter ansteigend sind sie den permanenten Pazifikstürmen ausgesetzt und fordern so neben den alpinen Fähigkeiten Geduld, eigene Wetterbeurteilung, Durchhaltevermögen und umsichtige Planung. Wege müssen selbst gesucht werden, an Stelle von Hütten dienen Eishöhlen als Unterkunft, Material und Verpflegung sind auf dem eigenen Rücken zu befördern, Träger oder Tragtiere gibt es nicht. Schlägt das Wetter um, ist binnen Stunden Höchstleistung gefordert, während vorher Tage und eventuell Wochen mit Schlafen, Kochen und Beobachten des Höhenmessers und der Windrichtung verbracht wurden.

Geduld, Zähigkeit und Glück

Einmal am Berge, kommen die Alpinisten schnell an unverhoffte Grenzen. Mit Eis überzogene Felsen erfordern äußerste Vorsicht, schwierigste Sicherung und verlangsamen das Tempo dramatisch. 35-kg-Rucksäcke und fehlende Toureninformationen tun ein Übriges. Dass die Deutschen während ihres vierwöchigen Aufenthalts doch einen Gipfelerfolg hatten, werten sie als Glücksfall. Die meisten Bergsteiger verbringen in Patagonien zwei bis fünf Monate, ohne Erfolgsgarantie und so musste auch Reinhold Messner erfolglos heimfahren.

Nachdem Kastning im Jahre 2002 nach einigen Gewöhnungstouren in Norwegen, am Mont Blanc anspruchsvolle und seltene Aufstiege, zum Teil mit Biwak in der Wand, gelungen waren, wollte er im September 2004 „... an einem schönen Berg große Höhen kennenlernen...” Das Ziel war Nepal und dort der Ama Dablam, südwestlich des Mount Everest, 6851 Meter hoch. Mit einer organisierten Gruppe von neun Europäern werden nach einem abenteuerlichen Schlechtwetterflug mit Mi-8 ca. 40 Träger und 12 Yaks angemietet. Zwei Tage Fußmarsch bis ins letzte Dorf auf 3800 Meter

Höhe folgen. Dort wird zwei Tage geruht bevor das Basislager in 4700 Meter nach zwei Tagesmärschen erreicht wird, wieder zwei Tage Pause und es geht weiter zum vorgeschobenen Basislager in 5350 Meter Höhe. Von da müssen Zelte, Verpflegung, Material und Schlafsäcke ins Lager 1 auf 5700 Meter transportiert werden. Lager 2 hängt auf einem Schneebalkon, ca. 6000 Meter hoch, Lager 3 (ein Zelt) steht in 6350 Meter.

Der Transport in die Lager ist von den Teilnehmern zu leisten, 30 kg-Rucksäcke bis Lager 1, 15 kg bis Lager 3. Pro Tag müssen zwei bis fünf Liter getrunken werden, meist Tee. Das Wasser wird durch Schmelzen von Schnee gewonnen. Via Satelliten-Telefon informiert die Innsbrucker Alpenwetterzentrale zutreffend über die Wetterentwicklung. Innerhalb von 16 Tagen nach Abmarsch aus dem Basislager kämpfen sich vier der Expeditionsteilnehmer, darunter Kastning, bei Wind und –25°C auf 6830 Meter. Fehlendes Seilmaterial und Lawinengefahr durch Neuschnee auf 60° steilen Hängen zwingen zum Rückzug kurz vor dem Gipfel. Im Tal warten die Yaks, der Begleitoffizier und der Rückflug. Nach Abtransport des Mülls wird das Basislager abgebrochen und in Kastnings Hände kommt langsam wieder Gefühl. Mit angefrorenen Zehen tritt er den Rückflug an, um ein Erlebnis und ein „begrenztes Abenteuer" reicher.

Teezeremonie in einem Eishöhlenbiwak in den Anden – Das Wasser wird durch Schmelzen des Schnees gewonnen.

Inzwischen sind die Blessuren ausgeheilt und der gelernte Nachrichtentechniker trainiert wieder an der privaten Kletterwand im heimischen Dachboden. Und der Bergkamerad in Südtirol steht für den Sommer auch schon bereit.

Der Autor:

Oberstleutnant a.D. Wolfgang Pech ist freier Mitarbeiter der „Schaumburg-Lippischen Landes-Zeitung".

Pilot, Vorgesetzter und Mensch

Nachruf auf Oberstleutnant Lothar Hampe

Am 07.09.2005 nahm die Heeresfliegerwaffenschule in einer beeindruckenden Trauerfeier Abschied von ihrem Lehrgruppenkommandeur, Oberstleutnant Lothar Hampe. Hampe hatte am 29.08. seinem Leben freiwillig ein Ende gesetzt.

Geboren 1954, war er 1973 bei den Heeresfliegern eingetreten und nach Studium der Pädagogik in Hamburg, fliegerischer Grundausbildung in Fort Rucker, Alabama, sechs Jahre lang Angehöriger des Heeresfliegerregiments 6 in Itzehoe. Nach vier Jahren Dienst in Rotenburg/W. kehrte er 1990 für weitere vier Jahre ins Regiment 6 zurück. 1995 wurde Hampe S3-Offizier der Fliegenden Abteilung 261 in Roth und 1996 Kommandeur der Fliegenden Abteilung 361 in Fritzlar, bevor er 1999 das Dezernat Flugbetrieb Standardisierung, Flugsicherheit in der Gruppe Weiterentwicklung an der Heeresfliegerwaffenschule übernahm.

Am 20.6.2003 wurde er Kommandeur der Lehrgruppe A. „Fassungslos, ratlos und hilflos", so der General der Heeresflieger bei der Trauerfeier, nahmen Kameraden und Angehörige von Lothar Hampe Abschied. Fassungslos, weil Hampe keinen anderen Ausweg sah, ratlos, ob seine Verzweiflung hätte erkannt werden können, hilflos, weil das Geschehen alle ohne Ankündigung überraschte.

General Bolz skizzierte ein Bild des Menschen, des Fliegerkameraden, des Vorgesetzten Lothar Hampe. Als Student in Hamburg wird er mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet, weil er im November 1975 den Täter eines Raubüberfalls auf einen Supermarkt überwältigt und dabei durch einen Bauchschuss schwer verwundet wird. Sein Kommentar: „Ich habe es getan, weil ich wusste, dass der Täter ohne Zögern auf Menschen schießen wird".

Nach erfolgreicher Arbeit – Oberstleutnant Lothar Hampe verleiht als Kommandeur der für die fliegerische Ausbildung zuständigen Lehrgruppe A die Luftfahrzeugführerscheine an die jungen Luftfahrzeugführer von Marine, Luftwaffe und Heer.

In den diversen Beurteilungen wird Hampe als „dynamisch, bisweilen burschikos ..., ... begeisterter Flieger, mehr Praktiker als Theoretiker, ... humorvoll, zupackend, mit hohen Ansprüchen ..." beschrieben. 4300 Flugstunden unterstreichen diese Aussagen. General Bolz nennt ihn einen „... professionellen Kommandeur, der den Umbruch, die komplexe und umfassende Neugestaltung der fliegerischen Ausbildung und die Integration der Simulatoren kompetent umsetzte. Jeder, insbesondere der Kommandeurkreis, erinnert sich an eine Situation, wo Hampe nach einer kurzen, humorvollen Bemerkung oder Geste eine angespannte Situation entkrampfte ..."

Zurück bleiben Angehörige, Kameraden und Vorgesetzte, die sich die Frage nach der Mitverantwortung für seinen Entschluss stellen müssen, weil „... wir die Botschaften nicht entschlüsseln, die Signale in ihrer Bedeutung nicht erkannt haben ..."

Lothar Hampe wurde in Braunschweig, seinem Geburtsort, beerdigt.