NACH VORN

Heeresfliegernews Januar 2026

BUNDESWEHR

© Bundeswehr | Neumann

Während der Dienstpostenausbildung zum Bordsicherungssoldaten lernen die Soldaten, den Feuerkampf aus der Luft zu führen. Die Kommunikation an Bord des Luftfahrzeugs spielt dabei die entscheidende Rolle zum Erfolg.

© Bundeswehr | Teilmanns

INHALT

EDITORIAL 4

LESENSWERTES 6

Der Weg zum Mond führt über Bückeburg 6

Verabschiedung des Inspekteur des Heeres 10

Instandhaltungsbetrieb Heer – Effiziente Instandhaltung für die Luftfahrzeuge des Heeres 12

20.000 Flugstunden H145 LUH SAR 15

RED STORM BRAVO – Hamburg als Teil der „Drehscheibe Deutschland“ 16

Ein besonderer Besuch in der Ausbildungswerkstatt 18

ÜBUNG UND EINSATZ 20

Crawl, Walk, Run, Fly – Den „Lost Place“ gewinnen 20

SAREX „ADLER“ – Internationale SAR Zusammenarbeit erfolgreich trainiert 24

AVENGER TRIAD 2025 – leise, präzise und unverzichtbar 26

Höher – Schwieriger – Wirkungsvoll – Gebirgsflug-Ausbildung in Saillagouse 29

„IN A NUTSHELL“ 32

Wir sind TIGER – Zwischen Kernauftrag und Öffentlichkeitsarbeit 32

Sieben Säcke Solidarität – Kinocenter Stadthagen unterstützt die Bundeswehr mit „Aktion Pfötchen“ 34

Peerzusammenziehung 2025 – Weiterbildung, Austausch, Kameradschaft 35

Ein Tag voller Hoffnung – Oberst Bodo Schütte lädt das Kinderhospiz Löwenherz nach Bückeburg ein 37

FLASH-NEWS 39

TERMINE 40

KAMERADINNEN UND KAMERADEN,

verehrte Leserinnen und Leser,

wenn ich auf die vergangenen Monate zurückblicke, dann sehe ich vor allem eines: Wir haben als Truppengattung viel geleistet – für die Einsatzbereitschaft im Bündnis, für unsere Reputation als Korpstruppe und das sichtbar im multimedialen Spektrum. Mit GRIFFIN LIGHTNING haben wir gezeigt, dass die Aviation Brigade als Korpstruppe nicht nur auf dem Papier existiert, sondern im Einsatzprofil eines multinationalen Korps funktioniert – von der ersten Verlegung bis zum abschließenden Überflug über Vilnius im Rahmen des Aufstellungsappells der Panzerbrigade 45 „Litauen“.

Mit AVENGER TRIAD 2025 haben wir diesen Anspruch im Osten des Bündnisses untermauert. In Grafenwöhr, im Ostseeraum und im Hauptquartier des Multinationalen Korps Nord-Ost in Stettin haben unsere Soldatinnen und Soldaten als Army Aviation Brigade gezeigt, was Luftbeweglichkeit im Ernstfall bedeutet: Geschwindigkeit, Flexibilität, Reichweite und Schlagkraft. Wir waren nicht „Begleitmusik“ einer NATO-Übung, wir waren ein tragender Teil ihrer Handlungsfähigkeit. Das schafft Vertrauen der Bündnispartner, wenn es darauf ankommt.

Gleichzeitig hat Bückeburg in diesem Jahr ein anderes, auf den ersten Blick ungewöhnliches Bild geliefert: ESA-Astronauten im Cockpit unserer Hubschrauber. Was zunächst befremdlich klingt, hat eine politische und militärische Tiefe: Europa bereitet seine bemannte Mission zum Mond vor – und verlässt sich dabei auf die fliegerische Expertise der Heeresfliegertruppe. In Simulator, Realflug und anspruchsvoller Gebirgsfliegerei haben unsere Ausbilder Fähigkeiten vermittelt, die eines Tages über Erfolg oder Scheitern einer bemannten Mondlandung entscheiden werden.

Wer die Zukunft der europäischen Raumfahrt mitgestaltet, steht nicht am Rand, sondern in der Mitte technologischer und sicherheitspolitischer Entwicklungen, denn der Weltraum gewinnt auch in der militärischen Dimension immer mehr an Bedeutung.

Diese Beispiele stehen stellvertretend für ein Jahr, in dem wir zugleich im Kernauftrag der Landes- und Bündnisverteidigung, in multinationalen Strukturen aber auch mitten in der Gesellschaft präsent waren – sei es bei Großübungen des Heeres, bei Formaten wie dem Tag der Werte oder beim Tag der Bundeswehr, an dem wir tausenden Bürgerinnen und Bürgern gezeigt haben, wer wir sind und wofür wir stehen.

Auf diesem Fundament bauen wir auf. Und genau deshalb wird 2026 ein weiteres **intensives** Jahr. Und ein **gutes**.

INTENSIV – weil wir das Tempo noch einmal erhöhen werden. Die Übungstaktung wird dichter und noch umfassender. Weniger Komfortzone, mehr Gefechtsdienst. Weniger Routine, noch mehr Ernstfallausrichtung.

Brigadegeneral Dr. Bauersachs

WIR werden Gefechtsstände unter Zeitdruck und mit hoher Informationsdichte beüben, so, wie sie im Bündnisfall gefordert werden.

WIR werden Verlege- und Einsatzmuster trainieren, die nicht für einen Schaukasten, sondern konkret für die Ostflanke des Bündnisses gedacht sind.

WIR werden Flugbetrieb mit noch mehr Nacht- und Tiefflуganteilen durchführen, um den anspruchsvollen taktischen Szenarien gerecht zu werden.

Das alles wird uns auch persönlich fordern, da es Freizeit und Familienzeit kostet, aber es ist notwendig, da der Fähigkeitsaufwuchs keinen Aufschub mehr duldet.

GUT – weil genau dieses Jahr 2026 die Weichen stellt für das, was viele von Ihnen sich seit Jahren erkämpfen: eine dauerhaft aufgestellte, anerkannte, zertifizierte Aviation Brigade als integralen Bestandteil der Korpstruppen.

Was wir in Litauen bei GRIFFIN LIGHTNING und bei AVENGER TRIAD ablauforganisatorisch bewiesen haben, gilt es nun aufbauorganisatorisch zu verankern. Die Voraussetzungen dafür werden wir 2026 legen: Strukturen schaffen, Verfahren standardisieren, Personal qualifizieren, d as Material klug bündeln. Das Ziel ist klar im Blick: Schritt 1 – die Zertifizierung der Fähigkeitspakete unserer Verbände im September 2026 im Rahmen der Übung GRÜNER FALKE und Schritt 2 – die Zertifizierung der Aviation Brigade im Jahr 2028 als verlässliche, interoperable und einsatzbereite Fähigkeit für das Multinationale Korps Nord-Ost.

Dazu kommt eine Entwicklung, die uns auch Rückenwind verleiht: Mit den weiteren Zuläufen des H145M gewinnen wir nach und nach das zurück, was uns lange gefehlt hat – Flugstunden für unsere Besatzungen und unseren Nachwuchs, der schon zulange im sogenannten „Prof-Raum“ geparkt wurde.

Doch auch das ist Teil der Wahrheit: Neue Luftfahrzeugmuster, neue Strukturen, neue Verfahren bedeuten für uns alle Mehrarbeit. Aber es ist die Art von Mehrarbeit, die in die Zukunft investiert und unseren Aufwuchs sichert.

Ich weiß, dass viele von Ihnen seit Jahren durchhalten, ausgleichen, kompensieren. Zwischen Übungskalender, Einsatzverpflichtung und Familienleben. 2026 wird diesen Spagat nicht leichter machen. Aber es wird ein Jahr sein, in dem sich Anstrengung in sichtbare Fortschritte übersetzt:

- in klar definierte Rollen innerhalb der NATO-Kommandostruktur,
- in glaubwürdige Zertifizierungen, statt wohlklingender Absichtserklärungen,
- in Materialzugänge, die im Alltag spürbar sind, statt nur in Papieren.

Was verspreche ich Ihnen als Ihr General der Heeresfliegertruppe?

Ich verspreche Ihnen keine Schonung. Die Lage, in der sich Europa sicherheitspolitisch befindet, lässt das nicht zu. Aber ich verspreche Ihnen Klarheit.

KLARHEIT in der Ausrichtung: Einsatzbereitschaft und Aufwuchs bestimmen weiterhin die Handlungsmaxime – vom „Fight tonight“ mit unseren NATO-eingemeldeten Fähigkeitspaketen bis hin zur strukturellen Aufstellung der Aviation Brigade als Korpstruppe, um am Ende eine kaltstartfähige Truppe getreu dem Motto „Organize as you fight“ bereitzustellen.

KLARHEIT in der Führung: Wir werden Erfolge benennen und würdigen. Und wir werden dort, wo wir scheitern oder hinter unseren eigenen Ansprüchen zurückbleiben, ehrlich analysieren, statt zu beschönigen.

KLARHEIT im Auftritt: Wir werden weiter sichtbar und ansprechbar bleiben – im Gespräch mit Bürgerinnen und Bürgern, in Ausbildungspartnerschaften, bei öffentlichen Formaten. Denn Nachwuchsgewinnung, Akzeptanz und Unterstützung für unsere Truppe wachsen mit jedem offenen Tor und jedem ehrlichen Gespräch.

Am Ende geht es um mehr als um Strukturen, Zertifikate oder Stückzahlen. Es geht um die Frage, ob Deutschland und seine Verbündeten sich auf eine Truppe verlassen können, die in der Luftbeweglichkeit ihren Auftrag erfüllt – im Frieden, in der Krise, im Krieg. 2025 haben wir gezeigt, dass wir Heeresflieger einen Unterschied machen können – im Baltikum, im Ostseeraum, in der Einsatzbereitschaft des Nationalen Risiko- und Krisenmanagements sowie in allen anderen Aufgaben unseres prall gefüllten Auftragsspektrums.

2026 wird das Jahr, in dem wir aus den starken Bildern dauerhafte Fähigkeiten formen.

Ich bitte Sie nicht um blinden Optimismus. Ich bitte Sie um Ihren realistischen, nüchternen, professionellen Blick – und um Ihre Bereitschaft, noch einmal anzupacken. Mit Erfahrung, mit Disziplin, mit Kameradschaft.

DANKE!

Ihr
Brigadegeneral
Dr. Bauersachs

Im Flugsimulator des internationalen Hubschrauberausbildungszentrum (IHTC) wurde zur realitätsnahen Ausbildung der Astronauten eine Mondlandschaft simuliert.

DER WEG ZUM MOND FÜHRT ÜBER BÜCKEBURG

Wie Bückeburg Europas Astronauten auf Artemis III vorbereitet

Als Neil Armstrong im Jahr 1969 die Leiter der „Eagle“ hinabstieg, hatte die Menschheit das Gefühl, der Mond sei das ferne Ende aller technischen Möglichkeiten. Fünfzig Jahre später wirkt dieser Moment plötzlich wieder sehr nah – nicht als Nostalgie, sondern als Ankündigung. Artemis ist mehr als ein Missionsname, es ist ein Programm, das die Rückkehr des Menschen auf den Mond mit einem klaren Auftrag verbindet: wissenschaftliche Erkundung, wirtschaftliche Perspektiven und die Vorbereitung des Sprungs noch weiter hinaus, Richtung Mars.

Artemis: Die Rückkehr auf den Mond

Nach dem unbemannten Testflug Artemis I, bei dem Orion 2022 den Mond umrundete, soll Artemis II Anfang 2026 erstmals wieder Astronauten in eine zehntägige Mondumrundung schicken – ein Generalcheck des Gesamtsystems aus Space Launch System, Orion-Kapsel und europäischem Servicemodul. Artemis III schließlich, frühestens 2027, ist der eigentliche Bruch mit der Apollo-Vergangenheit: Vier Astronauten starten auf der SLS-Rakete von Rampe 39B in Florida, lassen sich von der Mondgravitation in eine Near Rectilinear Halo Orbit ziehen, docken dort an SpaceX’ Starship-Lander an und schicken zwei Menschen hinunter an den Südpol des Mondes – in eine Region aus ewigen Schatten, scharfen Kraterrändern und möglichem Eis im Untergrund.

Europa ist bei diesem Unternehmen nicht Zaungast, sondern systemrelevant. Das europäische Servicemodul hinter der Orion-Kapsel ist das Herz des Raumschiffs: Es liefert den Schub für Kurswechsel, trägt rund 8,6 Tonnen Treibstoff, versorgt die Besatzung mit Luft, Wasser, Strom und Thermalkontrolle und bringt die Astronauten überhaupt erst in den Mondorbit – und wieder zurück. Bei Artemis III wird das dritte dieser Servicemodule, gebaut in Bremen, eine Startmasse von etwa 13,5 Tonnen in die Rakete einbringen; ohne dieses europäische „Antriebs- und Lebensmodul“ käme Orion nicht einmal aus dem Erdschwerefeld heraus.

So imposant die Zahlen sind – große Rakete, hoher Schub, außergewöhnliche Umlaufbahnen – am Ende entscheidet sich der Erfolg von Artemis III in Momenten, die erstaunlich bodennah wirken: im letzten Anflug auf ein unebenes, schlecht beleuchtetes Gelände, in Sekunden, in denen ein Crewmitglied entlang von Kanten und Schatten noch eine geeignete Landestelle identifizieren muss, während das Fluggerät bereits im Sinkflug ist. Genau diese Phase der Mission, der Übergang vom Orbit auf den Boden, verbindet die Hightech-Welt der Raumfahrt mit einem sehr irdischen Mittel: dem Hubschrauber.

Vom Regolith zur Rotorblattschneise: Warum die Mondlandung bodennahe Ausbildung braucht

Während am DLR-Standort Köln in der LUNA-Halle eine künstliche Mondlandschaft aus Basaltstaub, Felsblöcken, Kratern und grellem Sonnensimulator den Aufenthalt auf der Oberfläche vorbereitet – das Gehen, Arbeiten, Experimentieren im Mondstaub –, bleibt eine Frage: Wie trainiert man glaubwürdig die Landung in einem Gelände, das keinen Fehler verzeiht? Die Antwort Europas lautet seit Herbst 2025: Man geht dorthin, wo man sich mit anspruchsvollen Landungen in schwierigem Terrain auskennt – nach Bückeburg, zum Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum der Bundeswehr.

Im ersten Realflug lernen die Piloten unter Anleitung der Fluglehrer erste Manöver und Handgriffe.

Dort, auf dem Heeresflugplatz Achum, wo sonst Heeresflieger-Offiziere die Kunst des Schwebeflugs, der Gebirgslandung und der taktischen Verbringung lernen, hat die ESA ihre ersten vier „Mondkandidaten“ in die Schule der vertikalen Fliegerei geschickt: Dr. Alexander Gerst, Dr. Matthias Maurer, Samantha Cristoforetti und Thomas Pesquet. In einem dreiwöchigen Kurs absolvierten sie zunächst eine Woche intensive Simulatorausbildung, gefolgt von zwei Wochen Realflug auf EC135/H135-Hubschraubern – zunächst über Mitteldeutschland, dann in den engen Tälern und auf den schmalen Graten der deutschen Alpen.

Das Flugtraining im Gebirge schärft die Sinne der Astronauten und bietet realistische Bedingungen für eine Landung auf dem Mond.

Entscheidend ist dabei weniger der Hubschrauber als Plattform, sondern das, was in Kopf und Bauch der Besatzung passiert. Die Bückeburger Ausbilder legten den Schwerpunkt auf anspruchsvolle Anflüge und Landungen in unübersichtlichem, unebenem Gelände: steile Hanglagen, verwirrende Perspektiven, starke optische Täuschungen. Der Pilot muss in Sekundenbruchteilen aus Form und Schatten des Geländes eine dreidimensionale Vorstellung entwickeln, abwägen, ob der gewählte Punkt tragfähig ist, ob Hindernisse im Abwindbereich liegen, ob die Leistungsreserven reichen. Gleichzeitig läuft im Cockpit eine äußerst intensive Kommunikation: Besatzung, Instrumente, Außenwelt – alles muss zusammengeführt, gefiltert und in klare Entscheidungen übersetzt werden.

Gruppenfoto bei der Feierstunde nach Abschluss der Astronautenausbildung beim Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum in Bückeburg, am 17.10.2025. vlnr: Kommandeur Kommando Hubschrauber, Brigadegeneral Dr. Volker Bauersachs; Generalinspekteur der Bundeswehr, General Carsten Breuer; Dr. Alexander Gerst; Samantha Cristoforetti; Dr. Matthias Maurer; ESA Director of Human and Robotic Exploration, Prof. Daniel Neuenschwander; Kommandeur Internationales Hubschrauberausbildungszentrum, Oberst Thomas Nikolai

Bückeburgs stille Rolle: Hubschrauberlandungen als Schule für den Anflug auf den Südpol

Genau das ist es, was eine Mondlandung in der Südpolregion von Artemis III verlangt. Auch dort gibt es keine befestigte Piste, sondern einen Anflug auf ein Gelände, das nur bruchstückhaft kartiert ist. Lange, rabenschwarze Schatten, grelle Lichtkanten, extreme Kontraste – optische Fallen, die sich nur schwer durch Automatisierung „wegdigitalisieren“ lassen. Wer im Hubschrauber gelernt hat, auf einer vereisten Gratkante im Hochgebirge aufzusetzen, der hat – so banal es klingt – ein körperliches Gefühl für diesen letzten, kritischen Meter zwischen „noch in der Luft“ und „bereits am Boden“. Und er hat gelernt, diesen Meter nicht als heroischen Moment zu romantisieren, sondern als handwerklichen Vorgang, der sauber vorbereitet, geflogen und notfalls abgebrochen werden muss.

Für die Bundeswehr ist diese Kooperation mehr als ein PR-Termin mit prominenten Fluggästen. Das Internationale Hubschrauberausbildungszentrum zeigt, dass deutsche Heeresfliegerausbildung nicht im nationalen Nebenstrang stattfindet, sondern Fähigkeiten hervorbringt, die im härtesten Technologiewettbewerb der Welt – der bemannten Raumfahrt – als Referenz gelten. Wenn ESA-Direktor Daniel Neuenschwander Bückeburg als „Schlüsselbaustein“ einer europäischen Gesamtvorbereitung für künftige Mondmissionen bezeichnet, dann ist das auch ein stilles Kompliment an Jahrzehnte deutscher Ausbildungskultur: an standardisierte Verfahren, sauberes Crew Resource Management, realitätsnahe Simulatoren und den Anspruch, komplexe Lagen nicht nur zu überleben, sondern reproduzierbar zu beherrschen.

Umgekehrt erhält die ESA in Bückeburg genau das, was im sterilen Umfeld eines Raumfahrtzentrums schwer zu erzeugen ist: die Unwägbarkeit der Realität. Kein Labor kann das Zusammenspiel von Turbulenz im Hangaufwind, wechselnden Sichtbedingungen und menschlicher Fehlertoleranz so unmittelbar erfahrbar machen wie ein realer Anflug in der EC135 auf eine enge Gebirgslichtung. Die Astronauten erleben, dass Entscheidungen nicht im idealen Datenraum fallen, sondern unter Lärm, Vibrationslast, eingeschränktem Sichtfeld, mit begrenzter Zeit – genau so, wie später im Lander, wenn die Telemetrie nicht perfekt ist und der Zeiger für Treibstoffreserve unbarmherzig in den roten Bereich wandert.

Dass parallel dazu in Köln im LUNA-Zentrum akribisch das Leben und Arbeiten auf dem Mondboden geprobt wird – vom Umgang mit Mondregolith über den Aufbau eines Camps bis zur Wartung von Rovern –, ergibt zusammen mit Bückeburg ein schlüssiges Bild: Deutschland liefert für Artemis nicht nur Hardware wie Teile des

Astronauten Dr. Alexander Gerst und Dr. Matthias Maurer bereiten den leichten Mehrzweckhubschrauber EC 135 vor einem Übungsflug während der Astronautenausbildung durch das Internationale Hubschrauberausbildungszentrum (IHTC) in Kaufbeuren vor

Servicemoduls, sondern auch Ausbildung, die den „Hochglanz“ der Raumfahrt mit dem harten Handwerk des Fliegens unter schwierigen Bedingungen verbindet. LUNA trainiert das „Was tun wir, wenn wir dort sind?“, Bückeburg trainiert das „Wie kommen wir überhaupt heil herunter?“.

Das Außergewöhnliche normal machen: Wie ESA und Bundeswehr gemeinsam für den nächsten Schritt trainieren:

Wer skeptisch ist, ob all das mehr ist als Symbolik, sollte sich vergegenwärtigen, was auf dem Spiel steht. Artemis III ist nicht nur die Rückkehr auf den Mond, sondern der Einstieg in eine dauerhaft angelegte Präsenz: wiederkehrende Missionen, eine Raumstation im Mondorbit, perspektivisch eine Infrastruktur, die den Weg zum Mars ebnet. Je normaler solche Flüge werden sollen, desto weniger darf man sich auf Glück oder Einmaligkeit verlassen. Eine Landung am Mond-Südpol muss irgendwann so beherrscht werden wie ein komplexer IFR-Anflug in schlechtem Wetter – anspruchsvoll, ja, aber Teil eines routinierten, tief verinnerlichten Könnens.

Genau zu diesem „Normalisieren des Außergewöhnlichen“ trägt die ESA-Ausbildung in Bückeburg bei. Sie übersetzt die heroische Erzählung der Mondlandung in die nüchterne Sprache des Flugbetriebs: Checklisten, Briefings, Debriefings, Simulatorstunden, wiederholte Anflüge bis ins Muskelgedächtnis. Sie zeigt, dass die berühmten letzten Meter bis zur Oberfläche nicht nur eine Frage der Technik sind, sondern eine Frage des trainierten Urteilsvermögens von Menschen, die gelernt haben, unter Druck klar zu sehen.

Es ist eine stille, aber bemerkenswerte Pointe der Geschichte: Ausgerechnet eine Heeresfliegerschule in Niedersachsen hilft, die nächste Mondlandung wahrscheinlicher und sicherer zu machen. Zwischen Hangkante in den Alpen und Kraterrand am Mond-Südpol liegt ein halbes Sonnensystem – und doch verbindet sie dieselbe Frage: Wer bringt uns dort sicher hinunter, damit wir überhaupt anfangen können zu forschen, zu bauen, weiterzufliegen?

Die Antwort ist technisch komplex, politisch umstritten und finanziell anspruchsvoll. Aber ein Teil davon ist überraschend bodenständig: vier Astronauten in Bückeburg, ein deutscher Heeresflugplatz, ein EC135 im Schwebeflug. Und die Gewissheit, dass große Sprünge der Menschheit oft mit sehr präzisen, sehr kleinen Schritten beginnen – im Cockpit, wenige Meter über dem Boden.

Text:
Hptm Dennis Teilmanns, KdoHubschr

Bilder:
IHTC
Jana Neumann, Bundeswehr
Alexander Bozic, IHTC

VERABSCHIEDUNG DES INSPEKTEUR HEER

Generalleutnant Alfons Mais verabschiedet sich von den Heeresfliegern

Generalleutnant Alfons Mais wurde am 1. September in Bückeburg aus dem Kreis der Heeresflieger verabschiedet. Er erhielt an diesem Tag zunächst die Gelegenheit, mit dem Leichten Kampfhubschrauber, dessen Einführung maßgeblich sein Verdienst ist, zu fliegen und mit Soldatinnen und Soldaten des Kommandos zu sprechen.

Am Abend trafen sich insgesamt 26 geladene Gäste im Offizierheim in der Jägerkaserne. Veranstalter war der Kommandeur Kommando Hubschrauber und General der Heeresfliegertruppe, Brigadegeneral Dr. Volker Bauersachs.

Es waren neben dem General der Heeresfliegertruppe mit Brigadegeneral Ulrich Ott und Brigadegeneral Andreas Pfeiffer alle aktiven Generale aus der Heeresfliegertruppe, die Kommandeure der 3 Heeresfliegerregimenter und der Kommandeur des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum sowie der Präsident des Dachverbands der Gemeinschaft der Heeresflieger, Brigadegeneral a.D. Uwe Klein, sowie weitere geladene Gästen anwesend.

In ihren Ansprachen würdigten Volker Bauersachs, Ulrich Ott, Andreas Pfeifer, Uwe Klein und Reinhard Wolski den scheidenden Inspekteur des Heers und bedankten sich für seine besonderen Verdienste für die Truppengattung. Sie charakterisierten ihn als sehr menschlichen, offenen, ehrlichen und aufrechten Kameraden sowie als Piloten, der immer im Herzen der Truppengattung treu geblieben ist. Volker Bauersachs betonte insbesondere die Verdienste von General Mais in seiner Zeit als Inspekteur mit der Aufstellung

des Kommando Hubschrauber und der Einführung des Leichten Kampfhubschraubers, die ganz entscheidende Meilensteine für eine erfolgreiche Zukunft der Heeresfliegertruppe sind.

General Alfons Mais dankte den Vortragenden. Er sagte, dass es für ihn ein sehr emotionaler Moment sei, an dem Ort, wo er vor 44 Jahren als Angehöriger des 51. OAJs im Block A der Jägerkaserne seine Laufbahn begonnen habe, sich nun aus der Truppengattung zu verabschieden. Er ging kurz auf seinen Werdegang ein und hob hervor, dass hierbei die Verwendungen als Kommandeur der Fliegenden Abteilung 101 in Faßberg und als Kommandeur der Luftbeweglichen Brigade 1 in Fritzlar die Höhepunkte waren. In den letzten Jahren sei insbesondere die Außerdienststellung der UH 1D für ihn ein besonderes Ereignis gewesen.

Nach dem gemeinsamen Abendessen wurde General Alfons Mais mit einer stimmungsvollen Serenade, gespielt von den Bückeburger Jägern, gewürdigt. Danach wurde noch lange in vielen Gesprächen vor allem über Vergangenes gesprochen und gemeinsame Erinnerungen wachgerufen.

So ging ein außergewöhnlicher Tag für unsere Truppengattung zu Ende mit dem Gefühl, dass er dem scheidenden General Alfons Mais Freude bereitet hat.

Text:
Martin Kleist

Bilder:
Alexander Bozic, IHTC

INSTANDHALTUNGSBETRIEB HEER

Effiziente Instandhaltung für die Luftfahrzeuge des Heeres

Mit der Aufstellung des Instandhaltungsbetrieb Heer (IHB H) zum 1. September 2025 wurde ein weiterer Meilenstein zur Umstellung der Luftfahrzeugtechnik in das Standardverfahren DEMAR für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen im Heer markiert.

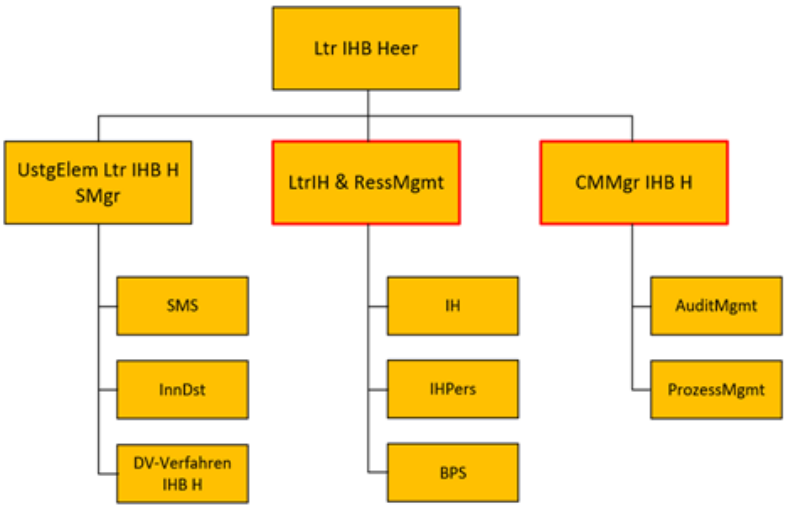
Ziel sind die Strukturen und Prozesse an die wachsenden technischen und logistischen Anforderungen moderner Einsatzmuster anzupassen und die Effizienz entlang der gesamten Instandhaltungskette zu steigern. Im Rahmen der Aufstellung wurden Verantwortlichkeiten klar definiert, Schnittstellen zwischen Fachbereichen optimiert und Kommunikationswege verkürzt. Durch die engere Verzahnung von Planung, Materialwirtschaft, Qualitätssicherung und technischer Ausführung kann der IHB H künftig flexibler auch auf kurzfristige Bedarfe der Streitkräfte reagieren und strebt damit, in enger Zusammenarbeit mit der CAMOBw, eine Erhöhung der Verfügbarkeit der Lfz an. Darüber hinaus wird durch die Einführung des Standardverfahrens DEMAR die Interoperabilität mit der zivilen Industrie und verbündeten Streitkräften sichergestellt.

Aufbau/Organisation

Die Struktur der Neuaufstellung des Instandhaltungsbetrieb Heer (IHB H) Mgmt Anteil umfasst drei zentrale Teilbereiche:

1. Compliance Monitoring Management:
Der Bereich Compliance Monitoring Management (CMM) stellt sicher, dass alle Vorgaben der Anforderungen an den Instandhaltungsbetrieb DEMAR 145 sowie den geltenden nationalen und betrieblichen Vorschriften eingehalten und aufrecht gehalten werden.

Ein wesentliches Ziel des CMM ist die kontinuierliche Verbesserung der betrieblichen Abläufe sowie die Förderung der Fachkompetenz der Mitarbeitenden durch gezielte Schulungen und Wissensaustausch. Damit trägt der Bereich maßgeblich zur Aufrechterhaltung der hohen Sicherheits- und Qualitätsstandards des IHB H bei. Ein wesentliches Werkzeug dafür ist die Absprache in regelmäßig stattfindenden internen Audits. Hierbei wird die Einhaltung der Anforderungen überprüft und die Konformität der Prozesse, Verfahren und Dokumentationen mit der Umsetzbarkeit im täglichen Betrieb abgeglichen.
Geführt wird das CMM durch den Compliance Monitoring Manager (CMMgr), der die Überwachung, Analyse und Weiterentwicklung des gesamten Systems verantwortet und somit die Grundlage für einen sicheren und regelkonformen Instandhaltungsbetrieb schafft.

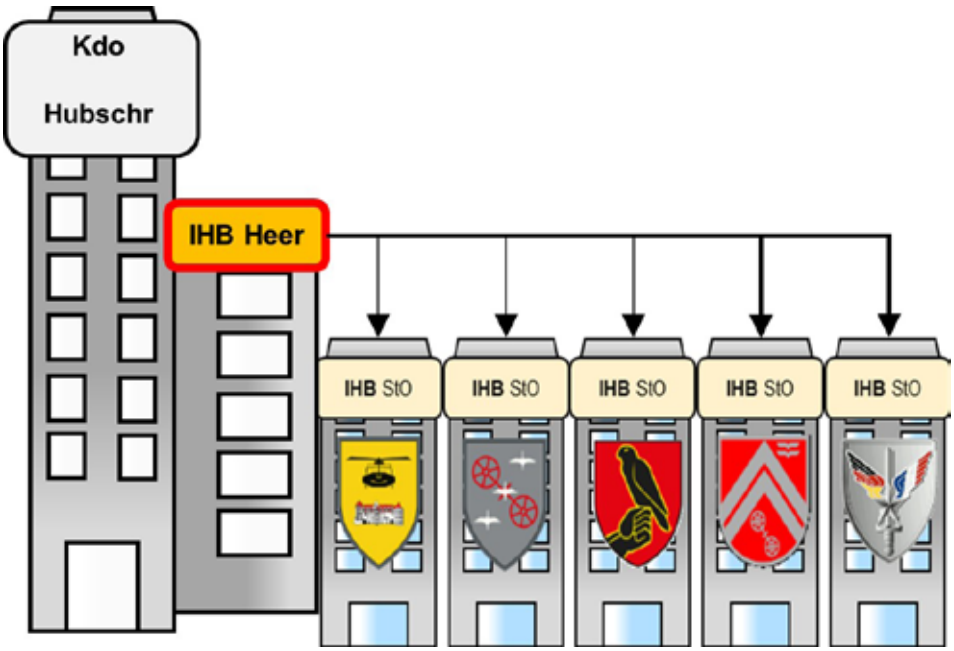


Das Organigramm des Instandhaltungsbetrieb Heer veranschaulicht die Gliederung in die drei Fachbereiche.

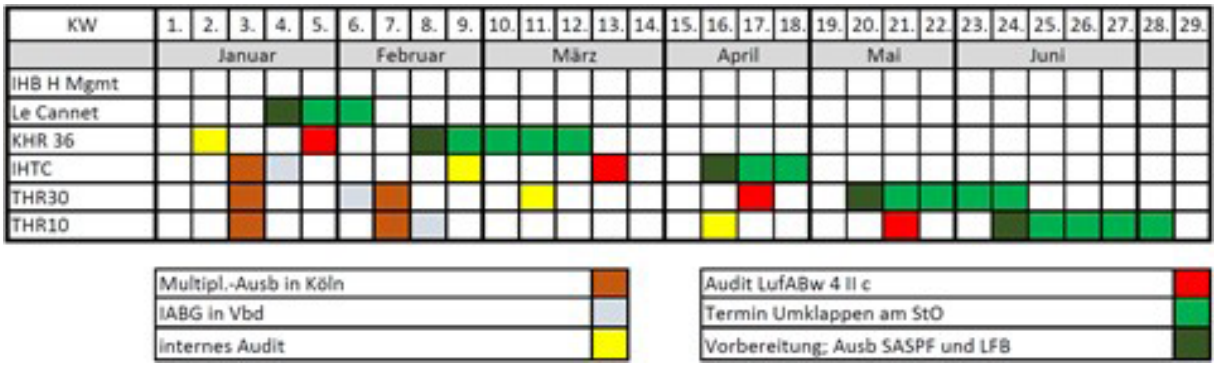
2. Ressourcen Management:
Als zentrale Ansprechstelle und fachliche Führung der Standorte des IHB H fungiert der Bereich Instandhaltungs- und Ressourcenmanagement (IH & RessMgmt), als standortübergreifende Stelle zur Überwachung der Ressourcen bis hin zum steuernden Eingreifen, mit dem Ziel die Genehmigung des IHB Heer zu erhalten und den Auftrag zur Bearbeitung von IH-Maßnahmen in den StO zu erfüllen.
Prozessverantwortlich für die Führungs- und Unterstützungsprozesse ist der Ltr IH & RessMgmt mit seinem unterstellten Bereich angehalten, die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gem. der geltenden Vorschriften der DEMAR 145 sicherzustellen.
3. Safety Management System:
Die Sicherheit militärischer Luftfahrtsysteme hat oberste Priorität. Dieser Bereich integriert Sicherheitsrichtlinien, Risikobewertungen und präventive Maßnahmen in die täglichen Arbeitsabläufe, um die Verfügbarkeit der Luftfahrzeuge bei maximaler Sicherheit zu gewährleisten.
Bei der Herstellung einer Anfangsbefähigung und der Erstgenehmigung des IHB H liegt der Schwerpunkt des Safety Management Systems (SMS) IHB H zunächst u. a. in der Erfüllung der Anforderungen der DEMAR 145. Die Inhalte eines Safety Management Handbuchs (SMH) sind in die vorgegebenen Kapitel des Instandhaltungsbetriebshandbuch des Heeres (IBH H) integriert worden. Zu gegebener Zeit (die flächendeckende Einführung des SMS FlBtrbBw beginnt gemäß Phasenplan erst ab Oktober 2027 und soll bis Ende April 2028 abgeschlossen sein) wird das SMS IHB H ein integrativer Teil der SMS-Architektur des SMS FlBtrbBw werden.

Das SMS IHB H ermöglicht eine strukturierte Vorgehensweise bei der Aufdeckung und anschließenden Reduzierung von Risiken im Flugbetrieb, um die Sicherheit im Flugbetrieb zu verbessern. Ziel des SMS IHB H ist es, bereits existierende Strukturen, Prozesse und Verfahren aller durch die Bundeswehr beauftragten militärischen und zivilen OrgElem, die den militärischen Flugbetrieb durchführen, zu unterstützen, zu überwachen und zu erfassen, Informationen darüber zu sammeln und zu einem Sicherheitssystem zusammenzuführen, um eine höchstmögliche Standardisierung der Sicherheitsmechanismen zu erreichen.

Die neue Struktur geht Hand in Hand mit Digitalisierung und gezielter Mitarbeiterqualifizierung. Moderne Tools zur Meldung instandhaltungsbezogener Fehler/Zwischenfälle (KIX18) und zur Überwachung der Mitarbeiterqualifikation (Phoenix), digitale Dokumentationssysteme (SASPF), ein maßgeschneidertes Weiterbildungsprogramm für technisches Personal sowie eine offene Fehlerkultur im Rahmen einer lebendigen „Reporting Culture“ und „Just Culture“ bilden das Fundament der neuen Struktur. Damit verbindet der IHB H bewährte Instandhaltungskompetenz mit innovativen Methoden der Prozesssteuerung.
Der Fokus liegt klar auf Effektivität, Effizienz, Qualität und technischer Exzellenz – entscheidende Faktoren für den sicheren und nachhaltigen Betrieb militärischer Luftfahrtsysteme.
Der IHB H Managementanteil der mit 27 Soldaten und Soldatinnen in der Luftwaffen-Kaserne am Standort (StO) Köln-Wahn aufgestellt ist, soll nach vollständiger Umstellung der Luftfahrzeugtechnik des Heeres



Der IHB H ist auf die unterschiedlichen militärischen und zivilen Standorte der Heeresfliegertruppe verteilt, um Informationen zu sammeln, auszuwerten und so für die höchstmögliche Standardisierung der Sicherheitsmechanismen zu sorgen.



Der Zeitplan zeigt die einzelnen Teile der noch bevorstehenden Vorbereitung für 2026.

in das Standardverfahren DEMAR die Genehmigung des IHB H gemäß AR „Anforderungen an den IHB DEMAR 145“ A1-275/3-8905 und den fachdienstlichen Rückgriff auf die Lfz-Instandhaltungskapazitäten der Luftfahrzeugtechnischen Verbände des Heeres sicherstellen.

Einführungsphase, Auditierung und Genehmigung

Die Einführung in das Standardverfahren DEMAR bedeutet für die Angehörigen der Luftfahrzeugtechnik in den Heeresfliegerverbänden eine Anpassung der Arbeitsweisen, aber auch eine klare Strukturierung der Verantwortlichkeiten. Schulungen, Qualifizierungen und der Aufbau von Airworthiness-Kompetenzen stehen daher im Mittelpunkt der Umsetzung. Angefangen mit Le Cannes des Maures begleitet der IHB H diesen Prozess und unterstützt die Verbände bei der Einführung der DEMAR-konformen Verfahren, bereits seit Anfang September 2025.

Die Vorbereitung setzt sich je Verband aus einer Grundlagenschulung DEMAR durch die Firma IABG, einer Schulung der Verbände in eine Multiplikatoren-Ausbildung am StO Köln, eine Ausbildung ausgewählter Kapitel des Instandhaltungsbetriebs Handbuch (IBH H) in den StO und einem internen Audit zusammen. Diese Phase endet mit der Auditierung der zukünftigen IHB StO durch LufABw II 4 c bzgl. der Anwendung der neuen Verfahren und Prozesses des IHB H (Stichwort: Genehmigungsaudit).
Der IHB H Mgmt Anteil ist bereits erfolgreich auditiert worden, eine Erstgenehmigung des IHB H erfolgt jedoch erst nach der erfolgreichen Auditierung des ersten IHB StO. Mit jedem weiteren IHB StO wird eine Genehmigungserweiterung erteilt.

Umklappen der Luftfahrzeuge

Beginnend Ende Januar 2026 werden dann die Lfz der Verbände in der Reihenfolge Deutsch/Französisches Heeresfliegerausbildungszentrum Tiger in Le Cannes des Maures, Kampfhubschrauberregiment 36 in Fritzlar, Internationales Hubschrauber Ausbildungszentrum in Bückeburg sowie die beiden Transporthubschrauberregimenter 30 und 10 in Niederstetten und Faßberg in das Standardverfahren DEMAR in Federführung der CAMOBw überführt. Die Überführung wird durch den IHB H Mgmt Anteil begleitet und soll bis Anfang Juli 2026 abgeschlossen sein.

Auch hier wird der IHB H zusammen mit der CAMOBw eine vorgeschaltete Ausbildung bzgl. der Neuerung SASPF und der Anwendung neuer Dokumente (z.B. CRS) die Verbände in Vorbereitung auf das Umklappen der Lfz unterstützen.

Text:
Lt Denis, IHB

Grafiken:
Hptm Heiko, IHB
OTL Fabian, IHB

20.000 FLUGSTUNDEN H145 LUH SAR

Oberst Kahle-Specht zusammen mit zahlreichen Vertretern des Unternehmens Airbus Helicopters sowie des Wartungs- und Technikteam der Firma Motorflug Baden-Baden vor einem H145 LUH SAR.

Das Transporthubschrauberregiment 30 feierte am 25. September 2025 einen bedeutenden Meilenstein: 20.000 Flugstunden für den Such- und Rettungshubschrauber H145 der 7. Staffel aus Niederstetten.

Im Rahmen eines großen Regimentsappells auf dem Heeresflugplatz Niederstetten empfing und beglückwünschte der Regimentskommandeur Oberst Kahle-Specht nicht nur den Staffelkapitän der 7. Staffel, Oberstleutnant Geerds und seine Einsatzbesatzungen, sondern auch zahlreiche Vertreter des Unternehmens Airbus Helicopters sowie das Wartungs- und Technikteam der Firma Motorflug Baden-Baden. Ziel der Veranstaltung war es unter anderem die erbrachten Leistungen in Such- und Rettungseinsätzen, die kontinuierliche Einsatzbereitschaft und die Zuverlässigkeit zu würdigen und zu dokumentieren.

Die 20.000 Flugstunden stehen sinnbildlich für die tägliche Aus- und Weiterbildung der Einsatzbesatzungen, die zahlreichen Einsätze im Bereich Such- und Rettungsdienst, Katastrophenhilfe und darüber hinaus, sowie die enge und erfolgreiche Zusammenarbeit von Luftfahrzeugbesatzungen und dem unverzichtbaren Personal der Luftfahrzeugtechnik.

Mit dem H145 LUH SAR verfügt die Bundeswehr über einen modernen und für den Such- und Rettungsdienst, sehr gut ausgerüsteten und zuverlässigen Einsatzhubschrauber. Somit verfügt der Hubschrauber über eine Kamera und Scheinwerfer für Suchen, Empfänger für die Ortung von Handys und Notfunksendern von Luftfahrzeugen sowie einer Seilwinde für die Rettung aus unzugänglichem Gelände oder im Gebirge. Darüber hinaus befindet sich eine umfangreiche medizinische Ausrüstung, die Intensivmedizinische Transporte an Bord ermöglicht. Die Crew besteht ständig aus zwei Piloten und einem Luftrettungsmeister, der neben der Bedienung von Winde und Kamera als ausgebildeter Notfallsanitäter für die medizinische Versorgung verantwortlich ist. Weiterhin besteht jederzeit die Möglichkeit das Team durch medizinisches Fachpersonal, Ärzte oder Bergretter zu ergänzen. So werden in Deutschland drei Standorte 24/7 und ganzjährig einsatzbereit betrieben. Für die technische Verfügbarkeit des H145 LUH SAR arbeitet die Firma Motorflug direkt am Standort Niederstetten und stellt Wartung, Instandhaltung und Reparaturen sicher.

Die Feierlichkeit war mehr als ein Jubiläum. Die 20.000 Stunden beschreiben nicht nur die Flugzeit eines Hubschraubers seit seinem Einsatz im SAR-Dienst, sondern vielmehr die Zusammenarbeit zwischen der Bundeswehr und zivilen Partnern der Luftfahrzeugtechnik, Medizinern, Krankenhäusern, Bergrettern, Feuerwehren und Rettungsdiensten bei der Rettung von Menschenleben.

Im gleichen Rahmen wurde die Führung der 7. Staffel des Regiments und damit die Verantwortung für die Umsetzung und Sicherstellung des bedeutenden SAR-Auftrags an den neuen Chef Oberstleutnant Geisler übergeben.

Text:
7./TrspHubschrRgt 30

Bild:
7./TrspHubschrRgt 30

Auf dem Gelände der „Hamburger Hafen und Logistik“ (HHLA) stehen die Marschbänder bereit zur Verlegung. Ein NH90 überwacht den Marsch aus der Luft.

RED STORM BRAVO

Hamburg als Teil der „Drehscheibe Deutschland“

Vom 25. bis 29. September 2025 war die Hansestadt Hamburg Schauplatz einer der größten Verteidigungsübungen ihrer Geschichte. Bei RED STORM BRAVO trainierten unter der Führung des Landeskommando Hamburg rund 500 Soldatinnen und Soldaten gemeinsam mit zivilen Behörden, staatlichen Institutionen, einigen Blaulichtorganisationen und Hamburger Unternehmen den Ernstfall: Hamburg als Teil der „Drehscheibe Deutschland“.

Gesamtstaatliche Verteidigung in der Praxis

RED STORM BRAVO folgte auf die Übung RED STORM ALPHA, die 2024 noch wesentlich weniger umfangreich im Hamburger Hafen stattfand. Ziel der Übung jetzt war es, das Landeskommando Hamburg noch besser auf seine Aufgabe vorzubereiten, im Spannungs- oder Verteidigungsfall die militärische Führung und die Koordination und Zusammenarbeit mit den zivilen Institutionen für das Funktionieren der „Drehscheibe Deutschland“ hier im Bundesland zu übernehmen. Gleichzeitig üben die weiteren militärischen und zivilen Teilnehmer ihr praktisches Zusammenwirken bei der Bewegung von Truppen und Material durch Hafen und Stadt.

Mit der Barkasse verlegen die Soldatinnen und Soldaten zu ihren Fahrzeugen im Hamburger Hafen.

„Sollte Russland beabsichtigen, die NATO zu testen, wird Deutschland zur zentralen europäischen Drehscheibe für die Verlegung von Truppen und Material an die Ostflanke des Bündnisgebietes. Der militärische ‚Operationsplan Deutschland‘ regelt, was dann zu tun ist. Auch Hamburg als Hafenstadt und Logistik-Hub kommt hier Bedeutung zu“, erläuterte der Kommandeur des Landeskommandos Hamburg, Kapitän zur See Kurt Leonards, die strategische Dimension der Übung.

„Da Verteidigung und Resilienz gesamtgesellschaftliche Aufgaben sind, die nicht allein von der Bundeswehr geleistet werden, nehmen an RED STORM BRAVO auch zivile Blaulichtorganisationen, Hamburger Behörden und Unternehmen der Hafen- und

Logistikbranche teil“, so Leonards weiter. Diese praktische Zusammenarbeit zwischen militärischen und zivilen Akteuren bildete den Kern der Übung und zeigte die Verzahnung aller staatlichen und gesellschaftlichen Bereiche im Ernstfall.

Komplexes Übungsszenario fordert alle Beteiligten

Das Szenario ging von Ereignissen an ostwärts der baltischen Staaten aus, die eine vorbeugende Verlegung militärischer Kräfte an die Ostgrenze des NATO-Gebietes erforderten. Für Hamburg und die Übung bedeutete dies, dass Truppen den Hafen passieren, dort in Empfang genommen und über Straßen und Autobahnen Richtung Osten verlegt werden müssen – auch durch Teile der Hamburger Innenstadt.

Um Beeinträchtigungen für Verkehr und Wirtschaft zu minimieren, fanden die Übungsbewegungen nachts statt. Die Operationszentrale wurde in der Reichspräsident-Ebert-Kaserne in Hamburg-Iserbrook eingerichtet. Zusätzliche Herausforderungen wie simulierte Störfälle und zahlreiche Verwundete stellten die Teilnehmenden vor realitätsnahe Belastungsproben.

NH90 des TranspHubschrRgt 10 sichern Luftraum

Eine zentrale Rolle bei der Übung spielten die Hubschrauberkräfte des Kommando Hubschrauber. Zwei NH90 Transporthubschrauber des Transporthubschrauberregiments 10 aus Faßberg sicherten die nächtlichen Truppenbewegungen aus der Luft und demonstrierten die Bedeutung der dritten Dimension für militärische Operationen im urbanen Raum.

Die NH90-Besatzungen übernahmen dabei Aufklärungsflüge, Luftraumsicherung und Transportaufgaben. Gerade in der komplexen Infrastruktur einer Großstadt wie Hamburg zeigten die Hubschrauber ihre Flexibilität und Leistungsfähigkeit.

Breites Bündnis für die Verteidigung

An RED STORM BRAVO beteiligten sich neben dem Landeskommando Hamburg und der Panzerlehrbrigade 9 mit Teilen des Panzergrenadierlehrbataillons 92 und des Versorgungsbataillons 141 auch weitere Hamburger Bundeswehr-Dienststellen, darunter die Führungsakademie, das Bundeswehrkrankenhaus und das Feldjägerregiment 1.

Auf ziviler Seite wirkten bedeutende Hamburger Unternehmen und Institutionen mit: AIRBUS, Blohm & Voss, die HHLA, die Hamburg Port Authority, die Behörde für Inneres und Sport, das THW Hamburg, die Polizei Hamburg, die Feuerwehr Hamburg sowie die Agentur für Arbeit. Diese Zusammenarbeit unterstrich, dass im Verteidigungsfall alle Bereiche der Gesellschaft gefordert sind und nur durch koordiniertes Handeln die notwendige Resilienz erreicht werden kann.

Transparenz schafft Verständnis

Flankiert wurde RED STORM BRAVO von Anfang an von einem umfangreichen Kommunikationskonzept. Ziel war es, mit größtmöglicher Transparenz die Ziele der Übung zu vermitteln und zum Thema gesamtstaatlicher und gesamtgesellschaftlicher Verteidigungsfähigkeit und Resilienz sachlich aufzuklären. Über unterschiedliche Kanäle – Internet, soziale Medien, Print, Online, Radio, Podcasts uvm. – wurden die Hamburgerinnen und Hamburger bereits im Vorfeld auch über mögliche Beeinträchtigungen wie Fluglärm oder die nächtliche Kolonne informiert. Das Ergebnis war überzeugend: Die Übung erzeugte ein riesiges Medienecho mit großem Interesse an den Inhalten. Besonders erfreulich war das positive Feedback aus der Bevölkerung. Insgesamt ein gutes Zeichen dafür, dass die bewusst sehr offene und proaktive Kommunikation auf fruchtbaren Boden gefallen ist.

Bei einem Massenanfall von Verwundeten zählt jede Sekunde. Mit vertikalen Starts und Landungen können die Hubschrauber auch auf dem engen Hafengelände Verwundete aufnehmen.

Ausblick: RED STORM CHARLIE 2026

RED STORM BRAVO war ein wichtiger Meilenstein, aber nicht das Ende der Übungsreihe. Für September 2026 ist bereits die Folgeübung RED STORM CHARLIE geplant. Diese wird die Erkenntnisse und Erfahrungen aus den vorangegangenen Übungen aufgreifen und die Aufgaben und Herausforderungen der gesamtstaatlichen Verteidigungsfähigkeit weiter vertiefen.

RED STORM CHARLIE soll die Zusammenarbeit zwischen militärischen und zivilen Akteuren noch enger verzahnen und weitere Aspekte des Operationsplans Deutschland in die Übungsgestaltung einbeziehen. Damit wird die Übungsreihe zu einem nachhaltigen Instrument, um Deutschland auf seine Rolle als zentrale Drehscheibe der NATO-Verteidigung vorzubereiten. Eine Aufgabe, die nur gemeinsam, mit allen gesellschaftlichen Kräften, bewältigt werden kann.

Text:
KKpt Helena Magner, LKdoHH

Bilder:
HFw Aljosa Berjan, Bundeswehr
Lt d.R. Klaus Knuffmann, Bundeswehr

EIN BESONDERER BESUCH IN DER AUSBILDUNGSWERKSTATT

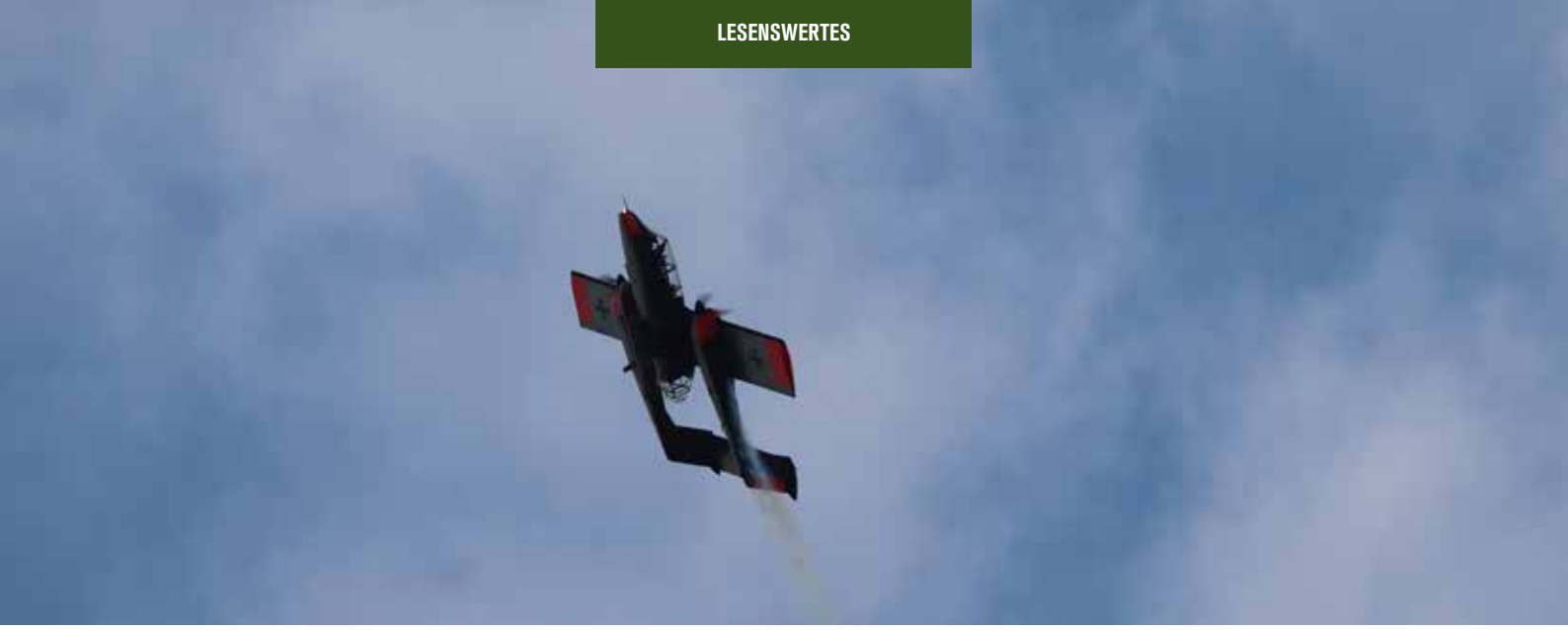
Ungewohnte Motorengeräusche gab es am Nachmittag des 29. September 2025 über dem Heeresflugplatz in Bückeburg. Dort, wo man fast nur das Geräusch von Rotoren kennt, durchdrang der Klang von zwei „Turboprobs“ die Luft. Der Grund: der Anflug einer North American Rockwell OV-10 „Bronco“. Nach einem Überflug und der Platzrunde setzte diese zur Landung an und rollte anschließend zur Halle 8.

Der Grund der Landung war der Besuch der Ausbildungswerkstatt des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums. Dort werden, neben MBB Bo105, Piper PA-42 und Piaggio P149D, noch drei Luftfahrzeuge des gleichen Typs in der Ausbildung des zweiten Ausbildungsjahres eingesetzt. Anhand praktischer Aufgaben erlernen sie dort die erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten. So werden zum Beispiel neben Montagearbeiten die Fahrwerke zerlegt und inspiziert und die Flugsteuerung eingestellt. Praxisnahe Aufgaben bereiten die Auszubildenden nicht nur auf den Beruf in Gänze, sondern auch auf die praktischen Ausbildungsabschnitte vor.

Der Besitzer der fliegenden OV-10 „Bronco“ Tony de Bryn verband seine bereits geplante Reise mit dem Besuch der Ausbildungswerkstatt und erfüllt sich damit den Wunsch die hiesige „Bronco“-Flotte aus der Nähe zu betrachten. Zusätzlich führte er als erfahrener Display-Pilot, der europaweit auf Airshows zu sehen ist, mit beeindruckenden Flugmanövern die Fähigkeiten des außergewöhnlichen Flugzeuges vor und begeisterte so die Auszubildenden. In der Luft zeigte die „Bronco“ ihre Leistungen: sei es bei schnellen Überflügen, Rollen oder die extreme Wendigkeit im langsamen Überflug.

Aber nicht nur Zuschauen war angesagt, sondern auch anpacken: so wurden die Auszubildenden unter fachmännischer Aufsicht bei den Nachbereitungen des Fluges eingebunden. Die erforderlichen Nachflugkontrollen wurden gemeinsam am

In der Ausbildungswerkstatt des IHTC werden die Auszubildenden Luftfahrzeugtechnikerinnen und -techniker an unterschiedlichen Luftfahrzeugen ausgebildet.



MIt einem spektakulären Überflüg über den Heeresflugplatz in Bückeburg startete der außergewöhnliche Besuch.

noch heißen Flugzeug durchgeführt. Angefangen bei Sichtkontrollen, Kontrollieren der Ölstände bis hin zum Anbringen der Abdeckungen wurde das Luftfahrzeug für das Abstellen über Nacht vorbereitet. Selbstverständlich wurden viele Fragen kompetent beantwortet.

Der Besuch sprach sich schnell herum. So nahm auch die Flugplatzfeuerwehr die Gelegenheit wahr sich das Flugzeug aus der Nähe anzuschauen und sich auf die Besonderheiten bei einem Notfall einweisen zu lassen.

Die Lackierung des Luftfahrzeuges deutet zu Recht auf eine Vergangenheit bei der Bundeswehr hin. Entwickelt in den 1960ern als Aufklärungs- und Erdkampfflugzeug setzte die Bundeswehr insgesamt 18 „Broncos“ unbewaffnet bis 1990 als Zielschleppflug ein. Nach der Ausmusterung wurden diese Maschinen auf verschiedene Museen, Ausbildungswerkstätten der Bundeswehr und der damaligen Technischen Schule der Luftwaffe verteilt. Tony de Bryn hat es mittlerweile geschafft davon wieder zwei Maschinen flugfähig zu machen.

Die Ausbildungswerkstatt des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum bildet pro Jahr 12 „Fluggerätelektroniker/-innen“ und 28 Auszubildende „Fluggerätmechaniker/-innen, Fachrichtung Instandhaltungstechnik“ aus und ist die größte Ausbildungswerkstatt des Heeres. Die dreieinhalbjährige zivile Berufsausbildung gliedert sich grob in zwei Abschnitte: in den ersten beiden Ausbildungsjahren werden die Grundlagen in der Ausbildungswerkstatt vermittelt. Im Anschluss werden die Auszubildenden bundesweit in den Fachwerkstätten der Heeresfliegerregimenter, der Luftwaffe und zivilen Kooperationspartnern ausgebildet. Dabei lernen sie durch Mitarbeit unter anderem die Technik der Luftfahrzeuge NH90, Tiger und Flächenflieger aller Art kennen.

Mit bestandener Abschlussprüfung werden zusätzlich die theoretischen Anteile der EASA CAT A plus einer Erfahrungszeit sowie, je nach Ausbildungsberuf, Anteile der EASA B1 oder B2 anerkannt. Die Lizenzen werden entsprechend im Regelungsraum der DEMAR angerechnet. Ein hoher Anteil der Auszubildenden bleibt im Anschluss bei der Bundeswehr in einer soldatischen oder zivilen Verwendung.

Mit großer Freude begrüßen die Auszubildenden den Besuch der „Bronco“.

Text:
TRAI Harald, IHTC ABW

Bilder:
TRAI Harald, IHTC ABW

CRAWL, WALK, RUN, FLY
– Den „Lost Place“ gewinnen

Die Vorbereitung: Wissen und Wildnis

Durch die Wiesen und Wälder des ländlichen Mahlwinkel im nordöstlichen Sachsen-Anhalt schlängelt sich eine Bahnlinie. Wer dieser Tage dort warten musste, konnte mit etwas Glück Soldatinnen und Soldaten sowie Hubschraubern beim Üben zusehen.

Die Männer und Frauen hatten einen Auftrag im Szenario der Landes- und Bündnisverteidigung zu erfüllen: sie mussten nach ihrer Anlandung durch die Wälder bis zum alten Flugplatz gelangen, diesen freikämpfen und sichern. Denn was heute eine Ruinenlandschaft inmitten der Wälder um Mahlwinkel ist, war einst ein sowjetischer Flugplatz mit angrenzender Kaserne. Zur Wendezeit beherbergte er neben einem Artillerie- und einem motorisierten Schützenregiment auch ein Kampfhubschrauberregiment, eine Drohnenstaffel und eine Hubschrauberstaffel. 1994 verließen die letzten Hubschrauber Mahlwinkel. Mittlerweile wachsen Bäume auf den Dächern und die Natur erobert sich zwischen Beton und zerbrochenem Fensterglas den Lost Place zurück.

Der taktische Vorteil von Geschwindigkeit und Überraschung

Der Erfolg der luftbeweglichen Operation hängt von der detaillierten Planung und vom Zusammenwirken der unterschiedlichen Kräfte ab. Genau dies üben die luftgestützten Kräfte vom Transporthubschrauberregiment 10, vom Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum und dem Hubschraubergeschwader 64 gemeinsam mit den spezialisierten bodengebundenen Kräften vom Fallschirmjägerregiment 26.

Erst im letzten Moment zu sehen: Knapp über der Waldkante fliegen die Transporthubschrauber mit hohem Tempo in die Landezonen.

Die Übungsserie Crawl, Walk, Run, Fly wurde 2024 von den Heidefliegern, dem Transporthubschrauberregiment 10, ins Leben gerufen. Das Ziel war es, so realitätsnah wie möglich zu üben und mit dem was man jetzt zur Verfügung hat, die Mission zu erfüllen. In diesem besonderen Szenario üben zwei Parteien mit entgegensetzten Zielen. Letztes Jahr bei der Operation Crawl, mussten spezialisierte Fallschirmjäger (EGB-Kräfte) die Übungsstadt Schnöggersburg im Gefechtsübungszentrum Heer einnehmen und sichern. Auch da war der Ausgang ungewiss und die Planungs- und Reaktionszeit extrem verkürzt. Von der Lagefeststellung bis zum fertigen Plan des Handelns vergingen wenige Stunden in denen alles koordiniert werden musste. Dieses Jahr folgte die Operation WALK. Wieder haben feindliche Kräfte ein Schlüsselgelände eingenommen und wieder ist alles, was die feindlichen Kräfte wissen: etwas wird passieren. Sie vermuten, dass ihre Einnahme des alten Flugplatzes nicht unbemerkt bleiben konnte und haben sich vorbereitet. Doch sie wissen nicht, wann oder wo etwas passieren wird. Soldaten des Wachbataillons haben sich verschanzt, haben sich vorbereitet und üben die Verteidigung eines Schlüsselgeländes – hier des alten Flugplatzes.

Die EGB-Kräfte üben zusammen mit den Hubschraubern das Annähern, das Einnehmen und Halten des Angriffsziels. Keine Partei weiß, was die Andere zur Verfügung hat. Das Wissen? Nur, was die eigene Aufklärung an Ergebnissen erzielen konnte. Und mit dem, was man hat, geht es in die Planung.

Die Hubschrauber NH90 und CH-53 verleihen den Kräften dabei entscheidende taktische Vorteile: eine massive Reduzierung der Annähe-

rungszeit und die Möglichkeit ohne Straßen, Schienen oder Flugplätze zu operieren. Die Hubschrauber können Bodenkräfte schnell und punktgenau an Landezonen absetzen, die für andere Fahrzeuge unerreichbar sind, und damit feindliche Infrastruktur umgehen. Die Hubschrauber sind die tragenden Säulen der Mobilität im vertikalen Raum.

Ganz so verloren und verlassen, wie es auf den ersten Blick scheint, ist das Gelände nicht. Die ramponierten Gebäude sind Teil des Eventparks Mahlwinkel. Hier unterstützt „Tactical Training Solutions“ das Training von Behörden – auch der Bundeswehr. Im Trainingscenter hat sich der Auswerteoffizier eingerichtet und verfolgt mit Argusaugen das Vorgehen der Soldatinnen und Soldaten. Auf einem der Tische ist ein großes Modell mit Wald und Gebäuden aufgebaut, mithilfe von Trackern kann der Hauptmann auf dem Monitor jede Position und jeden Schritt genau nachvollziehen. Das muss er auch, denn hier wird nicht nur be- und ausgewertet, auch die Feindkräfte melden hier ihre „Fortschritte“.

„Wir üben ein Szenario der Landes- und Bündnisverteidigung“, erklärt der Leitende des Durchgangs, Oberstleutnant Sven S. Er funkt, koordiniert, beantwortet Fragen – und behält den Überblick. In der Luft sind mittlere und schwere Transporthubschrauber vom Typ NH90 und CH-53. Im niedersächsischen Celle haben sie getankt und die Soldatinnen und Soldaten sind aufgesessen. Auch ein Fahrzeug wurde dort vorbereitet und wird, an langen Seilen unter dem Hubschrauber hängend, als Außenlast nach Mahlwinkel geflogen.

Nutzen, was da ist: die Palisaden und der Nebel bieten etwas Sichtschutz.

Auch Material und Fahrzeuge können eingeflogen werden.

Taktische Anlandung: schnell, präzise und leise

Alles beginnt mit der Phase „Gemeinsame Planung“. Bis spät in die Nacht stehen die Männer und Frauen vom Fallschirmjägerregiment 26 über dem großen Geländesandkasten. Bunt, mit Straßenkreide auf den Boden vom großen Besprechungszelt gemalt. Kleine Modelle stellen Windräder, Schützenpanzer und Hubschrauber dar. „Es ist wichtig zu sehen, was auf uns zukommen wird. Jeder muss wissen, was wann und wo passieren wird.“ erklärt einer der Soldaten.

Ihnen gegenüber die Hubschrauberpiloten. Gemeinsam sprechen sie letzte Details ab, denn am nächsten Morgen in aller Frühe wird es losgehen. Der Leiter der luftgestützten Mission betont bei der Vorbesprechung des Einsatzes: „Wenn ihr schlecht fliegt, werdet ihr abgeschossen. Dann bekommt ihr vom Schiedsrichter die Ereigniskarte „Aircraft Down“ und ihr müsst euch durchschlagen. Hier gibt es keine Joker oder Zauberlösungen. Wenn ihr gut seid, habt ihr Erfolg – wenn nicht, dann nicht. Aber so oder so werdet ihr etwas lernen.“

Bei der Luftverlegung fliegen die Hubschrauber unter Einhaltung strengster taktischer Flugprofile die Landezonen an. Diese wurden zuvor detailliert aufgeklärt und auf potenzielle Gefahren geprüft. Oftmals sind die Landezonen improvisiert – eine Waldlichtung, ein Feldweg oder ein Dach können mögliche Landezonen sein – was höchste Präzision der Piloten erfordert.

Die schnelle und unentdeckte Anlandung ist essenziell, um die Zeit am Boden und ohne Deckung zu minimieren und der feindlichen Aufklärung zu entgehen.

Die Integration: Luft-Boden-Zusammenarbeit

„Im Ausbildungs- und Übungszentrum Luftbeweglichkeit lernen die Soldaten und Soldatinnen nicht nur mit den Hubschraubern zusammenzuarbeiten. Sie lernen vor allem auch die Planungsprozesse, die luftbeweglichen Operationen vorausgehen“, erklärt der Leitende. „Die Soldaten und Soldatinnen müssen in kurzer Zeit viele komplexe Inhalte verinnerlichen und anwenden. Die Besatzungen der unterschiedlichen Hubschraubertypen, die Voraus- und die Hauptkräfte am Boden, die Logistik – all das muss vorab sauber geplant und durchdacht sein. Dafür gibt es Planungsprozesse, die muss man lernen und üben.“

Die Planung macht sich bezahlt: in den Landezonen sitzen die Männer und Frauen gut koordiniert von den Hubschraubern ab, alle bewegen sich zügig und sicher, wissen, was sie zu tun haben. In mehreren Gruppen bewegen sie sich durch den Wald. Aber reibungslos läuft es nicht, sie stoßen auf Widerstand. Soldatinnen und Soldaten des Wachbataillons haben sich als Feindkräfte ausstaffiert und versuchen nach Kräften, die Übungstruppe zu verlangsamen und in Feuergefechte zu verwickeln.

Damit alles noch realistischer wirkt, hat das Trainingscenter zudem zwei Schützenpanzer im Gelände platziert, welche die eingesetzten Feindkräfte unterstützen. Bis die Männer und Frauen den alten Flugplatz freigekämpft, die Gebäude gesichert und ihre Meldungen abgesetzt haben, vergehen einige Stunden in denen auch Verwundete versorgt werden müssen.

„Luftbewegliche Operationen können viele Soldaten betreffen. Auch wenn in diesem Durchgang spezialisierte Kräfte üben, muss die Fähigkeit dazu bei allen infanteristisch kämpfenden Soldaten aufgebaut werden“, stellt Oberstleutnant Sven S. klar.

Sein Kommandeur, Oberst Sönke Schmuck, beobachtet die Übung. „Der Flugplatz Celle ist eine Ausbildungsplattform und logistische Drehscheibe im Norden. Aus diesem Grund ist hier das Ausbildungs- und Übungszentrum Luftbeweglichkeit als zentrale Ausbildungseinrichtung des Heeres beheimatet. Kurzfristig kampfbereite, mobile Kräfte innerhalb des Bündnisgebietes flexibel verlegen, führen und durchhaltefähig versorgen zu können, ist wichtiger denn je.

Vor diesem Hintergrund stellen Mobilität und Interoperabilität wichtige Fähigkeiten im Zuge von Landes- und Bündnisverteidigung dar. Und genau diese Fähigkeiten spielen auch in der Luftbeweglichkeit eine große Rolle. Denn ohne Hubschrauber und Flugzeuge wären die nötige Mobilität und das hohe Tempo nicht zu gewährleisten. Gleichzeitig erhöht sich mit der Zahl der Akteure auch die Komplexität. Das muss man lernen und üben.“

Die Exfiltration: Rückkehr in die Sicherheit

Die abschließende Phase, die den Erfolg der gesamten Operation besiegelt, ist die geordnete Exfiltration – die Rückführung der Bodentruppen aus dem Operationsbereich.

Sobald der Auftrag erfüllt ist und das Gelände gesichert werden konnte, fordern die EGB-Kräfte ihre Rettungsflieger an. Der Hubschrauber ist hier erneut der entscheidende taktische Vorteil, da er die Kräfte unabhängig von Lande- und Startbahnen sowie Straßen aufnehmen kann und somit einen direkten, schnellen und sicheren Rückweg bietet.

Die Aufnahme der Bodentruppen erfolgt ebenso schnell und präzise wie die Anlandung. Die Soldaten steigen

Feuer und Bewegung: während der Kamerad schießt, können die Soldatinnen und Soldaten die nächste Deckung erreichen.

„Landen auf einem Handtuch“: mehr als eine kleine Wiese steht oft nicht als Landezone zur Verfügung.

unter gegenseitiger Deckung in die NH90 ein. Sobald alle Kräfte an Bord sind verlassen die Hubschrauber den Bereich schnellstmöglich. Die gesamte luftbewegliche Operation ist damit ein gutes Beispiel für die Verschmelzung von Spezialkräften und Luftfahrzeugen zu einem schnellen und kampfkräftigen Manöverelement.

„In der Ausbildung sind Fehler Ihr Freund! Lernen Sie daraus!“ wertet Oberstleutnant Sven S. dann am Ende auch aus. „Vieles wurde von der Übungstruppe sehr gut umgesetzt. Sie haben den Flugplatz genommen und wurden im Szenario nun durch die Folgekräfte abgelöst. Damit haben sie ihren Auftrag erfüllt. Ziel der Ausbildung war es, dass die Übungstruppe „Boden“ und „Luft“ in einem komplexen Szenario und mit einem Planungsprozess einen Operationsplan erstellt und diesen umsetzt. Die Komplexität ergab sich neben den unterschiedlichen Hubschraubern und deren logistischen Ansprüchen, ebenfalls aus der realitätsnahen Feindlagedarstellung mit Schützenpanzern, Steilfeuerkomponenten sowie Fähigkeiten zum elektronischen Kampf.“

Dieses Ziel wurde erreicht und hat erneut aufgezeigt, das luftgestützte Einsätze intensiver Übung bedürfen, um eine Operation auf der Ebene einer verstärkten Infanteriekompanie sowie einer gemischten Hubschraubeinsatzstaffel binnen Stunden anstatt Tagen ausplanen zu können.

Exfiltration: Hubschrauber bringen die Truppe nach dem Auftrag zurück.

Auch wenn eine Übung in dieser Größenordnung einen enormen logistischen und organisatorischen Aufwand bedeutet, gilt es diese Übungsserie, welche 2024 begann, weiter fortzuführen. Personalwechsel, neu gewonnene Erkenntnisse aus aktuellen Konflikten und Änderungen am Material bedürfen einer steten Weitergabe von Wissen und Praxis.

Text:
StFw Andrea Neuer,
Ausb/ÜbZLbwglk
Hptm Sophie Westphal,
TrspHubschrRgt 10

Bilder:
HptFw Julia Dahlmann,
KdoH Medien

SAREX „ADLER“

Internationale SAR Zusammenarbeit erfolgreich trainiert

Altenstadt / Münster / Zürich, 1. Oktober 2025 – Am 1. Oktober 2025 führten das Rescue Coordination Center (RCC) Münster in enger Abstimmung mit RCC Wien (Österreich) und RCC Zürich (Schweiz) die multilaterale Such und Rettungsübung SAREX „ADLER“ durch. Ziel war das Training grenzüberschreitender Führungs und Kommunikationsprozesse sowie der praktischen Zusammenarbeit mehrerer Luftfahrzeuge in einem realistischen Szenario.

Szenario und Ablauf

Das Übungsszenario sah eine „mid-air collision“ zweier Fallschirmspringer nach Absprüngen nahe Altenstadt (ETHA, Bailout Bereich ca. 47°40‘N / 10°48–49‘E) vor. Ab 06:34z erfolgte die Alarmierung. Ein ausgelöstes Notsignal (Personal Locator beacon (PLB)) signalisierte eine Notlage und löste einen sofortigen multinationalen Lageabgleich aus. Einsatzmittel waren ein deutscher Hubschrauber, EC145 (SAREX63, Kdo Niederstetten) und ein Schweizer Hubschrauber, Super Puma T 312 (SAREX01). Ein österreichisches Leichtflugzeug (OE BAX) konnte wegen technischer Probleme nicht teilnehmen. Zwischen etwa 08:06z und 08:12z wurden beide betroffenen Personen lokalisiert, medizinisch versorgt und nach Altenstadt transportiert.

Bei der Rettung von Menschenleben zählt jede Sekunde. Sobald die Besatzung an der Unfallstelle angekommen ist, wird mit der Stabilisierung und Bergung der Verwundeten begonnen.

Der Schwerpunkt der Übung lag in der internationalen Zusammenarbeit. Das RCC Münster übernahm die Hauptkoordination in enger, routinierter Abstimmung mit RCC Wien und RCC Zürich. Die Zusammenarbeit ermöglichte schnelle Taskings und abgestimmte Führungsentscheidungen. Deutsche und Schweizer Luftfahrzeuge arbeiteten unter multinationaler Einsatzführung koordiniert und die parallele Führung mehrerer Assets blieb insgesamt handhabbar. Die PLB Detektion sowie standardisierte SAR Frequenzen (u. a. 406,0 MHz SAR SAT, Überwachung 123,1 MHz) wurden effektiv genutzt. Der Einsatz zeigte auch den praktischen Nutzen digitaler Austauschwege.

Im Ergebnis kam es zu einer schnellen Lokalisierung und Bergung zweier Übungsteilnehmer dank PLB Signal und koordiniertem Luftsucheinsatz. Die medizinische Versorgung und Verlegung verliefen planmäßig und es bestätigte sich, dass grenzüberschreitende RCC Zusammenarbeit praktikabel und effektiv ist.

Aber es wurden auch einige Verbesserungsfelder identifiziert:

- Der On Scene Coordinator (OSC) wurde nicht eingesetzt. Zukünftig sollte der OSC standardmäßig genutzt werden, um taktische Führung und Informationsfluss vor Ort zu stärken.

Internationale Zusammenarbeit: Bei der Übung SAREX Adler arbeiteten die deutschen und schweizer Luftretter Hand in Hand. Ein Zeugnis langjähriger Kooperation.

- In Tiefflugphasen traten Funklücken auf (insbesondere Region Friedrichshafen); bei 5 000 ft kehrte die Funkverbindung zurück. SATCOM Tests und alternative Relay Lösungen sind ratsam.

- Unterschiede in Ausrüstung und medizinischer Ausstattung erfordern klarere Rollenverteilung (Search / Visual Identification / MEDEVAC) und abgestimmte Verfahren zur Priorisierung mehrerer PLB sollten definiert werden.

Fazit

SAREX „ADLER“ zeigte eindrücklich, dass internationale SAR Leitstellen in der Lage sind, grenzüberschreitende Einsätze effizient zu koordinieren und mehrere Luftfahrzeuge gemeinsam zu führen. Die Übung lieferte zugleich konkrete Ansatzpunkte zur weiteren Verbesserung taktischer Führung, Kommunikationssicherheit und Verfahrensharmonisierung — Themen, die die multinationalen Partner künftig gemeinsam angehen werden.

Text:
OTL Andre, Ltr SAR Leitstelle Münster

Bilder:
Hptm Oliver, SAR Leitstelle Münster

Der Verwundete Soldat ist stabil und bereit für die Verbringung in das nächstgelegene Krankenhaus zur weiteren Versorgung.

AVENGER TRIAD 2025

– leise, präzise und unverzichtbar

Die Großübung der NATO „AVENGER TRIAD 25“ fand vom 11. bis 31. Oktober 2025 statt. Ziel der Übung war es die Verteidigungsbereitschaft und Zusammenarbeit der NATO-Partner unter Beweis zu stellen und zu stärken. AVENGER TRIAD 25 ist in die NATO-Übung STEADFAST DUEL 25 eingebettet. Ein Team der Heeresfliegertruppe, bestehend aus Soldatinnen und Soldaten des Kommando Hubschrauber, Transporthubschrauberregiment 10 und Kampfhubschrauberregiment 36, bildete während der Übung eine Response Cell.

Wer in den achtziger Jahren REFORGER-Verbände an sich vorbeiziehen sah, hätte sich eines wohl nicht träumen lassen: Dass eines Tages die entscheidenden Gefechte auf Bildschirmen geschlagen werden – und trotzdem bitterer Ernst sind. Genau das ist STEADFAST DUEL 25: kein Computerspiel für Stabsoffiziere, sondern die Generalprobe dafür, ob die NATO im Ernstfall ihre Kräfte über Kontinente hinweg führen kann. Und mittendrin, eher im Maschinenraum als auf der Bühne, arbeitet die deutsche Heeresfliegertruppe an einem leisen, aber entscheidenden Teil dieser Abschreckung.

Eine Lage, zwei Übungen – Wie STEADFAST DUEL und AVENGER TRIAD ineinandergreifen

STEADFAST DUEL 25 ist die größte computerunterstützte Stabsrahmenübung der Allianz in diesem Jahr und die erste Artikel-5-Übung, an der alle 32 Bündnisstaaten beteiligt sind – inklusive der neuen Mitglieder Schweden und Finnland. Unter Führung des Joint Warfare Centre in Stavanger übt die NATO ihre regionalen Verteidigungspläne in einem 360-Grad-Szenario, das den gesamten Euro-Atlantik-Raum abdeckt und alle Domänen umfasst: Land, Luft, See, Cyberraum und Weltraum. Die drei Joint Force Commands Brunssum, Neapel und Norfolk trainieren gleichzeitig, eingebettet in ein Netzwerk aus 16 Gefechtsständen der Kommandostruktur und der Truppenstruktur.

Das ist mehr als ein großes Lagekarten-Seminar. STEADFAST DUEL 25 testet die neuen Planungsarchitekturen der Pläne zur Abschreckung und Verteidigung des Euro-Atlantischen Raums im Dauerbetrieb: ein 24/7-Battle Rhythm, der die politische Führungsfähigkeit mit dem militärischen Takt schlagen lässt. Digitale Führungsmittel, KI-gestützte Lageauswertung und vernetzte Simulationsumgebungen werden nicht als Spielerei erprobt, sondern hart dagegen gemessen, ob sie den Kommandeuren schnellere, bessere Entscheidungen ermöglichen. Die Übung ist damit ein Labor für Transformation – und zugleich ein belastbarer Nachweis, dass Artikel 5 keine Floskel, sondern Führungswirklichkeit ist.

In dieses große NATO-Bild fügt sich AVENGER TRIAD 25 als amerikanisch geführtes Gegenstück ein. Die U.S. Army Europe and Africa führt in dieser Übung als gemeinsamer, multinationaler Gefechtsstand gemeinsam mit dem Allied Land Command sieben NATO-Korps und US-Verbände in einem simulierten Großgefecht oberhalb der Korps-Ebene. Über 100.000 Soldatinnen und Soldaten sind im Szenario abgebildet, rund 4.000 Übungsteilnehmer arbeiten an verteilten Standorten von Deutschland über die USA bis Spanien, die Niederlande, Polen, Litauen und das Vereinigte Königreich.

Das Entscheidende: Erstmals sind AVENGER TRIAD 25 und STEADFAST DUEL 25 über ein gemeinsames Szenario und gemeinsame Führungs- und Informationssysteme miteinander verknüpft. Was in Stavanger als NATO-Artikel-5-Lage auf operative Ebene simuliert wird, setzt sich in Wiesbaden, Szczecin oder Grafenwöhr auf der LCC- und Korps-Ebene fort. Die transatlantische Führungsbrücke ist damit nicht mehr nur ein politisches Bild, sondern eine tatsächlich durchgespielte Befehlskette – mit allen Reibungen, die man lieber in der Übung als im Ernstfall identifiziert.

Die Heeresflieger im Gefüge von AVENGER TRIAD 25

Vor diesem Hintergrund wird der Beitrag der Heeresfliegertruppe sichtbar, auch wenn er sich nicht in spektakulären Flugaufnahmen bemisst. AVENGER TRIAD 25 ist im Kern eine Gefechtsstandübung, keine Flugvorführung. Hubschrauberlandungen im Morgengrauen finden hier auf dem Bildschirm statt – aber sie müssen in der Lageführung genauso geplant, geführt und unterstützt werden wie im scharfen Einsatz. Genau hier setzt die Aviation Brigade an, deren Fähigkeiten im Übungsszenario abgebildet und abgerufen werden.

Das Herzstück dieses Beitrags ist die Response Cell der Aviation Brigade. Diese Response Cell spiegelt einen vollwertigen, ausgebildeten Brigadestab, der im virtuellen Gefechtsfeld die Rolle der Heeresfliegerbrigade übernimmt. Sie plant luftbewegliche Operationen, legt Prioritäten für luftbewegliche Kräftereserven fest, koordiniert Aufklärung aus der Luft, bewaffnete Unterstützung aus dem Luftraum und Verwundetenlufttransport – und reagiert auf Aufträge des übergeordneten Korps.

AVENGER TRIAD verbindet und trainiert 12 NATO-Großverbände.

Für die höheren NATO-Gefechtsstände ist diese Response Cell der Aviation Brigade ein Prüfstein: Nur wenn die im Szenario abgebildeten Heeresfliegerkräfte glaubwürdig reagieren, kann ein Korpskommandeur seine Gefechtsführung realitätsnah erproben. Luftbewegliche Gegenstöße, das rasche Umgruppieren von Kräften, das Schließen einer Lücke, das Herauslösen von Verbänden aus der Front – all das hängt im Szenario davon ab, ob die Aviation Brigade in der Response Cell wie ein echter, einsatzbereiter Großverband funktioniert.

Für die Aviation Brigade selbst ist dieser Übungsrahmen vor allem eines: ein Härtetest und zugleich eine Schule der Führung. Die Verfestigung der Stabsprozesse ist eines der stillen, aber zentralen Ziele des deutschen Beitrags. Wo in Friedenszeiten vieles auf Dienstweg und Routine hinausläuft, wird in AVENGER TRIAD 25 die Realität von Landes- und Bündnisverteidigung simuliert: Informationsüberflutung, widersprüchliche Lagebilder, Zeitdruck und die Notwendigkeit, trotz aller Unsicherheit klare Entscheidungen zu treffen.

In dieser Umgebung zeigt sich, ob die Stabsprozesse der Heeresfliegerbrigade tragen. Wie zügig kann ein Luftunterstützungsbedarf aus der Division in konkrete Einsatzaufträge für Luftfahrzeuge übersetzt werden? Wie robust funktionieren das Zielauswahlverfahren, das Risiko- und Schadensmanagement, die Abstimmung mit Artillerie und bodengebundenen Kräften? Wie schnell lassen sich Start- und Landezonen, Nachschubketten und Verwundetentransport in einem komplexen, multinationalen Gefechtsfeld koordinieren? Jede dieser Fragen wird in der Response Cell nicht abstrakt diskutiert, sondern im Takt des NATO-Battle Rhythm beantwortet.

Aus- und Weiterbildung in den NATO-Entscheidungsprozessen und Battle Rythms

Gleichzeitig dient die Übung der Aus- und Weiterbildung von Personal in den NATO-Entscheidungsprozessen und Battle Rythms. Wer in der Heeresfliegertruppe künftig Verantwortung trägt – ob als S3-Offizier, Einsatzoffizier im Gefechtsstand oder als technischer Spezialist im Führungsunterstüt-

zungsbereich – muss das Zusammenspiel der NATO-Führungsebenen nicht nur kennen, sondern praktisch erlebt haben. Die komplexen Entscheidungsprozesse von SHAPE über die Joint Force Commands bis hinunter auf Korps- und Brigadestufe sind nur dann im Ernstfall beherrschbar, wenn das Personal die Sprache, die Abläufe und die Taktung dieses Systems verinnerlicht hat. AVENGER TRIAD 25 bietet genau das: ein realitätsnahes, aber kontrolliertes Umfeld, in dem deutsche Heeresfliegeroffiziere und -unteroffiziere lernen, wie man sich in den multinationalen Entscheidungswegen bewegt, ohne die eigenen Interessen und Möglichkeiten aus den Augen zu verlieren.

Die Heeresfliegertruppe profitiert dabei doppelt. Zum einen schärft sie ihr eigenes Profil als operativer „Game Changer“ im Landgefecht – nicht als Anhängsel der Kampftruppen, sondern als manövrierfähige, reichweitenschnelle Fähigkeit, die dem Korpskommandeur Optionen eröffnet. Zum anderen wächst sie weiter in die Rolle eines verlässlichen, berechenbaren Partners innerhalb des Bündnisses hinein. Wer in einer Übung wie AVENGER TRIAD 25 tagelang Schulter an Schulter mit US-, polnischen, niederländischen, französischen und britischen Stäben arbeitet, lernt die Erwartungen der Partner genau kennen – und kann sie im Zweifel auch selbstbewusst einhegen.

Der Weg nach vorn: Was das nächste Jahr von der Heeresfliegertruppe verlangt

Der Blick nach vorn zeigt, dass STEADFAST DUEL 25 und AVENGER TRIAD 25 keine isolierten Ereignisse sind, sondern Bausteine eines längerfristigen Aufwuchses an Führungsfähigkeit. Für das Joint Force Command Brunssum ist STEADFAST DUEL 25 ein wesentlicher Schritt auf dem Weg zur vollen Zertifizierung in seiner Rolle als regionaler Führer von NATO-Landstreitkräften. Für das Multinationale Korps Nordost war AVENGER TRIAD 25 die Generalprobe vor der Combat Readiness Evaluation im kommenden Jahr – dem entscheidenden Meilenstein auf dem Weg zum Regional Warfighting Corps für den baltischen Raum.

Für die Army Aviation Brigade selbst liegt der „Way ahead“ klar auf der Hand. Erstens: Die Response Cell der Brigade wird weiter zum festen Bestandteil des NATO-Übungskalenders ausgebaut. Je mehr Personal, insbesondere junge Stabsoffiziere und erfahrene Unteroffiziere, im Rahmen solcher CPX-Formate durchrotieren, desto breiter trägt sich die Erfahrung in die Truppe. Zweitens: Die in AVENGER TRIAD 25 erreichte Verfestigung der Stabsprozesse darf nicht als Endzustand missverstanden werden. Sie ist eine Momentaufnahme, die es nun im Alltag zu pflegen und in weiteren Übungen zu verfeinern gilt – von nationalen Stabsübungen bis hin zu kombinierten LIVEX-Formaten, in denen reale Flugbewegungen und simulierte Großlage zusammengeführt werden.

Drittens schließlich: Die Aus- und Weiterbildung von Personal in den NATO-Entscheidungsprozessen und Battle Rythms muss sich von einer punktuellen Übungsteilnahme zu einem dauerhaften Ausbildungspfad entwickeln. Das bedeutet, dass Lehrgänge, Stabsdienst-Ausbildungen und Verwendungsketten in der Heeresfliegertruppe noch gezielter auf multinationale Führungsverwendungen ausgerichtet werden. Wer morgen als deutscher Heeresfliegeroffizier im Gefechtsstand eines NATO-Korps sitzt, sollte NATO-Verfahren nicht nur aus einem dicken Handbuch kennen, sondern aus praktischer Routine – so wie früher jeder Offizier wusste, wie eine Alarmierung im Kalten Krieg ablief.

Für den außenstehenden Beobachter mag das unspektakulär klingen. Es gibt keine Bilder von Hubschraubern im Tiefflug, keine eindrucksvollen Live-Schießen. Aber die Wahrheit ist: Die eigentliche Schlagkraft der Heeresfliegertruppe beginnt lange, bevor die Rotoren anlaufen. Sie beginnt in den Stäben, in den unscheinbaren Gefechtsständen, während Übungen wie STEADFAST DUEL 25 und AVENGER TRIAD 25, in denen Tag und Nacht Entscheidungen vorbereitet werden. Dort, in der Response Cell der Aviation Brigade, wird das Fundament gelegt, damit Deutschland und seine Verbündeten im Ernstfall nicht improvisieren müssen, sondern vorbereitet sind.

Wer sich daran erinnert, wie ernst man in Zeiten des Kalten Krieges REFORGER nahm, wird in diesen digitalen Gefechten etwas Vertrautes wiederfinden: den nüchternen Willen, den Frieden dadurch zu sichern, dass man den Krieg so gut vorbereitet, dass niemand ihn riskieren will. Genau dazu leistet die Heeresfliegertruppe in AVENGER TRIAD 25 ihren Beitrag – leise, präzise und unverzichtbar.

Text:
Hptm Dennis Teilmanns, KdoHubschr

HÖHER – SCHWIERIGER – WIRKUNGSVOLL

Gebirgsflug-Ausbildung in Saillagouse

Dass der Einsatz im Gebirge nicht zum täglichen Brot einer Panzer- oder Transporthubschraubereinheit gehört, steht außer Frage. Doch gerade in dieser Besonderheit liegt der entscheidende Mehrwert einer anspruchsvollen Gebirgsflug¬ausbildung: In der bewussten Wahl eines Einsatzraums jenseits des Gewohnten. Im Raum Saillagouse in den Pyrenäen schaffen wir ein Szenario, in dem Piloten, Fluglehrer und Bordmechaniker nicht nur Routine auffrischen, sondern Fähigkeiten vertiefen, erweitern und einer Validierung unterziehen.

Die besondere Herausforderung des Höhenraums

Wie der Fliegerarzt des Regiments treffend formuliert: „Sainte Leocadie 4 200 ft, Gebirgszüge Pyrenäen 8000 – 10000 ft. Die Besatzungen im Raum Saillagouse sind einem vermutlich nennenswerten zusätzlichen Stressor ausgesetzt, dem der Höhe.“ Ein Blick auf die Zahlen zeigt: Im deutschen Alpenraum erreichen Berge typischerweise 5000 – 6500 ft, während im Pyrenäenraum Höhen von 7000 – 9000 ft bzw. höher regelmäßig realisiert werden. Damit entsteht zweifellos eine physiologisch-psychische Mehrbelastung.

Die Fachliteratur stellt klar: „Flying in hilly or mountainous terrain is particularly demanding … challenging geographical conditions, unstable weather and limited manoeuvring space introduce additional risks.“ (European Helicopter Safety Team/ European Union Aviation Safety Agency) Weiter heißt es: „We will divide mountain flying awareness into five categories: helicopter performance, environmental, physiological, navigation, and back-country preparation.“

Damit wird klar: Der Höhenraum im Raum Saillagouse bildet ein „erweitertes Spielfeld“, in dem wir nicht nur Standardabläufe trainieren, sondern bewusst Kräfte und Grenzen ausloten um im Ernstfall belastbar aufgestellt zu sein.

Ausbildung auf hohem Niveau – vielfältige Qualifikationen

Unser Ausbildungsprogramm in Saillagouse deckt ein breites Spektrum ab:

1. Piloten mit der Qualifikation „Gebirgsflug bei Tag“
2. Piloten mit der Qualifikation „Gebirgsflug bei Nacht“
3. Fluglehrer zur Qualifikation „Gebirgsfluglehrer bei Tag“
4. Fluglehrer zur Qualifikation „Gebirgsfluglehrer bei Nacht“
5. Bordmechaniker mit Qualifikation „Gebirgsflug“

Mehr Belastung – mehr Output

Indem wir bewusst in ein Terrain mit größerer Höhe und anspruchsvolle-

Präzision und Kommunikation – der Schlüssel zu einer unfallfreien Landung.

Schroffes Gelände, eingeschränkte Anflugwege – NH90 im Anflug.

ren Bedingungen gehen, erzeugen wir eine Ausbildungssituation mit größerer Streuung der Parameter – Meteorologie, Höhenleistung, Navigation und Gelände. Das stärkt nicht nur das Können, sondern die Sicherheit. Handbücher zur Hubschrauber-Gebirgsfliegerei nennen genau diese Elemente als Kernbestandteile: Veränderte Leistungsdaten durch geringere Luftdichte, Turbinenleistung bei Höhenflug, Thermik- und Windabschirmung, sowie sicheres Manövrieren in engen Gebirgstälern.

Psychologischer Mehrwert – Belastungsresilienz entwickeln

Aus psychologischer Sicht gilt: Wenn eine Crew unter anspruchsvolleren Bedingungen trainiert, wächst nicht nur das technische Können, sondern auch die psychische Widerstandsfähigkeit („Resilienz“) gegenüber Stressoren, hoher Arbeitsbelastung, plötzlichen Problemen und unvorhersehbaren Entwicklungen. Studien zeigen etwa: „Psychological stress negatively

Bestimmung des Landepunktes und der Leistungsreserven bei einem Probeanflug.

predicts subjective well-being. Higher levels of self-esteem and social support may play a protective role…". Zusammengefasst bedeutet das: Wer in einem harschen Terrain gelernt hat, reagiert im Einsatz ruhiger, entschlossener und sicherer. Genau das ist ein realer Beitrag zur Einsatzfähigkeit.

Übertragbarkeit auf sonstige Einsatzräume

Auch wenn aktuell vielleicht weniger direkte Gebirgseinsätze auf dem Plan stehen: Die Erfahrung zeigt, dass Ausbildung unter extremeren Bedingungen Leistungsreserven sichert, die in anderen Einsatzsituationen genau den Unterschied machen können. Es ist vergleichbar mit dem Prinzip „Trainiere dort, wo es schwieriger ist, damit der Einsatz nachher einfacher erscheint und besser beherrscht wird".

Somit gilt: Wer beherrscht, was anspruchsvoll ist, bleibt auch im vermeintlich „einfacheren" Einsatz oben.

Was sagt der Leiter Flugbetrieb?

„Gebirgsflug ist kein Sonderding. Er ist eine der prägendsten Einsatzformen für den Hubschrauber, denn er führt uns an das Leistungslimit des Systems und der Besatzung. In Saillagouse fliegen wir nicht im Standard-Übungsumfeld, wir fliegen in einem Umfeld, das weder alltäglich noch vollumfänglich berechenbar ist: große Höhen, eingeschränkte Anflugmöglichkeiten, reduzierte Leistung, Wetterumbrüche binnen Minuten. Die Ausbildung dort macht uns besser, nicht nur für das Gebirge, sondern für jede Einsatzlage!"

„Ich sehe dabei drei relevante Dimensionen: Die technische (Leistungsreserven des Hubschraubers, Luftdichte, Wind, Orographie), die personelle (Crewkoordination, Stressmanagement, Entscheidung unter Unsicherheit) und die mentale (Erhöhen der Komfortzone der Besatzung). Wo früher die Grenze war, kann es jetzt noch weiter gehen. Und genau das ist der Punkt: Wenn wir mit den anspruchsvollsten Rahmen für die Ausbildung wählen, steigt unsere Handlungssicherheit im gesamten Spektrum der Fliegerei. Ein gereifter Luftfahrzeugführer muss an die Grenzen gehen wollen und können. In diesem Umfeld kommt es noch ganz überwiegend auf die manuellen Fähigkeiten und Fertigkeiten des Individuums an, um einen Auftrag erfolgreich durchführen zu können. Fliegerisches „Handling" und richtige Entscheidungsfindung können hier, wie in keinem anderen Umfeld, geschult und abverlangt werden."

Mit solchen Worten wird deutlich: Es geht nicht nur um Gebirgsflugausbildung im engeren Sinne. Es geht um das Entwickeln von Fähigkeiten, die in jedem anspruchsvollen Einsatz den Unterschied machen: Das händische Fliegen des Hubschraubers im Grenzbereich.

Text:
Hptm H., TrspHubschrRgt 30

Bilder:
Fw H.

WIR SIND TIGER – KAMPFHUBSCHRAUBERREGIMENT 36

Zwischen Kernauftrag und Öffentlichkeitsarbeit

Fritzlar – Ein ereignisreiches und forderndes Jahr 2025 liegt hinter den Kameradinnen und Kameraden des Kamphubschrauberregiment 36. Als Speerspitze der seit dem 1. Januar 2025 neu aufgestellten Aviation Brigade und als einziger Kampfhubschrauberverband des deutschen Heeres, prägten das Jahr Übungen, Schießvorhaben und öffentlichkeitswirksame Großveranstaltungen sowohl im nationalen als auch im internationalen Kontext.

Regimentsübergabe

Das Jahr startete mit einem feierlichen Appell in der Georg-Friedrich-Kaserne anlässlich des Wechsels an der Spitze des Verbandes. Nach 6 Jahren als Regimentskommandeur übergab Herr Oberst Sönke Schmuck das Regiment am 16. Januar an seinen Nachfolger Herrn Oberst Thomas Blum. In Anwesenheit der damaligen Wehrbeauftragten des Deutschen Bundestages, Eva Högel, Regierungspräsident Mark Weinmeister und Vertretern der lokalen Politik bedankte sich Oberst Schmuck für die vergangene Zeit und die ihm gegenüber gezeigte Loyalität. Zu diesem besonderen Anlass konnte anschließend eine Flugvorführung unseres Kampfhubschrauber Tigers bewundert werden.

Griffin Lightning

Ein besonderes Highlight stellte die Großübung Griffin Lightning 2025 von April bis Juni im Baltikum dar. Das Kampfhubschrauberregiment 36 beteiligte sich im Rahmen der NATO-Übung mit 8 Luftfahrzeugen, einem Forward Arming and Refuelling Point (FARP) Element sowie den dazugehörigen Technik- und Versorgungspaketen. Nach vorangegangener Alarmierung setzten sich alle Kräfte zu Land, zu See und zu Luft in Richtung Panevežys – Litauen in Marsch, um vor Ort zusammen mit Kräften aller Heeresfliegerverbände sowie Kräften der Luftwaffe, des Cyber- und Informationsraums sowie des Unterstützungsbereichs das gesamte Fähigkeitsspektrum der deutschen Aviation Brigade zu beüben. In den 3 Wochen Flugbetrieb vor Ort, verdeutlichte das Kampfhubschrauberregiment 36 mit mehr als 430 erbrachten Flugstunden und einem erfolgreichen Schießen auf dem Übungsplatz Pabrade, seine Einsatzbereitschaft und bewies erneut sein Können im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung.

Von Schneller Adler bis Griffin Strike

Auch im Jahr 2025 war das Regiment erneut auf zahlreichen Übungen und Übungsplätzen gebunden. Im Rahmen mehrwöchiger Schießvorhaben mit dem Kampfhubschrauber Tiger, konnten insgesamt 350 Flugstunden erbracht werden, um so die Besatzungen sowie das zugehörige Bodenpersonal im Schießbetrieb zu beüben. Bei verbandsübergreifenden Übungen wie zum Beispiel Übungen der Serie Griffin Strike und Toxic Badger, konnten Dimensionsübergreifende Verfahren trainiert und Abläufe verfestigt werden. Damit bestätigte der Verband erneut seine Bereitschaft für die Verpflichtungen im Rahmen von Operationen der nationalen Kriesenvorsorge.

Öffentlichkeitsarbeit und Präsenz

Spätestens mit dem geplanten Aufwuchs der Bundeswehr und der Heeresfliegerkräfte kommt der Nachwuchswerbung und der Öffentlichkeitsarbeit eine besondere Bedeutung

zu. So standen im Jahr 2025 auch für das Kampfhubschrauberregiment 36 erneut zahlreiche Großveranstaltungen in Deutschland und benachbarten Ländern an. Neben dem Tag der Bundeswehr im Juni, an dem der Verband an drei Standorten seinen Hubschrauber vorstellte, konnte der KH Tiger auch auf Landesfesten wie dem diesjährigen Hessentag in Bad Vilbel einem breiten Publikum vorgestellt werden. Darüber hinaus konnte das Display Team Tiger bei internationalen Luftfahrt-Events wie der Antidotum-Airshow in Polen, der Roskilde Airshow in Dänemark und den NATO-Days in Tschechien großes Interesse für das Hauptwaffensystem und den Verband wecken.

2026 im Zeichen des Aufwuchses

Als Kampfhubschrauberregiment 36 können wir auf ein herausforderndes Jahr 2025 zurückblicken. Mit rund 2850 abgeleisteten Tiger-Flugstunden konnten wir erneut unsere Einsatzbereitschaft demonstrieren. Von Großübungen und Schießvorhaben bis Öffentlichkeitsarbeit hat der Verband seine Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt und erneut bewiesen: **Wir sind bereit.**

Im neuen Jahr werden uns neben den jährlichen Vorhaben auch völlig neue Herausforderungen begegnen. Mit der geplanten Einführung des Leichtenkampfhubschraubers H145M erweitert das Regiment seine Fähigkeiten und erhöht zukünftig seine Abstandfähigkeit. Hierfür sind bereits im vergangenen Jahr intensive Vorbereitungen getroffen worden und das Personal des Verbandes wird sukzessive weiter für diese Aufgabe qualifiziert. So wird der Verband auch im Jahr 2026 seinen Aufgaben nachkommen und erneut ein verlässlicher Pfeiler in den Bündnisverpflichtungen der Bundeswehr sowie in ihrem Aufwuchs sein.

Text:
Kampfhubschrauberregiment 36

Bild:
Kampfhubschrauberregiment 36

SIEBEN SÄCKE SOLIDARITÄT

Kinocenter Stadthagen unterstützt die Bundeswehr mit „Aktion Pfötchen“

Stadthagen. Ein starkes Zeichen der Verbundenheit mit der Truppe: Der Betreiber des Kinocenter Stadthagen, Frank Rubba, hat mit dem Kommando Hubschrauber aus Bückeburg sieben prall gefüllte Säcke Kronkorken für die Aktion Pfötchen übergeben. Entgegengenommen wurden sie vor Ort von Oberstabsfeldwebel Rene, Kompaniefeldwebel des Kommandos.

Rubba war 2023 beim Tag der Bundeswehr in Achum auf die Sammelinitiative aufmerksam geworden – ausgerechnet bei einer Hundeshow der Militärpolizei. Seither sammeln seine Häuser Kronkorken für den guten Zweck. Heute spendete er zum ersten Mal das zusammengekommene Material und setzt damit ein klares Zeichen: Gesellschaft und Bundeswehr ziehen an einem Strang.

Wem hilft die Aktion – und wie?

Die Aktion Pfötchen – Kronkorken für Therapie- und Assistenzhunde unterstützt einsatzgeschädigte Soldatinnen und Soldaten, insbesondere mit einer posttraumatischen Belastungsstörung (PTBS), bei der Finanzierung von Therapie- und Assistenzhunden. Das Prinzip dahinter ist einfach: Kronkorken werden an Sammelstellen gebündelt, anschließend an einen Verwerter abgegeben; der Schrotterlös fließt in die Ausbildung der Hunde. Pro Tonne Kronkorken kommen – je nach Tagespreis – rund 200 Euro zusammen; die Ausbildung eines Hundes kann bis zu 25.000 Euro kosten. So verwandeln viele kleine Metallstücke spürbar den Alltag der Betroffenen.

Mehrwert für die Bundeswehr und die Region

Für die Bundeswehr ist das Engagement doppelt wertvoll: Es steht einerseits für Wertschätzung gegenüber den Menschen hinter der Uniform und stärkt andererseits die zivil-militärische Verbundenheit vor Ort. Wenn Unternehmen, Vereine oder Schulen mitmachen, entstehen niedrigschwellige Netzwerke der Hilfe – sichtbar etwa in vielen Kommunen, in denen bereits hunderte Kilo Kronkorken zusammenkommen und so auch im Landkreis Schaumburg.

Klare Wege über Sammelstellen

Die Übergabe im Kinocenter Stadthagen erfolgte in Abstimmung mit dem Kommando Hubschrauber. Grundsätzlich nutzt die Aktion die bundesweit eingerichteten Sammelstellen und verteilt die Abgabe an Verwerter über bestehende Strukturen – regelmäßige Abholungen durch die Truppe sind dabei nicht vorgesehen.

Das Kommando Hubschrauber dankt Frank Rubba und seinem Team für die tatkräftige Unterstützung. Die sieben Säcke aus dem Kinocenter Stadthagen zeigen, wie gelebte Nachbarschaft aussieht: Viele kleine Beiträge, ein großer Effekt – und ein ermutigendes Beispiel für weitere Partnerschaften in der Region.

Mit Lächeln im Gesicht übergibt Frank Rubba dem Kompaniefeldwebel des Kommando Hubschrauber in einem Akt der Solidarität sieben prall gefüllte Säcke voller Kronkorken.

Text:
Hptm Dennis Teilmanns, KdoHubschr

Bild:
Hptm Dennis Teilmanns, KdoHubschr

PEERZUSAMMENZIEHUNG 2025

Weiterbildung, Austausch, Kameradschaft

In der 50. Kalenderwoche tagten in Bückeburg in der Jägerkaserne PEERs der Heeresfliegertruppe gemeinsam mit der Truppenpsychologie aus dem Kommando Hubschrauber.

PEERs – so steht es in der A-2662/6 – sind Bundeswehrangehörige mit einer Zusatzqualifikation (Ausbildung) als Unterstützungspersonal im Bereich der Notfallpsychologie und der Psychologischen Krisenintervention.

Im Schwerpunkt der Tagung stand der Austausch zu notfallpsychologischen Themen im Katastropheneinsatz am Beispiel des Ahrtalunglückes. Heeresflieger waren in den vergangenen Jahren immer wieder in Katastropheneinsätzen, wie der Fluthilfe und der Brandbekämpfung im Inland eingesetzt. Einsätze, die eine truppenpsychologische Begleitung oder Nachbereitung erforderlich machten.

Im weiteren Schwerpunkt standen außerdem fachliche Neuerungen zur Krisenintervention, Erfahrungen aus der Heeresfliegerübung GRIFFIN LIGHTNING, bei der auch präventive PEER-Arbeit integriert wurde, sowie der gemeinsame Austausch zu den Tätigkeiten an den verschiedenen Standorten der Heeresflieger.

Was sollte man mitbringen, wenn man PEER werden möchte?

Eine wesentliche Voraussetzung für den Einsatz als PEER ist die uneingeschränkte Freiwilligkeit. Es handelt sich dabei also im Grunde um eine Arte Ehrenamt, für die man der Bundeswehr bereitsteht. Die PEER-Aufgaben sind dabei personen- und anlassbezogen und werden keinem Dienstposten der Sollorganisation zugeordnet.

Art und Umfang der Tätigkeit erfordern ein hohes Maß an sozialer Kompetenz (insbesondere Empathie, Wertschät-

OTL Oliver G. trug zu den gemachten Erfahrungen beim Ahrtalkatastropheneinsatz vor.

zung, Kommunikationsfähigkeit) sowie Planungs- und Organisationsgeschick. Erfahrungen im Einsatz, sowie Berufs- und Lebenserfahrung sind vor dem Hintergrund der Akzeptanz durch die Betroffenen wünschenswert.

Wie die Vorschrift A-2662/6 ausführt, ist der erfolgreiche Abschluss des Lehrgangs „Unterstützungspersonal für Notfallpsychologie und psychologische Krisenintervention – Peer Ausbildung“ die Voraussetzung für die Tätigkeit und den Einsatz als PEER.

Eine formelle Voraussetzung um den zehntägigen Lehrgang zu besuchen ist eine Mindestrestdienstzeit von vier Jahren. Nach abgeschlossener Ausbildung erhalten die Lehrgangsteilnehmer eine Lehrgangsbescheinigung. Soldatinnen und Soldaten erhalten zusätzlich die TIV-ID/Bezeichnung 1000430/Helfer bzw. Helferin bei Belastungsbewältigung (Peer) zuerkannt. Folgende Schwerpunkte werden auf dem Lehrgang vermittelt:

- Das Erkennen und Einschätzen von Belastungssituationen,
- Kenntnisse über in Folge von psychischen Belastungen jeglicher Art ausgelöste Prozesse und Reaktionen bis hin zu psychischen Störungen und Erkrankungen,
- Maßnahmen der Psychologischen Ersten Hilfe,
- Kenntnisse zum Umgang mit Verwundung und Tod,
- Kenntnisse über Strukturen, Aufgaben und Zusammenwirken der an der Psychosozialen Unterstützung beteiligten Fachdienste und Partner (Abstimmung im PSN, Bundeswehrbetreuungsorganisation),
- Grundkenntnisse über psychiatrisch-psychotherapeutische Versorgungsstrukturen in der Bundeswehr,
- Grundlagen der Beratung und Gesprächsführung mit belasteten und trauernden Personen sowie Maßnahmen und Aufgaben im Rahmen der Durchführung von Psychologischer Krisenintervention/Notfallpsychologie.

Einen der begehrten PEER Lehrgansplätze zugewiesen zu bekommen stellt nicht selten eine Herausforderung dar. Empfehlenswert ist es, dies im Einvernehmen mit den jeweiligen Disziplinarvorgesetzten im Voraus zu planen. Wenden Sie sich bei Fragen gerne an die Truppenpsychologie im Kommando Hubschrauber.

Text:
ORR Mike

Bild:
Alexander Bozic, IHTC

SIE WOLLEN EINEN ARTIKEL SCHREIBEN?

Gerne nehmen wir Ihre Artikel für die NachVorn an.

Voraussetzung:
- **Kurzer aber prägnanter Text als Word Datei ohne weitere Formatierungen,**
- **Aktuelle und „NachVorn“ gerichtete Themen,**
- **Bilder als JPEG unter Benennung des Fotografen (Bildrecht) ...**

Die Entscheidung zur Veröffentlichung trifft die Redaktion.

Artikel und Bilder senden Sie bitte an:
KdoHubschrPresse@bundeswehr.org

Redaktionsschluss beachten!!!

02/26
NÄCHSTE AUSGABE

29.05.
REDAKTIONS-SCHLUSS

In strahlender Herbstsonne übergibt Oberst Bodo Schütte der Leiterin des Pädagogikteams des Kinderhospiz Löwenherz Christina Schwecke eine Einladungskarte für einen Besuch bei den Bückeburger Heeresfliegern.

EIN TAG VOLLER HOFFNUNG

Oberst Bodo Schütte lädt das Kinderhospiz Löwenherz nach Bückeburg ein

Syke/Bückeburg – Mit einer Geste, die Herzen berührt, lädt Oberst Bodo Schütte, Standortältester des Heeresfliegerstandorts Bückeburg, die Kinder und Familien des Kinderhospizes Löwenherz Syke zu einem ganz besonderen Tag auf den Heeresflugplatz ein.

Dieser Besuch soll den Kindern unbeschwerte Momente schenken – Augenblicke, die im oft herausfordernden Alltag von unschätzbarem Wert sind. Vor dem „Treffpunkt Löwenherz“ überreichte Oberst Schütte eine symbolische Einladungskarte an die Leitung des Pädagogik-Teams des Hospizes Christina Schwecke-Ernst.

Auf dem Foto halten beide die großformatige Karte, die mit dem Bild eines Heeresflieger-Hubschraubers bereits einen kleinen Vorgeschmack auf das Erlebnis vermittelt. Das farbenfrohe Löwen-Maskottchen und der sonnige Tag verleihen der Übergabe eine besonders warme Atmosphäre.

Ein wichtiger Partner bei der Planung und Durchführung dieses besonderen Erlebnistages ist das Betreuungsbüro Bückeburg. Mit großem Engagement unterstützt das Team die Vorbereitung und sorgt dafür, dass die Kinder, ihre Geschwister und Familien vor Ort bestmöglich begleitet werden.

Diese Zusammenarbeit macht vieles möglich und unterstreicht die enge Verbundenheit des Standorts mit sozialen Einrichtungen.

„SOLCHE TAGE KÖNNEN KLEINE WUNDER WIRKEN“, BETONTE SCHÜTTE BEI DER ÜBERGABE.

Den Kindern nicht nur spannende Eindrücke aus der Welt der Heeresflieger zu ermöglichen, sondern ihnen vor allem Freude und Leichtigkeit zu schenken, sei eine echte Herzensangelegenheit.

Auch das Team von Löwenherz zeigte sich tief bewegt. Die Einladung sei ein Lichtblick – ein Tag, an dem die Kinder und ihre Familien staunen, lachen und neue Kraft tanken dürfen.

Der genaue Besuchstermin wird in den kommenden Wochen abgestimmt. Die Vorfreude ist bereits jetzt groß.

Text:
Kommando Hubschrauber

Bilder:
Bundeswehr

FLASH-NEWS

AUFSTELLUNG

Am 31. Juli 2025 wurde die Continuing Airworthiness Management Organisation der Bundeswehr (CAMOBw) mit einem feierlichen Appell in den Dienst gestellt. Einen Tag später, am 01. August 2025, hat die CAMOBw die Arbeit aufgenommen.

STANDORTBIWAK

Jeden ersten Freitag im September lädt traditionell der Standortälteste der Georg-Friedrich-Kaserne zu dieser Feier ein. Bei seinem ersten Biwak als Gastgeber konnte der Oberst Blum mehr als 1000 Gäste am Eingang zur Kaserne begrüßen. Als besonderes Highlight des Abends war wieder einmal der hervorragende Auftritt des Heeresmusikkorps Kassel.

FEIERLICHKEITEN

Der Tauberfränkische Adend 2025 brachte zahlreiche Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Gesellschaft und Bundeswehr zusammen und bot einen festlichen Rahmen für den regionalen Austausch. Im Mittelpunkt des Abends stand die feierliche Übergabe des Ehrenamtes des Tauberfränkischen Kommandeurs an Jochen Eichelmann, Geschäftsführer des Medienhaus Fränkische Nachrichten. Die Veranstaltung verdeutlicht die enge Verbundenheit zwischen der Region und dem Transporthubschrauberregiment 30 „Tauberfranken“.

INFORMATIONSVERANSTALTUNG

Vom 11. Bis 13. November fand die Informationsveranstaltung General der Heeresfliegertruppe auf dem Heeresflugplatz in Achum statt. Die spannenden Redebeiträgen des Vizepräsidenten BAPersBw Brigadegeneral Weber und des Astronauten Dr. Alexander Gerst sorgten für einen abwechslungsreichen Informationsaustausch.

STAFFELÜBERGABE

Am 25. September 2025 um 13:00 Uhr hat der Regimentskommandeur des Transporthubschrauberregiment 30 „Tauberfranken“, Oberst Roger Kahle-Specht, die Führung über die 7. Staffel in einem feierlichen Zeremoniell übergeben.

FÜHRUNGSWECHSEL

Am 7. Oktober 2025 übergab der Regimentskommandeur vom Transporthubschrauberregiment 10 Oberst Thorsten Piecha die stellvertretende Regimentsführung von Oberstleutnant Mathias Intrau zu Oberstleutnant Martin Prokoph.

Oberstleutnant Florian G. (li.) übernimmt die 7. Staffel des Transporthubschrauberregiment 30 „Tauberfranken“.

TERMINE 1. HALBJAHR 2026

© Freepik

JANUAR

Am **15.01.2026** lädt die VPV des Kommando Hubschrauber die Vertrauenspersonen aus dem Bereich des Kommando Hubschrauber zur Zusammenziehung der VPs in die Jägerkaserne in Bückeburg ein.

Zeitgleich wird das Transporthubschrauberregiment 30 erneut mit der „Operation Erbsensuppe“ auf dem Traditionellen Rossmarkt der Stadt Niederstetten Spenden für das Bundeswehrsozialwerk sammeln.

FEBRUAR

Beginnend mit dem Jahr 2026 führt das Kampfhubschrauberregiment 36 den H145M LKH ein. Dabei wird die Qualifikation sowie die Aus- und Weiterbildung der Soldatinnen und Soldaten auf das neue Flugmuster eine Herausforderung, auf die sich das gesamte Kampfhubschrauberregiment 36 freut.

MÄRZ

Im März findet die NATO-Übung COLD RESPONSE in Norwegen statt. Im Norden des NATO-Mitglieds üben das Transporthubschrauberregiment 30 und Teile des Kommando Hubschrauber unter widrigen Bedingungen.

APRIL

Die TSK-InfoTage der Bundeswehr Universität München werden im April in Bückeburg stattfinden. Hier soll den Studierenden Offizieren ein realistisches Bild der Ausbildung zum HFlOffz vermittelt werden.

MAI

Vom **27. – 28.05.2026** zeigen die Heeresflieger Präsenz auf der Ausbildungsmesse „Forum Ausbildung 2026“ in Hannover.

JUNI

Auf den Hessentagen 2026 in Fulda ist das Kampfhubschrauberregiment 36 seit je her ein gerngesehener Gast. Auch in diesem Jahr beehren die „Kurhessen“ die Veranstaltung mit ihren Kampfhubschraubern.

Das Transporthubschrauberregiment 10, das Kampfhubschrauberregiment 36 und Teile des Kommando Hubschrauber unterstützen den Gesamtauftritt der Bundeswehr während Innovation and Leadership in Aerospace 2026 ILA26 (10. – 14. Juni 2026) durch die Präsentation von Luftfahrzeugen, Großgerät und Exponaten mit Personal und Material.

JUNI

In der ersten Juliwoche findet in Bückeburg das „34th International Helicopter Forum“ statt. Zur Veranstaltung werden viele Gäste und Hubschrauberbegeisterte in Bückeburg erwartet.

WIR. DIENEN. DEUTSCHLAND.

IMPRESSUM

Herausgeber:
General der Heeresfliegertruppe
Brigadegeneral Dr. Volker
Bauersachs (V. i. S. d. P.)

Kontakt:
Kommando Hubschrauber
Redaktion NACH VORN
Ulmenallee 13a
31675 Bückeburg
Tel.: 05722-94-1099

E-Mail:
KdoHubschrPresse@
bundeswehr.org

Gesamtherstellung:
Fachmedienzentrum IHTC
Drucklegung: 02. KW

Auflage 01/2026

Diese Publikation ist Teil der Informationsarbeit der Bundeswehr. Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

BUNDESWEHR