



Der Präsident hat das Wort

*Liebe Heeresflieger
und Freunde des Heeresfliegers!*

Die jüngste Debatte um die Wiederaufnahme der Wehrpflicht, die unmittelbar vor uns liegende Umstrukturierung der Heeresfliegertruppe, die Rückkehr der truppengattungsspezifischen Offizierausbildung ins Mutterhaus, überhaupt 60 Jahre Ausbildung der Heeresfliegertruppe am Standort Bückeburg, – als Präsident des Dachverbands leider alles nicht mehr meine Themen, auch wenn's noch so in den Fingern juckt als vormaliger General der Truppengattung.

Dafür bleibt die Konzentration auf den Kern unserer Gemeinschaft: das Aufrechterhalten und Beleben der Verbindung zwischen aktiven und ehemaligen Heeresfliegern und deren Freunden.

Dies ist gerade jetzt auch ein Thema, selbst wenn viele andere aktuelle Ereignisse und Entwicklungen der Zeit zu Recht weit mehr im Scheinwerferlicht stehen. Die unseren Alltag dominierende Covid-19-Pandemie bindet bereichsübergreifend alle Aufmerksamkeit und beschränkt in außergewöhnlichem Maße die Möglichkeiten unseres Lebens.

Und doch ist von Beginn an dieser schicksalhaften Entwicklung, quer durch die Medienlandschaft und alle Bevölkerung nicht nur unseres Landes, nachdrücklich die Forderung und Hoffnung nach **Solidarität** in aller Munde, anfangs sehr verbreitet, jetzt gefühlt schon eher abnehmend, leiser werdend: Solidarität, die Verbindung von Zusammengehörigkeitsgefühl und dem Eintreten füreinander.

Nun, mir steht keine gesamtgesellschaftliche Betrachtung oder gar Bewertung zu, nur der beobachtende „Blick auf die eigene Haustür“.

Unser Zusammengehörigkeitsgefühl als Heeresflieger ist unbestritten und oft genug unter Beweis gestellt. Heeresflieger sind ja ohnehin im Grunde ihres Wesens, eigentlich ihrer gesamten Charakteristik nach, sehr gesellige Menschen. Das Arbeiten im Team von leidenschaftlichen Technikern und Fliegern, natürlich auch unseren Versorgern und „Stabsdienern“, ja wer auch immer uns in die Luft zu kommen hilft, kennzeichnet diesen Typus Soldat. Dieser Wesenszug bleibt auch vielfach im Ruhestand erhalten. Die Örtlichen Gemeinschaften sind Ausdruck desselben. Und hie wie da tritt man grundsätzlich und gerne füreinander ein; oder sollte ich

sagen: hie bzw. da? Vielleicht weil diese beiden Erlebnis- und Erfahrungswelten – Aktive und Ehemalige – in den ÖGdH so richtig nicht zusammenkommen (Ausnahmen bestätigen die Regel)?

Da wird oft genug der Begriff des „**Mehrwert**“ ins Feld geführt – die Rückfrage nach dem Mehrwert einer außerdienstlichen Mitgliedschaft in der Gemeinschaft der Heeresflieger.

Was ist dieser Mehrwert eigentlich?

Eigentlich ist das ein Begriff aus der Wirtschaft, ein Zuwachs an Nutzen, der über die eigenen alleinigen Möglichkeiten hinausgeht, somit besondere Vorteile bringt. Oder einfach gefragt: Was hab' ich davon?

Kann man natürlich so fragen, völlig legitim. Man kann aber auch andersherum fragen: Was kann ich – frei nach John F. Kennedy – geben, einbringen? Antwort: Gelebtes Zusammengehörigkeitsgefühl über den dienstlichen Alltag hinaus, kameradschaftliche Nähe ungeachtet des Aktiven- oder Ehemaligen-Status aufgrund gemeinsamer, wenn auch zeitlich versetzter Erlebnis- und Erfahrungswelt, das Eintreten füreinander durch Unterstützung in mancherlei Lebenssituationen – oder auch nur die Freude am Gespräch, am Austausch miteinander auf Augenhöhe.

Dem zeitgenössisch ausgeprägten Trend zum Individualismus wird man zwar nicht vollumfänglich begegnen können. Aber man kann seine ganz persönliche, nicht erst durch die Corona-Bedrohung proklamierte Solidarität leben: Solidarität unter Heeresfliegern, gleich ob aktiv im Dienst engagiert oder als bereits ausgeschiedener Wissensträger der Geschichte der Truppengattung und ihrer „Geschichtchen“ aus vielen Jahrzehnten – und dies wiederum auch selbst erfahren!

Na, wenn das kein Mehrwert ist!

Ihnen allen meine herzlichen kameradschaftlichen Grüße und allerbesten Wünsche für Ihre Gesundheit in ungewöhnlich gefahrvoller Zeit

Ihr

Uwe Klein
Brigadegeneral a.D.



Liebe Leserinnen und Leser!

Es ist nichts Neues: Mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie ist es auch in Deutschland in allen Lebensbereichen zu erheblichen Veränderungen und Einschränkungen in unserem Alltag gekommen. Dies spüren wir maßgeblich auch im Ehrenamt und somit in unseren Örtlichen Gemeinschaften. Viele lieb gewonnene Aktivitäten, bereits terminierte Veranstaltungen wie z.B. Jubiläumsfeiern und Versammlungen, regelmäßige Treffen und vieles mehr mussten und müssen kurzerhand abgesagt werden. Von heute auf morgen ist das Leben auch in unseren Örtlichen Gemeinschaften fast auf null heruntergefahren worden.

Der wichtigste Fundus in der gegenwärtigen Krise ist jedoch die Solidarität. Sie wirkt wie ein unsichtbares Band zwischen Menschen, die in Zeiten von Corona bewusst auf Abstand zueinander gehen, um als Gesellschaft nah beieinander zu bleiben. Nicht weil das ein dauerhaft erstrebenswerter Zustand des sozialen Miteinanders wäre, sondern weil es derzeit Menschenleben schützt. Unser Staat kann vieles leisten in einer Krise; was er aber nicht kann: Solidarität per Gesetz verordnen. Derzeit ist der Begriff Solidarität omnipräsent. Was bedeutet Solidarität, wie äußert sie sich? Solidarität bedeutet eine echte und feste Zusammengehörigkeit unter Menschen. Solidarisch handelt, wer sich für andere Menschen und deren Anliegen einsetzt. Solidarität können wir nur gemeinsam erfahrbar machen und im Fluss halten. Das ist die Verantwortung jedes Einzelnen. Ich hoffe, dass die Solidarität, die wir zu Beginn der Corona-Pandemie in weiten Kreisen unserer Bevölkerung verspüren konnten, nicht abflaut. Aber hier teile ich die Ansicht unseres Präsidenten, dass Solidarität – gefühlt – eher wieder abnimmt. Noch habe ich die Hoffnung, dass diese „*Solidarität die Verbindung von Zusammengehörigkeitsgefühl und dem Eintreten füreinander*“ uns auch nach der Corona-Krise erhalten bleibt.

Die Pandemie ist noch lange nicht vorbei, wie es uns namhafte Virologen und Epidemiologen ‚prophezeien‘ und uns in vielen Ländern der Welt gezeigt wird.

In dem Tagesbefehl vom 7. Juli 2020 „**Pandemie überwinden – Europa stärken**“ an die Soldatinnen und Soldaten sowie

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat die Bundesministerin der Verteidigung, Annegret Kramp-Karrenbauer, an diese appelliert: „*Bleiben Sie aufmerksam! Die Pandemie ist nicht vorbei. Ein Zurück zur Normalität gibt es noch nicht. Beachten Sie weiterhin die Vorgaben und Empfehlungen der zuständigen Behörden. Als Angehörige der Bundeswehr tragen Sie nicht nur die Verantwortung für Ihre persönliche Dienstfähigkeit, auf Sie wird auch außer Dienst geschaut – Sie sind Vorbild. Und ich weiß, dass ich mich auf Sie verlassen kann.*“

In den zurückliegenden Wochen wurden in den militärischen Bereichen – nachvollziehbar -unkonventionelle Maßnahmen ergriffen, um den Schutz der ‚Aktiven‘ zu gewährleisten. Persönliche Kontakte als Präsidiumsmitglied des GdH-Dachverbands waren zum Teil nicht möglich. So war u.a. auch die Fertigstellung dieser GdH-INFO nur durch Telefonkonferenzen sicherzustellen. An dieser Stelle, danke ich ganz besonders unserem ‚Layouter‘, Hauptmann Frank Fuhrmann, für seine Hilfsbereitschaft und seine Geduld. Gleichermaßen gilt der Dank Oberstleutnant a.D. Peter Schlehofer, der unter zeitlichem Druck (wie immer) die Texte der GdH-INFO redigiert hat.

Nun noch einige Bemerkungen zur Festschrift „30 Jahre Gemeinschaft Heeresflieger“. Manchmal wird ein Weg länger, als man zunächst angenommen hat; auch hier hat Corona uns ausgebremst. Nunmehr haben wir aber das Ziel schon vor Augen und sind guter Dinge, dass der Druck und die Herausgabe unserer umfangreichen Festschrift alsbald erfolgen kann und wir uns auf die Zusammenfassung der 30 Jahre unserer Gemeinschaft in Wort und Bild freuen können.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Familien noch schöne Sommertage und vor allem...bleiben Sie gesund.



Klaus D. Sonnhof, Oberstlt a.D.



G D H - I N F O - I M P R E S S U M

Herausgeber: Dachverband der Gemeinschaft der Heeresflieger / GdH - Dachverband

Homepage: <http://www.gdh-dachverband.de> # E-Mail: sonnhof@gdh-bueckeberg.de

Redaktion: • Oberstlt a.D. Klaus Sonnhof (V.i.S.d.P) / Tel. 05722 - 3844 / E-Mail: sonnhof@gdh-bueckeberg.de

• Oberstlt a. D. Peter Schlehofer / Tel. 05724 - 3214 / E-Mail: Peter.Schlehofer@gmx.de

• Hptm a. D. Lothar Wellhäuber / Tel. 0571 - 9424043 / E-Mail: lowell.gdh@gmail.com

Grafik und Layout: • Hptm Frank Fuhrmann / Tel. 01520 - 1775188 / E-Mail: frank.fuhrmann@online.de

Redaktionsschluss für die Ausgabe 4/2020 ist der 25.09.2020

Für die GdH-INFO sind stets auch KURZ-Informationen (möglichst mit aussagekräftigem Bild in druckfähigen 300dpi-Format) willkommen!

Kürzung und Bearbeitung von Beiträgen und Leserbriefen bleiben vorbehalten.

Vervielfältigungen oder elektronische Übertragungen nur mit Genehmigung des Herausgebers.

8. Juni 1995 – 8. Juni 2020 „25 Jahre GdH-Bückeburg“

Text: Oberstlt a.D. Klaus Sonnhof / Bilder: Oberstlt a.D. Peter Schlehufner

Wie alles begann!

Im November 1994 kam der Beirat der Gemeinschaft der Heeresflieger (GdH) in Bückeburg in der Jägerkaserne zusammen, um Entscheidungen über die Zukunft der GdH mit ihren bis zu diesem Zeitpunkt 149 Mitgliedern und ihrer Struktur zu beraten. Das Ergebnis teilte der damalige Vorsitzende der GdH, Oberst a.D. Konrad Roesen, zu Beginn des Jahres 1995 allen Mitgliedern mit:

„In der o.a. Sitzung hat sich der Beirat entschlossen, die Gemeinschaft der Heeresflieger (GdH) künftig nur noch als Dachverband für die an den ehemaligen und derzeitigen Standorten der Heeresfliegertruppe bestehenden örtlichen Vereinigungen gelten zu lassen. Die Satzung wurde entsprechend geändert; damit entfällt künftig jegliche Einzelmitgliedschaft (und Beitragszahlung Einzelner an die GdH). Um der ursprünglichen, unveränderten Zielsetzung der GdH gerecht zu werden, rege ich hiermit nachdrücklich an, dass sich die bisher nicht in Örtlichen Gemeinschaften organisierten Einzelmitglieder der GdH einer in ihrer Nähe sich befindenden Örtlichen Gemeinschaft anschließen. Alternativ wird es möglich sein, der ‚Zentralen Örtlichen Gemeinschaft des Standortes BÜCKEBURG beizutreten (Gründung 1995).“

Am 07. März 1995 trafen sich 14 Kameraden zu einer Arbeitsbesprechung im Offizierheim der Jägerkaserne mit dem Ziel „Bildung einer zentralen Örtlichen Gemeinschaft der Heeresflieger des Standortes Bückeburg“.

Am 22. Mai 1995 wurde in einer Informationsveranstaltung das Ergebnis der ‚Arbeitsgruppe‘ vorgestellt. Eine Vielzahl der anwesenden aktiven und ehemaligen Angehörigen unserer Truppengattung erklärten hierbei schriftlich ihre Absicht, der Örtlichen GdH beizutreten. Am **08. Juni 1995** war es dann soweit. Im Offizierheim der Schäferkaserne in Achum wurde in der Gründungsversammlung die

„zentrale“ Örtliche Gemeinschaft der Heeresflieger BÜCKEBURG gegründet. 41 aktive und ehemalige Angehörige unserer Heeresfliegertruppe nahmen an dieser Gründungsversammlung teil. Sie verabschiedeten eine Satzung eines nicht rechtsfähigen Vereins. In der neu gegründeten Gemeinschaft „GdH-Bückeburg“ wurde der Sprecher der am 07. März 1995 gegründeten Arbeitsgruppe, Oberstleutnant a.D. Gerd Möhle (†), zum 1. Vorsitzenden gewählt. Schon zum Ende des Jahres 1995 hatte die GdH Bückeburg 100 Mitglieder. 10 Jahre später gehörten ihr schon 200 Mitglieder an.

Heute ist die GdH-Bückeburg e.V. ein eingetragener Verein und zählt 449 Mitglieder.



„25 Jahre GdH-Bückeburg e.V.“ wollten wir am 25. Juni 2020 gebührend und zünftig mit unseren Mitgliedern feiern. Doch Covid-19 machte uns einen Strich durch die Rechnung, Der Vorstand ist sich der Notwendigkeit bewusst, unter den gegenwärtigen

Umständen keine unnötigen Risiken einzugehen und hat daher die geplante Jubiläumsfeier in den Herbst verschoben. „Aufgeschoben ist nicht aufgehoben!“

Nachdem es sich abzeichnete, dass es möglich sei, sich am 8. Juni 2020 unter Einhaltung der Abstands- und Hygieneregeln in einer überschaubaren Gruppe im Offizierheim der Jägerkaserne zu treffen, hatte dies den Vorstand bewegen, am 8. Juni 2020 um 1100 Uhr zu einem 1-2stündigem ‚Geburtstagstreffen‘ im Offizierheim der Jägerkaserne zusammenzukommen, um an die Gründung der GdH-Bückeburg vor dann genau 25 Jahren zu erinnern und die 25 Jahre noch einmal Revue passieren zu lassen. Hierzu hatten wir als Gäste eingeladen:

- Unseren Ehrenpräsidenten des GdH-Dachverbands, Brigadegeneral a.D. Fritz Garben,
- unseren Präsidenten des Dachverbands, Brigadegeneral a.D. Uwe Klein,
- den ehemaligen Präsidenten des GdH-Dachverbands, Oberst a.D. Konrad Roesen,



- den ehemaligen Vorsitzenden unserer GdH von 2005-2009, Oberstleutnant a.D. Rudi Kibat,
- den Schirmherrn unserer Gemeinschaft, Brigadegeneral Ulrich Ott und
- den Vizepräsidenten des Dachverbands, Oberst Bodo Schütte.

Brigadegeneral Ott und Oberst Schütte mussten aus nachvollziehbaren, verständlichen Gründen leider absagen, da am IntHubschrAusbZ derzeit soweit wie möglich Besprechungen, Dienstreisen etc. abgesagt bzw. vermieden werden. Für die Führungskräfte ist es daher wichtig, mit gutem Beispiel voran zu gehen.

So trafen sich am 8. Juni 2020 um 1100 Uhr im Offizierheim der Jägerkaserne Mitglieder des Vorstands und Oberst a.D. Konrad Roesen. Unser Präsident der Gemeinschaft der Heeresflieger, Brigadegeneral a.D. Uwe Klein, und unser Ehrenpräsident, Brigadegeneral a.D. Fritz Garben, hatten beide nicht den weiten Weg aus Pinneberg bzw. Lüneburg gescheut, um uns zum 25-jährigen ‚Geburtstag‘ zu gratulieren und sich mit uns an die Gründung der GdH-Bückeburg vor dann genau 25 Jahren zu erinnern und die vergangenen 25 Jahre noch einmal Revue passieren zu lassen.

Ich darf an dieser Stelle noch einmal unserem Ehrenpräsidenten des Dachverbands und unserem Präsidenten ganz herzlich danken, dass wir sie in unserem Kreis der ‚Geburtstagsgäste‘ nicht nur als Mitglied unserer GdH-Bückeburg begrüßen konnten.

Wir wissen dies sehr zu schätzen – Sie sind beide eben mehr als ‚einer von uns‘.



Nicht nur 25 Jahre GdH-Bückeburg war das Thema; auch die Zukunft unserer Heeresfliegertruppe interessierte die Runde.



Auf dem Bild fehlen: OTL a.D. Rudi Kibat (musste aus familiären Gründen kurzfristig absagen), OStFw a.D. Peter Möse (krank), OTL a.D. Martin Kleist (Urlaub) und OTL a.D. Peter Schleufer (steht hinter der Linse des Fotoapparats)

Kommandowechsel bei den Faßberger Heidefliegern

Text: Oberst a.D. Hans-Heinrich Heidmann Bilder: Carsten König, TechnAusbZLw

Das Transporthubschrauberregiment 10 „Lüneburger Heide“ hat einen neuen Kommandeur.

Am 26. Juni 2020 übergab der stellv. Kommandeur Division Schnelle Kräfte und Kommandeur Divisionstruppen Brigadegeneral Andreas Pfeifer das Kommando von Oberst Olaf Bölting an Oberstleutnant Cay Goedelt. BrigGen Pfeifer, Vorgänger von Oberst Bölting als Kommandeur dieses Regiments, war erst am Vortag zu diesem Dienstgrad befördert worden.



Die Regimentsübergabe fand auf Grund der bestehenden Hygieneauflagen wegen der Corona-Krise in reduzierter Stärke statt. Die Truppe war lediglich mit Abordnungen angetreten, auf das Musikkorps musste verzichtet werden und die Anzahl der Gäste war auf 50 beschränkt. Oberst Bölting bedauerte es sehr, dass aus diesem Grund nicht wie gewohnt alle Mitglieder der GdH Celle-Faßberg e.V. eine persönliche Einladung erhalten konnten, sondern nur der 1. Vorsitzende, Oberst a.D. Hans-Heinrich Heidmann.

Olaf Bölting ist Mitglied unserer GdH und hat das Vereinsleben aktiv unterstützt. Dafür auch an dieser Stelle nochmals herzlichen Dank.

Seine kommende Verwendung führt ihn ins NATO-Hauptquartier Mons, Belgien. Dort wird er Referatsleiter eines Planungsteams im Supreme Headquarters Allied Powers Europe (SHAPE).

In seiner Ansprache zu Beginn des Übergabeappells ging der scheidende Kommandeur zunächst auf das Selbstverständnis der Heideflieger als Einsatzverband ein: „Für den Einsatz den-

ken, handeln, trainieren und leben wir!“.

Während seiner Regimentsübernahme im April 2018 waren die Heideflieger mit den Heeresfliegern aus Niederstetten und Fritzlar im Einsatz MINUSMA in MALI. Der 76er Gedanke, der diesem Einsatz entspringt, steht für das erfolgreiche Zusammenwirken der drei Regimenter 10, 30 und 36.

Der Einsatz in Afghanistan ab Ende 2020 ist der derzeitige Schwerpunkt der Regimentsaufgabe geworden. Unabhängig von den sicherheitspolitischen Entscheidungen zur militärischen Präsenz in Afghanistan sei es der Auftrag, Einsatzbereitschaft herzustellen. Dazu Oberst Bölting: „Wir halten Kurs und bereiten uns weiter professionell und verlässlich auf diesen Auftrag vor. Wir werden bereit sein, wenn man uns braucht.“ Er zeigte sich in diesem Zusammenhang erfreut, dass die NH90-Flotte inzwischen einen spürbaren Aufwind erfahren habe. Die Klarstände und die Verfügbarkeit hätten sich merklich nach oben entwickelt, nicht nur in Faßberg.

Dieses sei eindeutig das Verdienst eines fleißigen und hochmotivierten Flottenpersonals. Mit Hinweis auf die Tätigkeitsbereiche im Regiment sagte er: „Ich war und bleibe immer noch begeistert, welche Berufsvielfalt, Diversität und Schlagkraft unser Verband bietet“. Eingehend auf den Schlachtruf des Transporthubschrauberregiments 10 „Heideflieger – Hurra“ forderte er zum Schluss seiner Ansprache die Truppe auf: „Bleiben Sie optimistisch, proaktiv und fokussiert auf unseren Kernauftrag: Einsatzflugbetrieb“.

BrigGen Andreas Pfeifer ging neben der Bewertung der Auslandseinsätze auch auf die erfolgreiche Zusammenarbeit des Regiments sowohl in der Kaserne als auch im Standort und in der Region ein. Er freute sich darüber, dass das Transporthubschrauberregiment 10 „Lüneburger Heide“ im letzten Jahr eine Patenschaft mit der Gemeinde Faßberg abgeschlossen hat. Mit Blick auf seine eigene Kommandeurzeit in Faßberg sagte er augenzwinkernd, dass Böltings Vorgänger dieses nicht geschafft hätten.



Anschließend übergab er das Kommando über das Transporthubschrauberregiment 10 „Lüneburger Heide“ an Oberstleutnant Cay Goedelt.

Dieser trat 1985 in die Bundeswehr ein. Er wurde in Bückeburg zum Hubschrauberführer ausgebildet und studierte in München Luft- und Raumfahrttechnik.

Nach fliegerischen Verwendungen in Laupheim, Mendig und Itzehoe wurde er in Rheine Staffelpilot und ab 2008 Kommandeur Fliegende Abteilung 151. Es folgten Verwendungen als Dezernatsleiter in der Division Luftbewegliche Operationen und im Heeresamt. Seit 2013 war er Referent in der Abteilung Planung im Verteidigungsministerium.

Oberstleutnant Goedelt blickt auf Erfahrungen aus sechs Auslandseinsätzen zurück, u.a. als Kommandeur Einsatzgeschwader Mazar-e-Sharif in Afghanistan.

Beim anschließenden Empfang gab es dann noch eine besonders gelungene Überraschung für die Gäste.

Eine Bell UH-1D des Transporthubschrauberregiments 30 Niederstetten mit der Sonderlackierung „Goodbye Huey“ kam zur Verabschiedung des Kommandeurs des Schwessterregiments und hoverte einen Moment vor der Halle.

Die UH-1D, bis 2011 Hauptwaffensystem des Heeresfliegerregiments 10, verlässt die Bundeswehr im nächsten Jahr.

Die GdH Celle-Faßberg e.V. wünscht Oberst Olaf Bölting viel

Erfolg in seiner neuen Verwendung und freut sich auf die Fortsetzung der bewährten Zusammenarbeit mit Oberstleutnant Cay Goedelt als neuem Kommandeur ihrer Faßberger Heideflieger.

Die Redaktion

Zunächst gelten an dieser Stelle unsere Glückwünsche **Brigadegeneral Andreas Pfeifer** zur Beförderung in den Generalsrang. Nun passt auch das Äußere zur Verwendung und Aufgabe.

Oberstleutnant Cay Goedelt – schon seit vielen Jahren Mitglied der GdH-Bückeburg e.V. – wünschen wir als Regimentskommandeur der ‚Heideflieger‘ in Faßberg alles Gute, viel Erfolg und immer ein glückliches Händchen.

Oberst Olaf Bölting wünschen wir in seiner Verwendung im NATO-Hauptquartier - Supreme Headquarters Allied Powers Europe (SHAPE) - in Casteau bei Mons in Belgien eine gute und erfolgreiche Zeit.

Allen rufen wir zu: „Hals- und Beinbruch!“



„Noch einmal Glück gehabt!“

Oberstlt a.D. Thomas Mallwitz / Bild: Archiv

Nach dem ersten Irak-Krieg wurde die United Nations Special Commission (UNSCOM) verabschiedet. Im Rahmen dieses UN-Einsatzes stellten die Heeresflieger von 1991 bis 1996 ein 30-köpfiges Team, die UNSCOM-HELI-UNIT, zum Betrieb von 3 CH-53G aus Bagdad (Irak) heraus. Auftrag war es, UN-Spezialistenteams im gesamten Irak zu unangemeldeten Industrienspazierungen zu transportieren und auch deren medizinische Versorgung sicherzustellen. Im 45. Kontingent führte am 17. Juni 1995 ein Einsatz in die südliche Flugverbotszone an die kuwaitische Grenze. Der Hubschrauber wurde auf dem Weg zum Einsatzort in einer Flughöhe von 1500 ft in der Nähe von Basra von zwei Geschossen 7,62mm getroffen, nach einer Sicherheitslandung mit eingehender Überprüfung wurde der Flug wie geplant weiter durchgeführt. In heeresfliegertypischer Professionalität wurde dieser Zwischenfall von der Crew (Uwe Eberle, Hermann Krumdieck, Uwe Leidner, Thomas Mallwitz) abgearbeitet und zu einem glücklichen Ende gebracht. Glück gehört zur Tätigkeit des Heeresfliegers!



25 Jahre danach – meine Gedanken

Text: Oberstlt a.D. Uwe Eberle



UNSCOM 17.06.1995

Wie die Zeit vergeht, 25 Jahre -ein viertel Jahrhundert- ist dieses Ereignis nun schon her.

Der Vorsitzende unserer GdH Bückeburg, Oberstlt a. D. Klaus D. Sonnhof, hat mich gebeten, anlässlich dieses 25. Jahrestages des für mich sehr ein-

schneidenden Ereignisses meine Empfindungen, Eindrücke und Gefühle als Besatzungsmitglied während dieses Fluges zu beschreiben.

Bevor ich beginne, möchte ich noch ein paar Anmerkungen vorausschicken, welche zum besseren Verständnis der Ereignisse des 17. Juni 1995 beitragen sollen.



Wir, das damalige 45. Kontingent, waren bereits seit einigen Wochen in diesem Einsatz und alle Besatzungsangehörigen für diesen Flug hatten Ihre sogenannte Wüstentaufe (die erste verantwortlich durchgeführte Landung in der irakischen Wüste) erfolgreich absolviert. Somit waren wir auch für diesen Einsatz und Staublandungen in der Wüste Combat Ready. Unsere jeweiligen Flug-Einsätze wurden von den Vereinten Nationen beauftragt und von den Besatzungen grundsätzlich am Vortag des geplanten Fluges akribisch ausgearbeitet. Grundlegend waren wir in der Flugplanung frei, mussten jedoch einige Vorgaben beachten.

So war die Flughöhe bei diesem Einsatz auf 1500 ft GND festgelegt und wir bewegten uns hauptsächlich in einem Waypointnetz, welches den gesamten Irak überspannte und in unserem damaligen GPS abgelegt war. Die Planung musste rechtzeitig der irakischen Luftverteidigung übermittelt werden, damit deren voll aktivierte Luftabwehr uns nicht versehentlich bekämpfen würde. Wir hatten dann im Zielgebiet ein 100 km² großes Gebiet (Box), in dem wir das Ziel, die Flughöhe usw. frei bestimmen konnten. D.h., die irakische Seite wusste nur, in welche Richtung es gehen würde, aber nicht, welche der vielen Industrieanlagen in einer solchen Box die VN am nächsten Tag inspizieren würde. Weiterhin erforderte dieses Vorgehen von uns einen genauen Ein- und Ausflughöhepunkt in ein solches 100 km Quadrat, in dem die gesamte Luftverteidigung ausgeschaltet sein musste. Als Unterstützung für die Besatzung wurde uns jeweils ein Pilot der irakischen Streitkräfte zugeteilt, der den Einsatz an Bord mitflog. Seine Aufgabe bestand im Wesentlichen darin, die Kommunikation mit den Bodentruppen -besonders im Notfall- oder auch manchen Funkverkehr in arabisch für die Besatzung zu unterstützen. Wir hatten drei verschiedene Luftfahrzeugführer der Iraker, alle im Dienstgrad mindestens Major, die sich bei unseren Einsätzen abwechselten. Einen von Ihnen nannten wir intern „As you like“, da er auf fast jede ihm gestellte Frage von uns mit

dieser Phrase antwortete.

Auftrag für den 17.06. war, von Bagdad aus zu einem Aufnahmepunkt zu fliegen. Dort sollten wir ca. 10 bis 15 PX - alles Experten der VN unterschiedlichster Nationalitäten zur Chemiewaffenkontrolle – aufnehmen und diese dann an einer Industrieanlage im Süden des Iraks absetzen. Danach flogen wir weiter nach Kuwait, um dort aufzutanken und den Experten die nötige Zeit für Ihre Überprüfung zu lassen. Dies war für uns der erste Einsatz, der so weit in den irakischen Süden und dann sogar noch weiter bis Kuwait auf eine US geführte Base -Umkhassar- führte.

„Wir haben ein Loch in der Rampe!“

Der Einsatz ging geplant über ca. 6 Flugstunden und erforderte demzufolge auch eine sehr detaillierte Fuel Berechnung und deren Umsetzung. Dieser Flug wurde von dem damaligen Oberstleutnant „Tommy“ Mallwitz und mir bereits am 15. Juni geplant. Der Grund dafür war banal. Unser damaliger Kontingentführer, Oberstleutnant Brücher, hatte uns einen Day Off gewährt, um nach ca. drei Wochen mal ein wenig abzuschalten. Wir nutzten den freien Tag und machten alle zusammen am 16. Juni einen unvergessenen Kultur-Ausflug in die sagenumwobene Stadt Babylon. Daher wurde die dezierte Flugplanung für den 17.06. an die Irakische Luftverteidigung bereits am frühen Abend des 15. Juni übermittelt.

Zum Startzeitpunkt am frühen Morgen des 17.06. war besagter irakischer Begleitoffizier/ Sicherheitsoffizier -„As You Like“- Teil unserer Crew. Die eingeteilten Techniker waren Olt Krumdieck und HFw Leidner. Damit waren wir eine gemischte MTH-Besatzung aus Rheine, Mendig und Laupheim.

Der erste Teil des Fluges war unauffällig und lief planmäßig. Wir nahmen die Passagiere auf und flogen weiter in den Süden. Nach ca. einer Flugstunde lan-

deten wir -wie geplant- auf einem Flugplatz der irakischen Streitkräfte um aufzutanken, wobei uns „As You Like“ dabei tatkräftig unterstützte. Danach ging es weiter in Richtung des Einflughöhepunktes der Koordinate der 100 km² (Box), um dann von dort aus zu unserem geplanten Landeplatz ohne weitere Auflagen bezüglich Flughöhe, Richtung usw. zu fliegen.

Wir bemühten uns mithilfe unseres damaligen neuen GPS-Garmin 100- den Einflughöhepunkt so genau wie irgend möglich zu treffen. Kurz nach Überflug der festgelegten Koordinate kam von den Technikern aus der Kabine die Ansage: „Wir haben ein Loch in der Rampe!“ Fragende Gesichter im Cockpit? Ich überlegte noch: „Kann das bei der vorherigen Landung passiert sein?“ (Dies wäre bei dem vielen Kriegsschrott, der noch überall herumlag, durchaus denkbar gewesen). Sekunden später, wie ein Peitschenhieb, die zweite Meldung: „Wir werden beschossen“. Unverzüglich leiteten wir einige Ausweichmanöver ein, setzten den Transponder auf EMER und den MAY DAY CALL mit Koordinate ab. Weitere Meldung: „Keine Verletzten im Laderaum“. Wir berieten kurz was jetzt zu tun sei. Ich schaute intensiv auf die Instrumente und Warnlichter – all in the green – und dachte automatisch an meine CH-Umschulung zurück, während der mir mein damaliger Fluglehrer, Hptm „Atze“ Altenburg, immer sagte: „Dat is e ne Kriegsmaschine, die fliegt immer, allet redundant“.

Die Lagebeurteilung im Cockpit ergab, wir machen eine Sicherheitslandung um zu überprüfen, ob und inwieweit wichtige Komponenten unserer CH beschädigt seien. Ich wollte diese Landung allerdings möglichst weit weg vom vermeintlichen Beschusspunkt -der Einflughöhepunkte- durchführen, und so gingen wir in einen shallow descent. Während des Sinkfluges kam unser irakischer Sicherheitsbegleiter in den Funk und sagte: „Do not land here, because this area is not under control oft the Irak Government“. Uff, das wollten wir nun nicht gerade hören! Gleichzeitig funkten wir u.a. mit AWACS und einigen anderen



*„Hey, those f...ing Iraqs,
they want to shoot in my as.“*

sich im Orbit befindenden LFZ auf allen verfügbaren Kanälen und gaben dabei ständig unsere Position, die Anzahl der people on board (POBs) usw. durch. Ingeheim hoffte ich nun, innerhalb von wenigen Minuten eine Rotte von US Kampfflugzeugen an unserer Seite zu haben. Etwa sechs bis sieben NM nach dem Beschuss, landeten wir die Maschine ohne große Probleme in der Wüste, allerdings mit einem mehr als komischem Gefühl im Bauch. Als Landrichtung wählten wir die Blickrichtung der vermuteten Angreifer; somit konnten wir zumindest auf viele Kilometer Entfernung sich nähernde Fahrzeuge frühzeitig ausmachen. Und nur zur Erinnerung: wir waren mit UN Mandat unterwegs und somit alle völlig unbewaffnet! Kampfflugzeuge waren immer noch keine zu hören. Wir stellten die Maschine ab und unsere Techniker begannen sofort mit einer ersten Inspektion aller wichtigen Komponenten. Die Passagiere stiegen aus und in Ihren Gesichtern (wie sicher auch in unseren) konnte man die Anspannung förmlich ablesen. Unsere Blicke richteten sich in erster Linie in Richtung des Beschusses, um bei potentieller Annäherung von feindlichen Bodenkraften rechtzeitig warnen zu können. Es herrschte eine gespannte, konzentrierte Stille und alle waren erst einmal froh, bisher ohne Verletzungen davon gekommen zu sein. Diese fast schon beklemmende Stille löste sich erst, als einer der Experts, ein neuseeländischer, etwas fülliger Chemiefachmann mit einem für uns lustig klingenden Akzent und Stimmlage plötzlich in die Stille rief: „Hey, those f...ing Iraqs, they want to shoot in my as“. Er hatte bei dem Beschuss auf der Rampe gelegen und aus dem Fenster nach unten geschaut, wobei ihn eine Kugel tatsächlich nur ganz knapp verfehlte. Die laufende Sichtprüfung ergab erst einmal keine weiteren Beschädigungen und wir entschieden uns, schnellstmöglich

weiter zu fliegen und diesen Ort ASAP zu verlassen. Wir flogen ohne weitere Vorkommnisse, aber unter ständiger intensiver Beobachtung aller Instrumente, Warnleuchten und sichtbaren Leitungen im Laderaum ca. eine halbe Stunde zum Drop-Off Point unserer PX und danach weiter bis nach Umkhasar, Kuwait. Dort angekommen, nahmen wir sofort mit unserer Basis in Bagdad Kontakt auf und besprachen das weitere Vorgehen. Wir entschieden uns, den Auftrag wie geplant weiterzuführen. Allerdings wollten wir unbedingt den festgelegten Flugweg ändern, um nicht erneut in die Gefahr eines Beschusses zu kommen. Dieses Vorhaben wurde allerdings durch Intervention des irakischen Safety Pilot vehement mit der Begründung abgelehnt, man könne dann nicht für die Sicherheit unserer Mission garantieren. Die Luftabwehr der irakischen Streitkräfte wäre dann unser Problem. Somit war klar, wir mussten den gleichen Punkt wieder überfliegen. Keine schöne und auch wenig beruhigende Aussicht. Wir nahmen die Passagiere wie geplant auf und flogen auf den Ausflugsplatz der Box zu. Je näher wir dem Punkt kamen, desto stiller wurde es an Bord. Ich versuchte die maximale Abweichung in Flugweg und Höhe ein wenig weiter auszureizen und flog möglichst weit rechts neben dem Flugweg und etwas höher auf die festgelegte Koordinate zu. In Gedanken rechnete ich in etwa hoch: „...bei ca. einer NM Ablage rechts vom Kurs sowie ca. 2500 ft/GND sollten wir vor einem eventuell erneuten Beschuss mit Handfeuerwaffen wohl sicher sein, aber gibt es vielleicht auch eine Fliegerfaust o.ä ...?“ Keiner sprach ein Wort. Beobachten konnten wir dort am Boden einige Fahrzeuge. Wir passierten den Punkt in gebührendem Abstand ohne erneute Vorkommnisse und die Stimmung an Bord löste sich zunehmend. Am späten Nachmittag landeten wir wohlbehalten nach diesem ereignisreichen Tag wie-

der an unserer Basis in Bagdad. Das gesamte Kontingent war angetreten um uns gebührend in Empfang zu nehmen. Die anschließende intensive Begutachtung ergab noch einen weiteren Treffer im Bereich der Hydraulikleitungen, der aber -Gott sei Dank- auch ohne Auswirkungen blieb.

Wie sagte Atze Altenburg immer: „Das ist eine Kriegsmaschine“

Das sind meine persönlichen Erinnerungen an diesen denkwürdigen Flug mit der 8510 am 17.06.1995 über dem Südirak. Als eine der Lehren aus diesem Vorfall wurden die Maschinen später mit Kevlar-Matten gegen Beschuss gehärtet. Intensive Bemühungen bzw. Ermittlungen ergaben keine weiteren Erkenntnisse oder Hinweise auf die vermeintlichen Schützen. Die internationale Gemeinschaft und wir gingen davon aus, dass dies schiitische Truppen gewesen sein müssen, die ein Interesse daran hatten, den Irak weiter zu destabilisieren. Eine abgeschossene UN- Maschine hätte die anstehenden Verhandlungen des Sicherheitsrates maßgeblich in Ihrem Sinne beeinflussen können.

Glück gehabt, oder wie der Kölner sagt: „Et hätt noch immer jot jejeange“

Der damalige Hptm Uwe Eberle

Der Autor Oberstlt a. D. Uwe Eberle



Uwe Eberle 2019

8. AUGUST 1975 – „DIE HEIDE BRENNT“

1975 - 45 Jahre ist es her!

Deutschlands schwerste Waldbrandkatastrophe in der Lüneburger Heide

Text: Oberstlt a.D. Ernst Kutzbach / Bilder+Grafiken: Archiv Kutzbach

Heute genau vor 45 Jahren:

Deutschlands schwerste Waldbrandkatastrophe.

Was haben wir Heeresflieger mit Feuerlöschsätzen zu tun?

An was ich mich noch gerne erinnere:

Am 1.4. 1974 wurden Major Granz, unser späterer General der Heeresfliegertruppe, und ich als Staffelp kapitäne in den beiden fliegenden Staffeln des Heeresfliegerregiment 15 in Rheine - für die mit der Neueinführung der CH-53 notwendige Umstellung der Transportfliegerei im I. Korps und bei der Fallschirmjägertruppe fliegerisch verantwortlich.

Die Höchstgeschwindigkeit des damals bei der Heeresfliegertruppe neu eingeführten mittleren Transporthubschraubers lag noch bei 170 Kt (mehr als 300 km/h), eine enorm hohe Geschwindigkeit beim Tiefflug in 100 ft über dem Emsland, wo die Kleinorientierung nur anhand der kleinen Wasserläufe als einzig markantes Navigationshilfsmittel über der extrem flachen Landschaft auch andauernd zu Fehlnavigation führte.

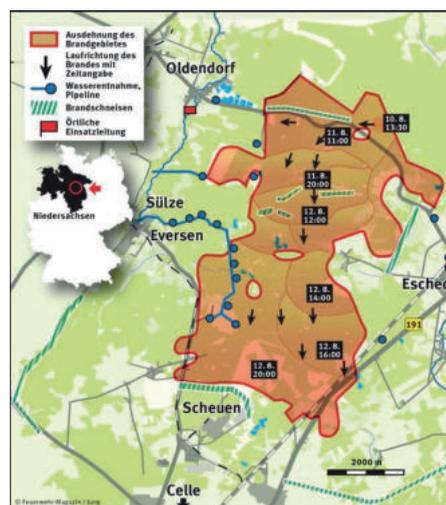
Aus Materialerhaltungsgründen wurden in den 80er Jahren wegen der enormen Rotorblattbelastung die Höchstgeschwindigkeit der CH-53 G vom MatA Lw jedoch auf 130 Kt reduziert, die auch heute noch gilt.

Ich habe die CH-53 bis zu meinem letzten Dienstag zusammenhängend 23 Jahre lang geflogen und dabei über 3500 Flugstunden einsatznah und sehr sicher erlebt. Ich war bei zwei Flugtagen in England (Middle Wallop UK-Army Aviation / und AIR TATOO in Greenham Common UK-AirForce) beteiligt. Hierbei habe ich beim Vortraining in Rheine zu den anspruchsvollen Flugvorführungen nach Sonder-

genehmigung vom Führungsstab des Heeres mit allmählicher Steigerung der schnell wechselnden Flugmanöver auch bis 170 Kt das sichere Flugverhalten dieses hoch beweglichen Transporthubschraubers - trotz seiner enormen Abflugmasse - kennen und schätzen gelernt, wobei ein schneller Steuerwechsel in die fliegerischen Randgebiete niemals zum abrupten Kontrollverlust führte.

Brandkatastrophe in der Lüneburger Heide ab 8. August 1975

Etwas mehr als 1 Jahr nach meinem Dienstantritt in Rheine brach am 8. August 1975 die bisher größte Waldbrandkatastrophe der Bundesrepublik in der Lüneburger Heide aus. Die Heidelandschaft gab mit ihrer sommerlichen Trockenheitsperiode und den Winden gute Nahrung für die räumlich enorm große Ausdehnung zur Waldbrandentwicklung, wie dies anhand der Karte zu erkennen ist. Es mussten zwei Bundesstraßen sowie die Eisenbahnstrecken nach Eschede und Sülze gesperrt werden; später wurden auch noch 5 Ortschaften evakuiert.



Ausruf des Katastrophenalarms in Niedersachsen am 10.8.1975

Am 10. August wurde durch den Regierungspräsidenten von Lüneburg die Brandkatastrophe ausgerufen, wonach die 1. PzGrenDiv in Hannover unter dem Kommando von Divisionskommandeur General Garken einen militärischen Katastrophengefechtstand einrichtete und die Leitung des militärischen Katastropheneinsatzes übernahm.

Das HFlg Rgt 15 erhielt den Auftrag zur Unterstützung der Brandbekämpfung aus der Luft mit dem Einsatz ihrer CH-53 Transporthubschrauber.

Obwohl die Heeresfliegertruppe bis dahin noch nie etwas mit Brandbekämpfung aus der Luft zu tun hatte, reagierte der Regimentsstab schnell und zielstrebig:

Es wurden sofort 9 CH-53 mit 36 Besatzungsmitgliedern, technischem Unterstützungspersonal sowie Personal und Material der Flugplatzfeuerwehr aus Rheine zum Heeresflugplatz Celle beordert. Alle Hubschrauber wurden zuvor - wie im Bild ersichtlich - mit je vier 1000 l Wassersäcken der ABC-Truppe ausgerüstet, die als Löschwasserbehälter im Laderaum dienen sollten. Somit konnte jeder Hubschrauber 4000 l Wasser, also 4 t Innenlast an Bord aufnehmen.

Welche Vorschriftenlage gab es zur Brandbekämpfung in der Heeresfliegertruppe?

Mancher von uns wird sich noch an die Vorschriftenlage zu damaliger Zeit in der Heeresfliegertruppe erinnern; es gab keine HDv, aber jede Menge Anweisungen vom General Heeresflieger aus dem Heeresamt, so z.B. die berühmte EA 4/70 Hflg Tr - die fliegerische Einzelanweisung in gelbem Kunststoffeinband als Grundlage der HFlg-Flugbetriebsbestimmungen

BRANDKATASTROPHE LÜNEBURGER HEIDE AUGUST 1975

Das größte Problem war der akute Löschwassermangel !

Einsatz von zahlreichen Einheiten (rund 11.000 Bundeswehrsoldaten aller Dienstgrade)

Aus dem gesamten Bundesgebiet waren etwa 15.000 Feuerwehrleute mit 3.800 Feuerwehrfahrzeugen in der Brandbekämpfung tätig. Auch andere Behörden wie Polizei, Bundesgrenzschutz, Zoll, Technisches Hilfswerk und Forstverwaltung sowie Hilfsorganisationen wie Deutsches Rotes Kreuz, Johanniter Unfallhilfe, Malteser Hilfsdienst und Arbeiter-Samariter-Bund waren im Kampf gegen die Waldbrände in Niedersachsen eingesetzt.

Unmittelbar nach dem Brand wurde der für den Landkreis Celle zuständige und dem Problem nicht gewachsene Oberkreisdirektor ersetzt. Die zuständige behördlichen Dienststellen in der Bundesrepublik waren zu diesem Zeitpunkt auf Großschadensfälle dieses Ausmaßes nicht vorbereitet.

Infolgedessen kam es auch zu Kompetenzgerangel (bis Ernst Achilles (*1999) die Leitung übernahm. Zu jener Zeit war er Direktor der Feuerwehr Frankfurt am Main. Seine innovativen Gedanken haben den Brandschutz in Deutschland geprägt und weiter entwickelt.) und Missverständnissen auf Leitungsebene, die einer koordinierten und effektiven Arbeit im Wege standen.

(quasi als Flugbetriebs-Bibel der Heeresflieger), als nachgeordnete Anweisung zur berühmten ZDv 19/ 2, der Flugbetriebsordnung der Bundeswehr. Und als Regelungen der HFlg-Gefechtsfeldtaktik mussten wir verschiedene Einzelanweisungen für Führung und Einsatz der Heeresfliegertruppe (EAnwFE Hflg) befolgen, wo u.a. die Einrichtung der HFlg-Verfügungsräume, aber auch als Schwerpunkt die Luftlandeoperationen mit den Fallschirmjäger-Bataillonen bei Tag und Nacht intensiv behandelt waren. Nein, für Feuerlöschmaßnahmen gab es aber in der Heeresfliegertruppe keinerlei Regelungen oder dienstliche Anweisungen, und so wurden wir mit allen 9 Besatzungsmitgliedern zu „Testpiloten mit dem Bordwartpersonal der Heeresflieger“ bei der ersten Brandbekämpfung aus der Luft beim Katastropheneinsatz in der Lüneburger Heide.

Ablaufregelung zur Einsatzvorbereitung

Da wir wussten, dass bei diesem herausfordernden Einsatz nicht ein einziger Flugunfall entstehen durfte, wurden beim Eingangsbriefing die Besatzungen auf die hohe fliegerische Risikolage hingewiesen und zur besonderen Aufmerksamkeit mit vorausschauender, risikoarmer Entscheidungshandlung im Waldbrandgebiet aufgefordert. Erfahrungsaustausch unter den Besatzungen sollte im Extremfall über Funk erfolgen, ansonsten wurde nach jedem Tageseinsatz

ein Sicherheitsbriefing abgehalten und die gewonnenen Erkenntnisse besprochen.

Wie im Bild der nächsten Seite zu erkennen ist, wurden zunächst die 4 Wassersäcke aller 9 Hubschrauber hintereinander durch das Feuerwehrpersonal über die am Flugplatz Celle im Boden fest eingelassenen C-Metallrohre mit Hilfe von 2 Trägerkraftspritzen (TKS) über 4 Feuerwehrschräume mit Wasser befüllt, 2 Schläuche über die Einstiegstür und die beiden anderen über die Heckklappe. Die Befüllung der 4000 l dauerte ungefähr 15 Minuten. Um keine Zeit zu verlieren, wurden dabei die Triebwerke nur in IDLE gefahren, und auch zum Betanken wurde das HOT-REFUELING Verfahren

angewandt.

Einsatzablauf mit Einsatztaktik

Für den Einsatzablauf wurde ein fliegerischer Kreisverkehr mit festen Zeitabständen eingerichtet, damit wir uns nicht gegenseitig in die Quere kamen. Die Flugzeit zum Einsatzgebiet dauerte ca. 20 Minuten und der Löscheinsatz benötigte noch etwa 5 weitere Minuten. Auf dem Hinflug öffnete das mit Gummistiefeln ausgerüstete Bordpersonal die insgesamt 16 Bajonettverschlüsse der jeweils 4 Wasserbehälter, womit der Laderaum allmählich mit 4000 l Wasser geflutet wurde, und somit ca. 50 cm Wasserhöhe einer „beweglichen Lademasse“ entstanden. Hierdurch wurde die CH-53 fliegerisch etwas labiler, da das Wasser – je nach NOSE DOWN – NOSE UP Position im Laderaum hin und her rollte, was die CH-53 jedoch weder aus ihrem horizontalen Schwerpunkt vorne noch hinten brachte.

Im Einsatzgebiet zielten wir auf die hoch ausschlagenden Brandsäulen, um unsere Bekämpfungstaktik anzuwenden: „Langsamer Vorwärtsflug“ mit Fließtechnik – oder auch „nur hovern“ über dem Mittelpunkt der Feuersäule – Wasser mit NOSE UP – NOSE DOWN über die geöffnete Ladeklappe abschwappen (Schwapptechnik), um



1975 9 CH-53 bekämpfen einen verheerenden Flächenbrand in der Lüneburger Heide. Das Löschwasser wird direkt aus dem Laderaum durch die Heckklappe über dem Brandherd verklappt.



8. AUGUST 1975 – „DIE HEIDE BRENNT“



damit zielstrebig die Feuersäule zu erschlagen. Um die komplette Wassermenge von 4000 l in den Feuermittelpunkt zu bringen, musste dies Verfahren 2 bis 3 mal angewandt werden, dann war der Laderaum leer - es erfolgte der Rückflug und der nächste Hubschrauber kam zur Brandstelle.

Beim Hovern über der Brandstelle musste man eine Kompromiss-Flughöhe wählen, um die Flammen möglichst maximal zu erschlagen. War diese zu hoch, verdunstete das Löschwasser in der Luft und die Tropfen hatten keinerlei Löschwirkung – war diese zu tief, heizte die CH-53 mit ihrem ca. 16-18 to Luftmassen-Downwash die Flammen erst richtig an und das Wasser wurde vom Feuer „aufgefressen“. Hinzu kam noch die aerodynamische Einschränkung zur Auftriebserzeugung, worauf alle Besatzungen hingewiesen waren: DENSITY ALTITUDE, durch die Hitze der Bodenfeuer mit oft sehr hoher Pitcheinstellung.

Allerdings mussten wir mit der „Laderaumflutungs und -schwappetechnik“ sehr rücksichtsvoll umgehen, um den Hubschrauber nicht aus seinen horizontalen Schwerpunktgrenzen heraus zu bringen; einen solch „beweglichen

4 t Massen-Transport“ darf es eigentlich für Flugzeuge überhaupt nicht geben, wobei auch die Beladung in der CH-53 immer vorschriftengenau mit genauem unveränderbarem Schwerpunkt berechnet wurde und die unbewegliche Masse nur über eine 8g Gurtverzurrung mit dem Laderaum ganz fest verbunden war.

Die Einsatztaktik erprobte anfangs jede Besatzung für sich, wir sprachen uns aber über Funk ab und abends wurden beim Debriefing die Ergebnisse nochmal erklärt.

Im weiteren Verlauf der Brandkatastrophe wechselten die gelöschten Feuersäulen allmählich nur noch in großflächige Rauchgebiete, wo der Moorboden allerdings gute Nahrung zur Weiterleitung der Brandspur über den Bodenweg mit plötzlich erneuter Flammenbildung und neuem Feuer ausbruch irgendwo in der räumlichen Weite der Wald- und Heidelandschaft bot.

Das verrauchte Katastrophengebiet erzeugte für uns später auch großflächige, starke Sichtbehinderungen und unser Löschflug musste in der Flughöhe vor allen Dingen über den Radarschichtenmesser eingehalten werden, weil

der Boden oft nicht mehr erkennbar war. Da wir uns hier fast im „IFR-Tiefflug“ ohne Hinderniserkennung befanden, änderten wir das Kontrollkonzept. Das Hflg Rgt 10 richtete mit einer UH-1D vor dem Einflug in das Rauchgebiet einen mobilen Tower ein, der ab sofort jeden Einzeleinflug der CH-53 regelte und hierbei nur ein Rechtskreisverfahren zugelassen war. Nach dem Verlassen des verrauchten Waldgebietes meldete sich jede CH-53 beim UH-1D Tower ab und der Einflug für den nächsten Hubschrauber wurde freigegeben.

Und welches Einsatzergebnis wurde mit 9 CH-53 in 8 Tagen erreicht?

Wir nahmen mit 36 Besatzungsangehörigen 8 Tage lang an der Katastrophenbrandbekämpfung in der Lüneburger Heide teil. Da es damals noch keine Bestimmungen zu Flug- und Ruhezeiten gab, wurde der Einsatz von morgens bis abends geflogen und nur zum Mittagessen unterbrochen.

Es wurden ca. 500 Gesamtflugstunden absolviert und damit 1,3 Mio Liter Wasser (oder mehr) in das Brandgebiet gebracht. Somit wurde





die Heeresfliegertruppe mit der CH-53 sowohl zum „einmaligen Massentransportmittel für Wasser durch die Luft“ als auch zum „ungewöhnlichen Feuerlöschsinsatzmittel aus der Luft“ und wir erreichten mit diesem anspruchsvollen Flugeinsatz einen bestimmten Erfolgsanteil bei der Katastrophenbekämpfung in der Lüneburger Heide.

Was aber als herausragendes Erfolgserlebnis erwähnenswert bleiben muss ist, dass dieser risikohafte Einsatz von allen 36 Besatzungsangehörigen durch TEAM WORK – CREW COORDINATION CONCEPT – und SITUATION AWARENESS ohne einen einzigen Flugunfall, noch irgendeinen Zwischenfall, erreicht worden war.

ABER

Ein knappes Jahr später – am 11. Mai 1976 – brach nach Schießübungen auf dem Truppenübungsplatz MEPPEN ein Flächenfeuer aus, wozu das HFlg Rgt 15 wiederum eine mit 4 ABC-Wassersäcken ausgerüstete CH-53 als Katastrophenhilfe zum Löscheinsatz entsandte. Aber dieses Mal führte der Einsatz zum Flugunfall 7613, da die Besatzung die Löschtechnik zu aggressiv durchführte.

Die CH-53 geriet nach abrupter NOSE UP Einsteuerung zum massiven

Schwappvorgang aus dem hinteren Schwerpunktbereich heraus und die Hubschrauberzelle wurde gegenüber der Rotorblattdrehebene so hoch angestellt, dass das Oberteil des Cockpits und das APP-Aggregat vom Hauptrotor getroffen und zerschlagen wurden. Glücklicherweise konnte der Hubschrauber 84+77 aber ohne irgendwelche Verletzungen der Besatzung noch sicher, jedoch wie anhand der Bilder ersichtlich - mit Cockpit- und APP-Zerstörung auf dem Boden abgesetzt werden.

Diese CH-53 - mit ihrem Spitznamen CABRIO - wurde im Außenlasttransport nach Rheine gebracht und dort

von der LfzTABt 152 in Verbindung mit der Fa. VFW Speyer in ca. 6 Monaten wieder aufgerüstet. Durch die Unfalluntersuchung wurde natürlich sofort jeder weiterer GH-53 Feuerlöschsinsatz mit seiner extrem unsicheren Wassertransport- und Schwapptechnik verboten.

...und ein weiterer Schaden wurde bei allen 9 CH-53 ein Jahr nach dem Löschwassereinsatz in der Lüneburger Heide festgestellt

Ein Jahr nach dem 500-Flugstunden-Einsatz zur Brandbekämpfung in der Lüneburger Heide wurde nach und nach bei allen 9 Hubschraubern allmähliche Korrosion unter dem abgesicherten Laderaumboden mit nachfolgender Beschädigung von elektronischen Leitungen und Oxidation an Metallrohren und Spanten im Unterbereich festgestellt. Danach wurden alle betroffenen CH-53 gesperrt und zur 6 monatigen Instandsetzung nach Manching überführt, mit jeweils 100.000 DM Instandsetzungskosten pro Hubschrauber.

Und so wurde im Jahr 1976 die Metallbau - Firma in Lutter am Barenberge mit der Entwicklung und Konstruktion des SMOKEY - Löschwasserbehälters als Außenlast mit einem Fassungsvermögen von 5500 l Wasser beauftragt, womit bis heute schon zahlreiche CH-53 Einzellöscheinsätze im In- und im Ausland geflogen wurden.



15.Dez.1983 Außenlasttransport im Stahlwerk Peine-Salzgitter

Text: Hptm Hans ‚Atze‘ Kilp / Bilder: H.-M. Lennartz (Reservistenkameradschaft Peine)



Als ehemaliger Transporthubschrauberführer CH-53G berichte ich hier über einen aus meiner Sicht spektakulären Außenlasteinsatz im Dezember 1983 mit CH-53G vom Heeresfliegerregiment 15 Rheine-Bentlage.

Besatzung: Hauptmann Hans ‚Atze‘ Kilp (Pilot), Hauptmann Alexander Hermann (Co-Pilot), Hauptfeldwebel Günther Vöcking (BTO).

Im Stahlwerk Peine war in einem der 4 Hochofenabgasführungen ein Venturirohr durch Verpuffung stark beschädigt worden. Diese Kamine führen während der Stahlschmelzung brennbare Abgase nach außen ab. Das schadhafte Innenrohr war innerhalb der Außenumhüllung zerlegt und entfernt worden. Die Konstruktion stellt sich so dar: Auf einer ca. 50 Meter hohen Hochofenhalle befinden sich 4 Außenkamine von ca. 25 Meter Höhe, die also je eine Gesamthöhe von ca. 75 Meter erreichen. Am oberen Kaminende von 2 Meter Durchmesser sind im Innern 6 Meter lange Venturirohre mit einem Durchmesser von 1,95 Meter und einem Eigengewicht von 2 Tonnen eingesetzt. Die obere Öffnung wird mit einem Fackelkopf von ca. 5 Meter Durchmesser und einem Eigengewicht von 5,3 Tonnen abgeschlossen. Der Freiraum im Innern beträgt also nur 2x 2,5 cm. Die Planung der Werksleitung sah vor,

per Helikopter den oberen Fackelkopf abzuheben, das neue Venturirohr einzusetzen und anschließend den Fackelkopf wieder aufzusetzen und ordnungsgemäß zu verschrauben.

Eine Reparatur in Eigenregie des Stahlwerkes wurde schnell verworfen, da die Stahlproduktion für längere Zeit durch Abschaltung und wieder Anfahren des Hochofens ausgefallen wäre. Es wurde naheliegend ein Hubschrauberereinsatz in Erwägung gezogen. Da im zivilen Bereich keine Transportkapazität zur Verfügung stand, gab die zuständige Industrie- u. Handelskammer den Einsatz für die Bundeswehr frei. Durch das Heeresfliegerkommando in Münster wurde das Heeresfliegerregiment 15 in Rheine-Bentlage mit der Überprüfung auf Durchführbarkeit und der geforderten Kostenermittlung beauftragt. Über die Regimentsführung, Heeresfliegerstaffel und Einsatzoffizier bekam ich die Order: „Na Atze (heute noch mein Spitzname), dann mach mal!“ – und wurde so mit der Durchführung beauftragt.

Da die Kosten für den Auftraggeber in zumutbaren Grenzen gehalten werden sollten, die CH53-Flugstunde wurde mit etwa 20000 DM berechnet, mussten die Gesamtkosten in Eigenanteil Ausbildung und in Kosten für den Auftraggeber aufgeteilt werden. Der Ausbildungsanteil wurde für An- und Abflug in Form von Weiterbildung für Navigation, Instrumentenflug oder Geländeausbildung gewertet. Am 09.Dez. 1983 führte einer dieser Weiterbildungsflüge zur Erkundung zum Peiner Stahlwerk. Der mit der Durchführung beauftragte Objektleiter erklärte mir seinen gedachten Verlauf: Unterhalb des Fackelkopfes hatten Monteure eine provisorische Holzkonstruktion zur Aufnahme von 2 Einsatz Helfern angebracht. Die sollten in 75 Meter Höhe die anzufliegenden Außenlasten in Empfang nehmen. Ich schlug vor, mir die Gegebenheiten vor Ort selbst anzusehen. Zu diesem Zweck stiegen ein lei-

tender Ingenieur und ich, mit Lifebelt stufenweise gesichert, über am Außenkamin eingelassene Steigeisen bis zum Fackelkopf in 75 Meter Höhe empor. Die Eindrücke vor Ort brachten die Entscheidung, den Einsatz dieser Hilfskräfte im Gefahrenbereich der Außenlastaktion nicht zuzulassen. Mein alternativer Vorschlag bestand darin, die Schraubenreihe der Fackelkopfverschraubung (ca. 60 Schrauben) zu entfernen und trichterförmige Führungselemente, zur Eigenzentrierung, an den Außenlasten anzubringen.

Da unvorhergesehene Zwischenfälle wie Triebwerksausfall oder Verhakung der Außenlast an Verbauungen einen Notabwurf zur Folge gehabt hätten, wäre die Folge ein mehrere Millionen schwerer Sachschaden für das Werk gewesen. Ich machte daher zur Bedingung, das Risiko versicherungstechnisch abzusichern. Beim Vers.-Konzern Lloyds in London wurde das Risiko dann gegen einen 5 stelligen Versicherungsbetrag versichert. Der gleich hohe Kostenbetrag musste dann an die zuständige Bundeswehrverwaltung abgeführt werden.

Nun aber mal zum Einsatz direkt: Am 15. Dez. 1983 wurde die Durchführung geplant. Die Wetterbedingungen waren günstig, Außentemperatur und Windgeschwindigkeit brauchbar. Das Lastengeschild am Fackelkopf wurde mit einer Seilverlängerung auf dem ca. 50 Meter hohen Hüttendach mit einem aus dem Lasthakenschacht des Hubschraubers herabgelassenen Hilfsseil verbunden. Danach wurden durch schwebende Annäherung in Richtung Fackelkopf die verbundenen Hilfsseile in den Heli eingezogen und senkrecht über dem Fackelkopf das ca. 8 Meter lange Lastengeschild mit dem Lasthaken verbunden. Die Außenlast wurde abgehoben und in einem Aufnahmegestell zwischengelagert. Dann erfolgte die Aufnahme des Innenrohres und das Einschweben zum Aufnahmerohr. Es ist schwer vorstell-





bar, wie sehr eine ca. 15 Meter lange Außenlast in 75 Meter Höhe, ohne Referenz zum Objekt, ohne Außenspiegel, nur durch Lukeneinweisung des Bord-

technikers unter Kontrolle gebracht werden kann. Irgendwann berührten die keilförmigen Hilfskonstruktionen den Innenkranz des Außenrohrs, ein kontrolliertes Absenken wurde eingeleitet, das Innenrohr bis zu $\frac{3}{4}$ Länge versenkt, als der Innenbordkamerad rief: „Halt, halt, das Seil hängt durch, das Rohr steckt fest, $\frac{1}{4}$ Rohrlänge schaute oben raus!“ Kommentar vom Co-Piloten: „Jetzt reicht's, lass das Rohr stecken, heute geht nichts mehr!“ Meine Antwort: „Letzter Versuch, übernehme du die Steuerkontrolle und verharre in der entlasteten Seilposition, ich muss meine verkrampten Hände und Füße kurzfristig entlasten.“ In der Zwischenzeit hielten etliche Zuschauer und die beobachtenden Werksführer ehrfurchtsvoll in banger Erwartung des Misserfolgs den Atem an. Nach etwa 1 Minute der Ausspannung übernahm ich wieder die Steuerung und hatte mir eine Notlösung ausgedacht. Das Rohr wurde bis kurz

vor Rohrende angehoben und durch ruckartige „Pitch-Down- Bewegung“ mittels Fallkraft abgesenkt. Die Gefahr der ungewollten Rumpfbewegung mit dem Heli musste bedacht werden. Nach der zweiten Aktion saß das Venturirohr dann passgenau an seinem Platz. Im Anschluss wurde der schwere Fackelkopf aufgesetzt und im Werksgelände zwischengelandet. Nach der herzlichen Gratulation bekannte ein verantwortlicher Ingenieur: „Bei der Fertigung des Innenrohrs ist uns die Idealform nicht ganz gelungen, somit wurde durch die leichte Beulenform das Herablassen behindert.“

Die Meinung meines Co-Kameraden im Anschluss: „So etwas macht man in einem Fliegerleben nur einmal.“ Jedem Besatzungsmitglied stand der Schweiß in den Fliegerstiefeln.

der CO-Pilot hat bei dem Einsatz erwiesenermaßen 1 Kilo an Körpergewicht eingebüßt.



Von rechts nach links: Hptm Alexander Hermanni, Hptm ‚Atze‘ Kilp, HptFw Günther Vöcking, weiterhin Mitarbeiter des Stahlwerks

Celle-Faßberg

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



**Hauptmann a.D.
Bruno Mechs-Reinke (Mechs)**

Er verstarb am 6. Juni 2020 im Alter von 82 Jahren in Celle.

Bruno Mechs trat 1956 in die Bundeswehr ein und war zunächst Gruppenführer in Ellwangen.

1959 wechselte er zur Heeresfliegertruppe und absolvierte seine fliegerische Ausbildung in Faßberg.

Anschließend wurde er nach Fritzlar versetzt. Dort flog er die Do 27 und die Alouette II. In seiner nächsten Verwendung in Roth ab 1966 wechselte er Jahre später auf die Bell UH-1D.

1981 führte ihn sein dienstlicher Weg nach Celle-Wietzenbruch. Nach der Musterausbildung auf BO 105 war er für kurze Zeit Angehöriger der Heeresfliegerversuchsstaffel 910 und danach Panzerabwehrhubschrauberführeroffizier im Panzerabwehrhubschrauberregiment 16.

Bedingt durch diese Versetzung zog er mit seiner Familie nach Celle. Im Regiment 16 habe ich als sein Schwarmführer im Delta-Schwarm eng mit dem damaligen Hauptmann Bruno Mechs zusammengearbeitet.

Ich habe ihn sehr geschätzt, als Hubschrauberführer, als Offizier und als Kamerad. Er liebte die Fliegerei; stets war er zuverlässig und gewissenhaft.

Bruno Mechs flog fast 7.000 Stunden auf Hubschraubern und Flächenflugzeugen der Heeresfliegertruppe.

1991 beendete er seinen aktiven Dienst und war danach lange als freier Gerichtsreporter tätig.

Auch am Vereinsleben unserer GdH nahm er aktiv teil.

Wir werden Bruno Mechs-Reinke in guter Erinnerung behalten und ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Für die Gemeinschaft der Heeresflieger Celle-Faßberg e.V.
Hans-Heinrich Heidmann, Oberst a.D. und 1. Vorsitzender



Mendig

*„Die Menschen haben eine Seele, die noch lebt,
nachdem der Körper zu Erde geworden ist;
sie steigt durch die klare Luft empor,
hinauf zu all den glänzenden Sternen.“*

(Hans Christian Andersen)

Mit Bestürzung müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass unser Kamerad und Mitglied unserer Gemeinschaft

Oberstabsfeldwebel a. D. Werner Dexheimer

am 04. April 2020 im Alter von 86 Jahren verstorben ist.

Unser Leben ist der Fluss,
der sich ins Meer ergießt, das „Sterben“ heißt.
Wir werden unseren Kameraden stets in guter Erinnerung behalten.

Der Vorstand der Gemeinschaft Mendiger Heeresflieger



Bückeburg

Am 01.07. gedachte eine kleine Abordnung des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums unter Führung von Brigadegeneral Ulrich Ott dem Tod von Frau Leutnant Saskia Heinz am Gedenkstein in der Nähe der Unfallstelle.

