



Der Schirmherr hat das Wort

Sehr geehrte Kameraden,
sehr geehrte Leser,

ein weiteres Jahr neigt sich dem Ende und ich freue mich sehr, dieses mit einem kurzen Gruß an Sie und mit Ihnen gemeinsam abschließen zu dürfen.

Das vergangene Jahr stand und steht auch noch heute im Zeichen der Pandemie. Dennoch blicke ich mit Stolz auf ein erfolgreiches Jahr der Heeresfliegertruppe zurück. Bereits im Frühjahr haben wir mit der Indienstellung des Kommando Hubschrauber in Bückeburg einen wichtigen Meilenstein in der Geschichte der Heeresflieger erreicht. Nach vielen Jahren der „Gewaltenteilung“ ist ein neues Fähigkeitskommando entstanden, das alles unter ein Dach bringt, was aus Heeresfliegersicht unter ein Dach gehört. Ganz nach dem „Highlander-Prinzip“ lebt das Kommando Hubschrauber Führung aus einer Hand: Angefangen bei dem Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum (IHTC), über die Heeresfliegerregimenter bis hin zum Systemzentrum Drehflügler Heer.

Dass diese Neuerung ein guter und wichtiger Schritt war, hat sich in den vergangenen Monaten bereits bestätigt. Erst wenige Wochen im Dienst, lag es in der Verantwortung der Führung aus einer Hand, die kurzfristige Beendigung des Afghanistaneinsatzes zu stemmen und sich zugleich auf einen neuen Einsatz in Mali vorzubereiten. Dies ist uns ohne materielle – und wichtiger – personelle Schäden oder gar Verluste gelungen. Nahtlos haben die Verbände die Vorbereitung auf den neuen Auftrag begonnen und verlegen aktuell in den MINUSMA Einsatz, wo sie künftig die luftgestützte Rettung unserer dort eingesetzten Soldatinnen und Soldaten sicherstellen.

Aber auch im Inland wurden wir, die Heeresflieger, gebraucht. Zu gegenwärtig sind uns allen die Bilder der Hochwasserkatastrophe im Ahrtal. Binnen weniger Stunden haben Wassermassen Hab und Gut, aber auch Leben genommen. Ortschaften waren zerstört und von der Außenwelt abgeschlossen. Bereits am Morgen nach dem Unglück waren sieben Hubschrauber des Heeres vor Ort im Einsatz und retteten Menschenleben. Allein am ersten Einsatztag waren es über 200, weitere folgten in den Tagen darauf. Ohne die Führung aus einer Hand wäre eine solch schnelle und erfolgreiche Reaktion und die Zusammenziehung von Hubschrauberkräften

aus mehreren Verbänden sowie dem IHTC nicht möglich gewesen.

Es sind nur zwei Beispiele, von denen ich viele weitere aufzählen könnte. Doch allein diese genügen, um eines zu zeigen: Die Heeresflieger sind unverzichtbar und verlässlich, sie sind leistungsstark und belastbar, sie halten zusammen. Dieser Zusammenhalt ist es auch, den Sie mit der Gemeinschaft der Heeresflieger auch lange nach Ihrer aktiven Soldatenzeit am Leben halten und tatsächlich leben. Mit diesem wohlthuenden Gedanken verabschiede ich mich von Ihnen und wünsche Ihnen und Ihren Familien eine besinnliche Weihnachtszeit und alles Gute für das kommende Jahr.

Ihr

Ulrich Ott
Brigadegeneral



Liebe Leserinnen und Leser,

Nach einer solch gravierenden Änderung im Redaktionsteam – der Kapitän ging von Bord – wird es niemanden überraschen, wenn sich das Gesicht unserer GdH-INFO leicht verändert. Der im § 2 der Satzung des Dachverbands (Zweck) formulierte Auftrag, über Entwicklungen in der Heeresfliegertruppe zu berichten, wird seit geraumer Zeit umfassend und sachlich hochwertig durch Beiträge in der ebenfalls vierteljährlich erscheinenden Publikation ‚Nach Vorn‘, herausgegeben vom Internationalen Hubschrauberbildungszentrum, wahrgenommen. Die Hauptaufgabe der GdH-INFO ist nun – ebenfalls im § 2 der Satzung formuliert – Sprachrohr sowohl für die einzelnen Mitglieder der Gemeinschaft als auch für die ‚Örtlichen GdH‘ zu sein. Sie soll Beiträge über die Aufbauzeit der Heeresfliegertruppe, über wichtige Ereignisse, Einsätze und Entwicklungen unserer Truppengattung, aber auch über herausragende und berichtenswerte Leistungen von einzelnen (ehemaligen) Heeresfliegern enthalten. So finde ich es – auch besonders für die Jüngeren unter uns – notwendig und interessant, die Geschichte der Heeresfliegertruppe, verteilt über mehrere Ausgaben, kompakt und übersichtlich aufbereitet darzustellen und – beginnend mit dieser Ausgabe – abzudrucken, denn „wer in der Zukunft lesen will, muss in der Vergangenheit blättern“ (André Malraux, französischer Schriftsteller und Politiker, 1901 – 1976).

Ein ausführlicher Bericht über eine fliegerische Karriere nach Beendigung der regulären Dienstzeit soll zeigen, was nach einem erfüllten Berufsleben noch alles möglich ist. Bei letzteren Beiträgen wollen wir einen neuen Weg verfolgen: Weil die Beiträge sehr lang sind und nicht gekürzt werden können, uns aber maximal 16 Seiten zur Verfügung stehen, werden wir sie nur teilweise in der Print-Ausgabe der GdH-INFO abdrucken. Die vollständigen Fassungen präsentieren wir im ‚Download-Bereich‘ der Internetseiten des Dachverbandes (www.gdh-dachverband.de/donwloads) und der GdH Bückeburg (www.gdh-bueckeberg.de/downloads). Wer nicht die Möglichkeit hat, so zu verfahren, wende sich gerne an die Redaktion, wir finden dann eine Lösung. Wir vom Redaktionsteam freuen uns über alle Beiträge, die uns von außen zur Veröffentlichung für unsere Leserschaft zur Verfügung gestellt werden. Gerne drucken wir auch Kommentare, Anregungen oder auch Kritikpunkte, als Leserbrief formuliert, in der jeweils nächsten Ausgabe ab. Nur so können wir dem Auftrag unserer Satzung, den Örtlichen Gemeinschaften ein Forum zu bieten, entsprechen.



Lothar Wellhäuser
Hptm a.D.

INHALTSVERZEICHNIS

Die **Gemeinschaft Mendiger Heeresflieger (GMH)** spendet an eine Kindertagesstätte in Ahrweiler (**S. 3**). Ein Einblick in den Alltag eines 4-tägigen Einsatzes mit **OStFw Denny Kallwitz vom Internationalen Hubschrauberbildungszentrum in Bückeburg** im Katastrophengebiet Ahrtal (**S.4**). Der Vorsitzende der **GdH Bückeburg, Oberstlt a.D. Martin Kleist**, berichtet über den im September stattgefundenen Einheitsführerlehrgang, den er als Reserveoffizier in der Jägerkaserne in Bückeburg und im Übungszentrum Luftbeweglichkeit in Celle mit begleitet und betreut hat (**S.6**).

Hptm a.D. Rainer Wilke erzählt von einem aufregenden (Kunst)Fliegerleben nach Beendigung seiner Dienstzeit (**S. 8**). **Oberst a.D. Folker Flasse** erzählt von Situationen zum Schmunzeln (**S. 15**). **Hptm a.D. Lothar Wellhäuser** stellt den 1. Teil der von ihm zusammengefassten **Geschichte der Heeresflieger** vor (**S. 16**). **Hans-Joachim Bosse** gibt Kurioses aus Laupheim zum Besten (**S. 21**). Auf **S. 22** gedenken wir der seit der letzten Ausgabe **verstorbenen Mitglieder unserer Gemeinschaft**.

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: lowell.gdh@gmail.com

Redaktion: • Oberstlt a. D. Peter Schleußer / Tel. 05724 - 3214 / E-Mail: Peter.Schleußer@gmx.de
• Hptm a. D. Lothar Wellhäuser / Tel. 0571 - 9424043 / E-Mail: lowell.gdh@gmail.com
Grafik und Layout: • Hptm Benjamin Schwarze / Tel. 0172 - 5166375 / E-Mail: benjamin.schwarze@arcor.de

Redaktionsschluss für die Ausgabe 1/2022 ist der 07.01.2022

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.

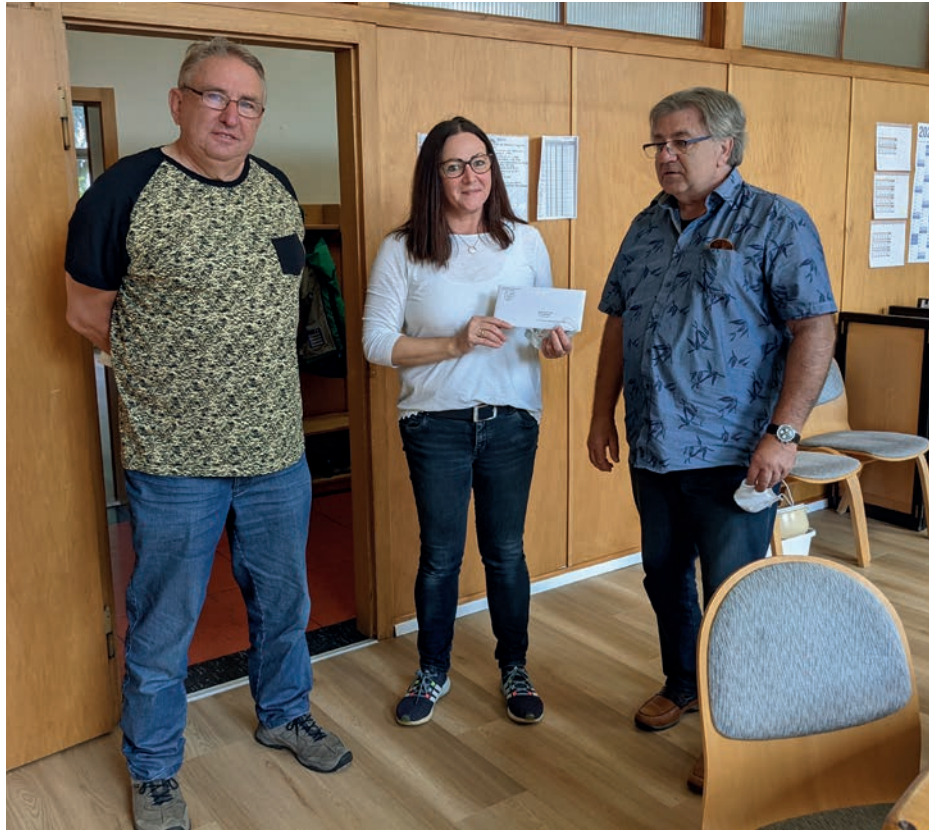
Gemeinschaft Mendiger Heeresflieger unterstützt Kindertagesstätte an der Ahr

Text: Verbandsgemeinde Mendig, Hptm a.D. Hans-Heinrich Weihe / Fotos: Hptm a.D. Hans-Heinrich Weihe

Henry Wadsworth Longfellow (1807-1882), ein Amerikanischer Lyriker und Schriftsteller sagte einmal:

„Kein Mensch ist so arm, dass er nicht irgendetwas zum Verschenken hätte; ebenso gut könnte ein Bergbach sagen, er hätte dem Meer nichts zu geben, weil er so klein ist. Gib was du kannst. Für irgendjemanden ist es viel mehr wert, als du je zu hoffen wagst.“

Dieses Motto war Anlass der Gemeinschaft Mendiger Heeresflieger beim Stammtisch eine Sammlung zu veranstalten, die den Opfern der Flutkatastrophe an der Ahr zugutekommen sollte. So kam ein stattlicher Betrag zusammen, der aus der Gemeinschaftskasse auf 500 € aufgestockt wurde. Sicher gibt es im Flutgebiet an der Ahr viele Problemfelder, die man unterstützen könnte, wir waren aber der Meinung, man sollte denen helfen, die am Schutzlosesten sind, nämlich den Kindern, denn sie sind unsere Zukunft.



Übergabe an Frau Braun



Die Wahl fiel auf die Kindertagesstätte St. Laurentius in Ahrweiler, eine Kita, deren Infrastruktur als Totalverlust bezeichnet werden kann, da die Wiederherstellungskosten ca 2,8 Mio € betragen werden. (Neubau ca 3,3 Mio €).

Bei einem Besuch der Ruine und den Ausweichmöglichkeiten der Kita im Kloster Kalvarienberg, wurde die Spende durch den 1. und 2. Vorsitzenden der GMH an die stv. Kitaleiterin, Frau Anja Braun, übergeben, die diese mit großer Freude und einem Tränchen im Auge entgegannahm.

links: Ausweichmöglichkeiten im Kloster

rechts: Außenbereich der KiTa nach der Flut

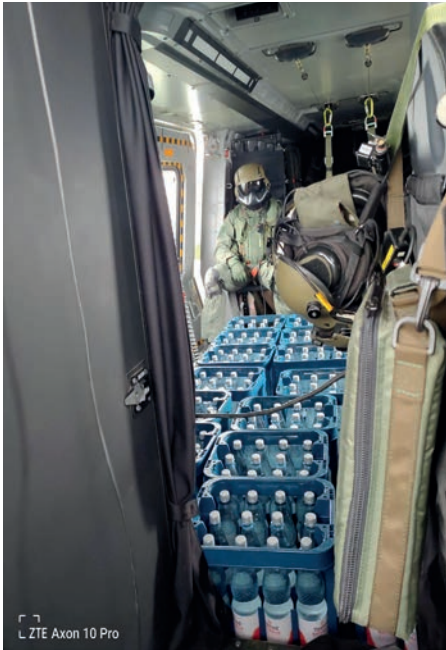


Einsatz im Rahmen der Hochwasserkatastrophe in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz

Text: Oberstleutnant a.D. Kleist / Fotos: Oberstabsfeldwebel Denny Kallwitz

Die Ausgangslage

Vom 12. Juli bis 19. Juli 2021 fielen in Teilen Deutschlands schwere Niederschläge mit bis zu 150 l pro Quadratmeter. Diese führten zu starken Überschwemmungen, besonders betroffen waren Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz. Aufgrund der schweren Unwetter starben in den beiden Bundesländern mindestens 180 Menschen. In der Nacht vom 14. auf 15. Juli eskalierte die Lage unter anderem im Ahrtal.



Innenraum NH90

Der Einsatz

Am frühen Morgen des 15. Juli 2021 befahl das Kommando Hubschrauber den Heeresfliegerregimentern 10 und 30 sowie dem Internationalen Hubschrauber- und Ausbildungszentrum (IntHubschrAusbZ) den Einsatz verfügbarer Hubschrauber, zunächst unter der Federführung der SAR-Leitstelle in Münster, für einen Hilfseinsatz. Zwei NH 90 vom IntHubschrAusbZ wurden daraufhin am Morgen des 15.07. in das

Katastrophengebiet verlegt. Oberstabsfeldwebel (OStFw) Denny Kallwitz war in einem dieser Hubschrauber eingesetzt, zusammen mit OStFw Sascha Wesselmann als zweitem Bordmechaniker, dem Kommandanten Hauptmann (Hptm) Olaf Koester und dem Piloten Hptm Benjamin Brinkmann (bis Samstag 17.07., ab dann mit dem Piloten Hptm Matthias Knöfel).

Für OStFw Kallwitz war es am Donnerstagmorgen, dem 15.07., doch sehr überraschend, dass sich das IntHubschrAusbZ an einem Einsatz im Rahmen der Hochwasserkatastrophe beteiligen wollte. Als sein verantwortlicher Luftfahrzeugführer, Hptm Koester, ihn informierte, dass der Einsatz bevorsteht, glaubte er erst, abends wieder zuhause sein zu können. In einem zweiten Anruf gab Hptm Koester ihm das Callsign der Maschine durch und wies ihn an, alles für einen Rettungseinsatz vorzubereiten, also Empfang von

persönlicher Ausrüstung, Rettungsmittel, hier: Bergedreieck TYRAH-AR, Luftrettungs-Gurtsystem sowie Material für den Außenlasttransport. Es wurde ernst. Es war wenig Zeit. Später wurde ein zweiter Bordmechaniker, OStFw Sascha Wesselmann, als Besatzungsmitglied der Maschine eingeteilt, der ihm bei der Vorbereitung nun half. (Anm: Dieses Besatzungskonzept mit zwei Bordmechanikern für einen solchen Einsatz hatte sich später sehr bewährt) Dann ging es los. Schon auf dem Hinflug wurden sie per Funk abgerufen. Sie sollten bei Evakuierung eines Krankenhauses eingesetzt werden. Da der NH 90 aber für den Hubschrauberlandeplatz des Krankenhauses zu schwer war, wurden sie nach Stolberg (Stadtregion Aachen) umgeleitet. Die Landung erfolgte auf einem Sportplatz.

Dort befand sich eine zivile Einsatzleitzentrale. Hptm Koester hat dort Kontakt aufgenommen. Und dann hat es



OStFw Kallwitz mit einem Luftretter im Einsatz in Mayschoß im Ahrtal

auch nicht lange gedauert, der Einsatz ging los. Der Leiter der Einsatzleitzentrale wurde geflogen, damit dieser sich einen Überblick über die Lage im Hochwassergebiet machen konnte. Die Bilder vom Wasser, vom Schlamm und dem Schutt, den isolierten Menschen, den Tierkadavern und Campingwagen im Wasser, waren schon sehr bedrückend.

Am Donnerstag, dem 15.07. und am Freitag, dem 16.07., stand der Einsatz im Such- und Rettungsdienst eindeutig im Vordergrund. Dazu gehörte auch, dass Personen von innen „gewincht“ werden sollten. Der vom NH 90 verursachte starke ‚Downwash‘ erschwerte diese Aktionen häufig, weil das Windenseil zu stark schwankte. So konnten die Menschen überwiegend erst nach einer Außenlandung vom Boden aus aufgenommen und zum Flugplatz Bad Neuenahr-Ahrweiler geflogen werden. Dies geschah bisweilen im Zusammenwirken mit kleineren Rettungshubschraubern, die Menschen mit der Seilwinde befreiten und auf einen nahegelegenen geeigneten Landeplatz brachten, von wo sie dann von den NH 90 aufgenommen und weitertransportiert wurden.

Ein Einsatz am Donnerstag war in Dernau – Mayschoß im Ahrtal, nahe einem Hotel statt. Die Menschen dort waren vom Hochwasser eingeschlossen. Vor Ort befand sich ein SAR-Hubschrauber vom Heeresfliegerregiment 30, bei dem die Rettungswinde nicht mehr funktionsfähig war. Die Bückeburger haben die Lufttreppe der 30'-er übernommen und begonnen, Personen zu ‚winchen‘. Die Aktion musste allerdings schnell abgebrochen werden, weil die zu rettenden Menschen zu große Angst vor dem Hochziehen mit Drehungen und Schwankungen hatten. Es blieb nichts anderes übrig, unter schwierigsten Bedingungen im Schlamm und Geröll zu landen und so möglichst viele Personen aufzunehmen. Später kam eine Faßberger Maschine mit dazu, die unterstützte.



gerettete Frau mit Hund

Im weiteren Verlauf, auf einem Erkundungsflug, wurden sie auf Feuerwehreute aufmerksam, die an einer kaputten Brücke standen und heftig winkten. Obwohl die infrage kommende Lande-Area sehr klein aussah und in unmittelbarer Nähe Telefonleitungen gespannt waren, entschlossen sie sich, zu landen.

Die Feuerwehreute brachten ein Pärchen mit einem Hund zu dem Hubschrauber. Sie hatten buchstäblich alles verloren. Die Frau hatte lediglich einen Rucksack und eine Handtasche, der Mann trug eine Einkaufstüte.

Am Samstag, dem 17.07., hatte die Bückeburger Besatzung vormittags Bereitschaft, am Nachmittag und auch am Sonntag, dem 18.07., hatten sie den Auftrag, vom Nürburgring aus Versorgungsgüter, vor allem Wasser und Verpflegung, zu den durch das Wasser isolierten Menschen zu bringen, auch vielfach unter Nutzung des 1000 Ltr – Tanks in Außenlast. Die Dankbarkeit der Menschen vor Ort war überwältigend.

Erst spät am Sonntag ging ihr Einsatz zu Ende. Sie flogen dann über Nörvenich zurück nach Bückeburg. OStFw Kallwitz war schließlich in der Nacht zum Montag um 03:30 Uhr wieder zu Hause.

Die Einsatzbasis für die Rettungshubschrauber der Bundeswehr war

der Flugplatz Nörvenich. OStFw Kallwitz lobte in den höchsten Tönen die Betreuung durch die Kameraden der Luftwaffe, die von ihren Ehefrauen unterstützt wurden. So schilderte er, dass sich am Samstag um 22.00 Uhr noch ein Oberstleutnant an den Grill stellte, um sie zu verpflegen.

Resümierend sagte OStFw Kallwitz, dass er so etwas, auch in seinen vielen Auslandseinsätzen, noch nicht erlebt habe und er dankbar dafür wäre, Gelegenheit gehabt zu haben, den Menschen dort zu helfen.



Zur Person:

Oberstabsfeldwebel Denny Kallwitz, 44 Jahre, ist Bordmechaniker NH 90 in der I. Inspektion IntHubschrAusbZ seit 2019. Er verfügt über die Überprüfungs- und Lehrberechtigung (ÜLB) und bildet im Hörsaal 18 angehende Bordmechaniker NH 90 sowie Doorunner aus. Er wurde 1997 Soldat und wurde als Bodengerätemechaniker (Uffz) in Rheine und später ab 2001 als Bodengerätemechaniker (Fw) in Celle eingesetzt. Im Jahr 2011 erfolgte mit Versetzung nach Faßberg ein AVR-Wechsel zum Betriebsführer Standard-Anwendungssoftware-Produkt-Familien (SASPF). Ab Ende 2013 bis August 2015 Ausbildung zum Bordmechanikerfeldwebel NH 90, danach Verwendung als Bordmechaniker im Regiment 10. Er war in 6 Einsätzen in Afghanistan und je 2 Einsätzen im Kosovo und in Mali mit insgesamt ca. 700 Einsatztagen.

Denny Kallwitz ist verheiratet und hat zwei Kinder.

Taktik im Einheitsführerlehrgang der Heeresfliegertruppe 2021 beim Ausbildungs- und Übungszentrum Luftbeweglichkeit in Celle

Text: Oberstlt a.D. Martin Kleist / Fotos: Bundeswehr, Michael Küster, Marie-Claire Lambeck

Der Einheitsführerlehrgang der HFlgTr wurde vom 30.08. bis 01.10.2021 im Hörsaal „Graf Wilhelm“ der IV. Inspektion des IntHubschrAusbZ mit 12 Lehrgangsteilnehmern, darunter zwei weibliche Offiziere, durchgeführt.

In den 5 Wochen wurden u.a. klassische Ausbildungsinhalte, wie Disziplinarwesen, Flugsicherheit, Materialwesen und Personalführung sowie 2 Wochen „Führung und Einsatz HFlgTr“ vermittelt. Seit dem Kommandeurlehrgang HFlgTr im Jahr 2020 werden die taktischen Anteile in den Führerlehrgängen der HFlgTr am Ausb/ÜbzLbwglk in Celle durchgeführt; so auch die zweiwöchige Taktikphase des EinhFhrLehrg HFlgTr. Schwerpunkt dabei war, unter der Anwendung der Einsatzgrundsätze der Heeresflieger, die Planung und Führung einer luftgestützten Operation verstehen und durchführen zu können. Nach einer kurzen Theoriephase und



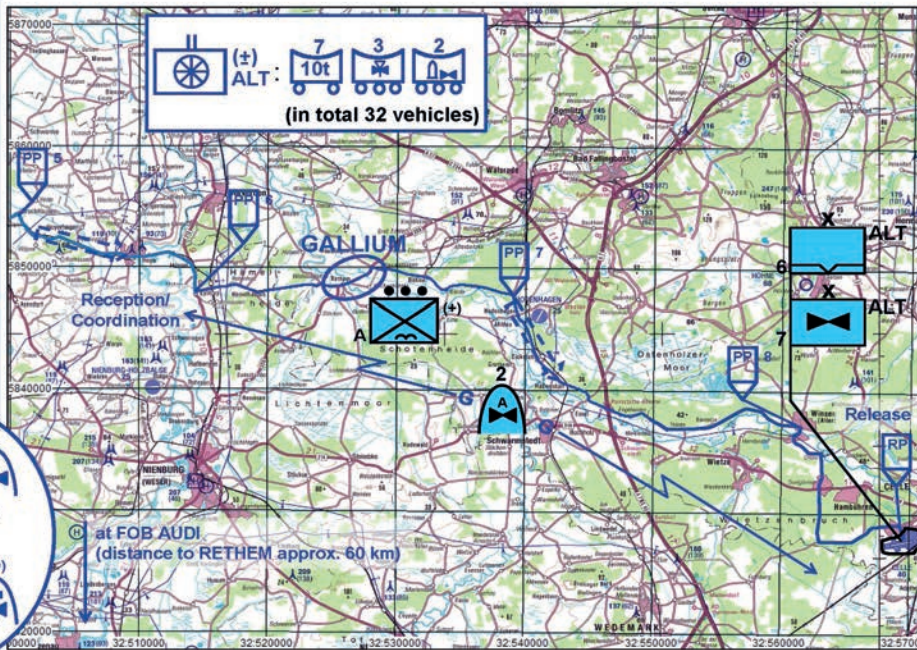
(Teilnehmer von links: OTL Gabler, M Fuchs, M Adami, H Lange, M Krautwald, H (w) Möde, H Mohr, H (w) Flores-Trenado (Mitglied unserer GdH), H Petzold, M Held, H Dries, M Eifler, OTL Oelrich (HslLtr))

Einweisung in die Simulationstechnik mussten die Lehrgangsteilnehmer zusammen mit Teilnehmern der taktischen Weiterbildung der Lehrgruppe

B in einer mehrtägigen Planübung mit Geländebesprechung folgende im Konzept vorgegebene, luftgestützte Operation bis ins Detail ausplanen.

Chief Current **CONCEPT OF OPERATIONS** Op ROADSHOW

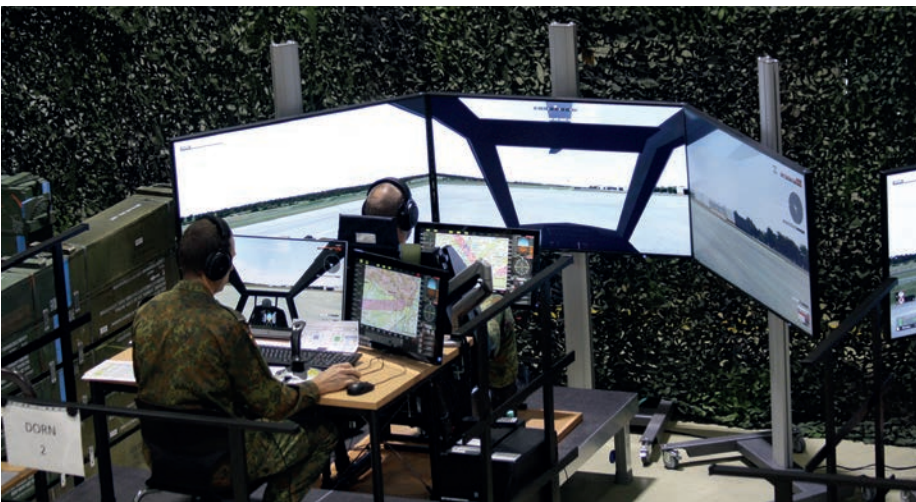
- AATF GREIF**
- conduct an AAsslt Op to seize and maintain bridges at RETHEM over the ALLER river and RETHEMER SEE (Obj GALLIUM),
 - NLT 201200Z jun 20AH,
 - with one reinforced Inf PLT,
 - protect the passing of convoy DUFFELBAG through Obj GALLIUM, main effort,
 - ensure convoy escort of DUFFELBAG with two AH TIGER from PP6 until RP at CELLE,
- IOT guarantee the safe passage of convoy DUFFELBAG.





Das FINAL COMANDERS BACK BRIEF als ein Element des JOINT MISSION PLANNING

Im Planungsprozess wurde das in der NATO Allied Tactical Publication 49 G „USE OF HELICOPTERS IN LANDOPERATIONS“ festgelegte „JOINT MISSION PLANNING“ ausgebildet und angewendet. Da luftbewegliche Operationen nur multinational und streitkräftegemeinsam (joint und combined) möglich sind, werden Befehle, Planungsdokumente, Briefings in Englisch erstellt und durchgeführt.



ein Tiger-Cockpit

In einem simulationsgestützten Handlungstraining wurden entscheidende Phasen der luftgestützten Operation realitätsnah durchgeführt. Dabei kam vor allem die Software VBS 3 zum Einsatz, mit der die Handlungsabläufe und Flugbewegungen simuliert werden können.

Die entscheidenden Keyplayer der Operation werden durch die Teilnehmer dargestellt, andere Kräfte durch „künstliche Intelligenz“.



Die Auswertezentrale

Die zeitgenaue Simulation wird minutiös aufgezeichnet als Grundlage für eine passgenaue Nachbesprechung. Mit dieser konsequenten und sehr fordernden Ausbildungssystematik wurden erhebliche Ausbildungsfortschritte erzielt und Inhalte bleibend vermittelt.

Mit Kunstflug um die halbe Welt

oder: Was man nach der Versetzung in den Ruhestand noch so alles machen kann

Text: Hptm a.D. Rainer Wilke, Fotos: Hptm a.D. Rainer Wilke, Jörg Adam, Tim Patton, Robert Stetter, Ryan Mason, Balasz Gardi, Mirja Geh

Im Sommer 2001, also etwa ein Jahr vor dem offiziellen Ausscheidungs-termin bei der Bundeswehr, hatte ich mir noch keine Gedanken gemacht, ob und in welcher Weise ich im Anschluss weiter berufstätig sein soll. In dieser Phase erreichte mich der Anruf des Agenten eines Filmproduzenten. Er fragte mich, ob ich mir vorstellen könnte, nach meiner Bundeswehrzeit als Stuntpilot für eine Filmfirma zu arbeiten. Ich war interessiert und so vereinbarten wir einen Besuchstermin. Es handelte sich um die Firma Action Concept in Köln, bekannt durch die Fernsehserie „Alarm für Cobra 11“. Mit dem Chef, selbst ein begeisterter Hubschrauberpilot, verstand ich mich auf Anhieb gut und wir vereinbarten, dass ich nach meiner aktiven Zeit bei der Bundeswehr für ihn fliegen werde. Er war ohnehin gerade im Begriff, zwei BO 105 zu kaufen, daher benötigte ich „nur noch“ den Erwerb einer zivilen Berufslizenz. Eine zivile Privatpilotenlizenz, die zu damaliger Zeit sehr leicht zu bekommen war -ein Antrag reichte- besaß ich seit 1985. Ebenso wurde

mir die „Einweisungsberechtigung“ auf Grund meiner Tätigkeit als militärischer Fluglehrer eingetragen.

Die militärische Erlaubnis, Kunstflug durchzuführen, besaß ich seit 1984. Zum Erwerb musste ich damals den Lehrgang „Ausbildung im Hubschrauberkunstflug“ absolvieren, einen Lehrgang, den es bis dahin bei der Bundeswehr noch nicht gegeben hat. Im Jahr 1988 erwarb ich – auch dank der Unterstützung durch die Fa. Airbus Helicopters - die zivile Kunstfluglizenz für Hubschrauber, als Gegenleistung bildete ich anschließend 2 Piloten dieser Firma zu Kunstflugpiloten aus. Im November 2002 bekam ich nach Theorie- und Praxisprüfung meine Berufsluftfahrzeugführerberechtigung mit den Zusatzberechtigungen zur Einweisung auf eingetragenen Mustern und Kunstflug auf Hubschraubern. Ich begann bei der Firma Action Concept zu fliegen. Nebenbei erwarb ich noch das Type-Rating auf der Bell 407.

Das Jahr 2003 war geprägt von Dreharbeiten zu dem Kinofilm „Der Clown“. Es waren die typischen Filmflüge und Stuntflüge:

Landung auf einem fahrendem LKW, auch mal quer zur Fahrtrichtung, Absetzen von Personen in fahrende Autos oder auf Lkws, an den Kufen hän-



gende oder darauf stehende Stuntleute sowie das Überfliegen von Explosionen, Absetzen des Hubschraubers auf einem Stapel Paletten, um so die Hauptdarsteller in einem scheinbar fliegenden



Hubschrauber zu filmen.



Natürlich war auch viel Kunstflug gefragt wie z.B. Rollen zum Ausweichen von Raketen, die nachträglich digital ins Bild geschnitten wurden.



Im Dezember 2003 wurde ich von der Firma Airbus nach Kapstadt/Südafrika vermittelt. Dort sollten chinesische Piloten zu Testpiloten ausgebildet werden. Zu der damaligen Zeit gab es nur in den westlichen Staaten Testpilotenschulen, in Ländern wie z.B. China wurden bis dahin Testpiloten eher „ernannt“. China fragte bei allen westlichen Schulen an. Aber zu dieser Zeit galt ein Technologieembargo, was auch solche Ausbildungsvorhaben einschloss. Die National Test Pilot School, Stammsitz in Kalifornien, hatte eine

Personalbogen

Kommendierungsverfügung

in Höhe von 3 Monaten bis 3 Monate

Dienststelle: Heeresfliegerwaffenschule, 3062 Bückeburg

Personalnummer: 270604

Ordnungsnummer: 34039/3

Funknummer: 5000

Deutscher Name: WILKE Rainer

Familienname (bei Nichtwahl, sofern unterstrichen mit Passnum. (BY/BR/BA)): WILKE

geb. am: 30.06.1964

geb. Ort: Bückeburg

Hauptberufliche Tätigkeit: 34039/3

wird kommandiert für die Zeit von: 02/07/2004 bis: 27/07/2004

in Dienstverhältnis zu: EWG/LehrGrp A, 3062 Bückeburg

Einweisung: ATK, HebekrPzOffA 301 2220

Zustellung: ATK

Stellen-Nr. / Besetzung: A 15 / A 09

Gültigkeitsdatum: 068 / 030

Personalausweisnummer (Merkmalnummer - V):

Passnummer: ...

Die Dienstverpflichtung beginnt am: 02.07.2004, im Keller 1, /71gAbt 161

Die Dienstverpflichtung endet am: 02.07.2004 nach Eintreffen

Die Dienstverpflichtung wird zugewandt: nicht zugewandt Die Begründung siehe

Die Dienstverpflichtung ergibt sich aus dem Tr. 9.2 + 10 (der Anlage, die Bestandteil dieser Personalverfügung ist.

Die Dienstverpflichtung zu Leistungen für die Leistungsbeurteilung erfolgt ausschließlich durch die Verfügung.

Zusätzliche:

Dienstort: IA 1 X

EWG P 111 5 1 X

WDA IV U. 1,71gAbt 161 1 X

1,71gAbt 161 3 X

Mf 161/LehrGrp A 2 X

HeFl HebekrPzOffA 1 X

o.u.s. Seidat 1 X

In Auftrag des: [Signature]

Ort und Datum: 01.07.2004

Dependance in Kapstadt. Diese wollte sich das lukrative Geschäft nicht entgehen lassen und machte sich als TFSA (Test Flight Academy South Africa) selbstständig und übernahm den Auftrag.



Zwei Sonderwünsche hatten die chinesischen Auftraggeber: Sie wollten autorotieren und eine Einweisung in Hubschrauberkunstflug erhalten. So war ich 4 Wochen in Kapstadt und machte sowohl eine theoretische als auch eine praktische Einweisung. Bereits vor dem Abflug nach Kapstadt hatte ich meine Unterlagen wie Lizenz, Referenzen, Werdegang usw. an die TFSA geschickt, und so waren die notwendigen Genehmigungen von Halter, Versicherung und CAA (Civil Aviation Authority) der südafrikanischen Luftfahrtbehörde schnell erteilt. Innerhalb von zwei Tagen bekam ich eine befristete südafrikanische Berufspilotenlizenz ausgestellt.

Die chinesische Delegation bestand aus vier Piloten, einem Techniker, Betreu-

ern und einer Dolmetscherin. Englischkenntnisse waren beim fliegenden Personal nicht vorhanden. Im Unterricht musste alles übersetzt werden, was für die exzellent Englisch sprechende Dolmetscherin als Nichtfliegerin etwas problematisch war.

Noch spannender war jedoch die Praxis. Die junge Frau flog im Verlauf des Lehrgangs mit, auch bei den Autorotationen. Sie ließ sich jedoch absolut nicht überreden, während der Kunstflugeinweisung an Bord zu sein. Den Versuch, einige chinesische Worte zur Erklärung während des Fliegens zu erlernen, gab ich schnell auf. So blieb nichts weiter übrig, als „Vormachen - Nachmachen - Üben“. Zusätzlich half heftige Gestik, Fehler zu erklären und die Manöver zu verbessern. Da es sich nur um eine Einweisung, nicht aber den Erwerb der Kunstfluglizenz handelte, war der Erfolgsdruck nicht groß, aber es waren alle mit großer Disziplin dabei. Nach anfänglichem Unbehagen beim Kunstflug folgte schnell die Begeisterung und alle machten ihre Sache für die relativ geringe Flugstundenzahl gut (jeder flog ca. 5 Stunden).

Die Theorie nahm die ersten 3 Wochen in Anspruch. Parallel dazu wurde noch mit der CAA um die Zulassung eines

südafrikanischen Testpiloten für den Kunstflug gerungen.

Es war geplant, diesem eine Kurzeinweisung zu geben, damit er mich bei der praktischen Ausbildung unterstützen konnte. Es waren für jeden der vier aktiven Teilnehmer ca. 4 -5 Stunden inklusive Kunstflug vorgesehen, mit den dazugehörigen Vor- und Nachbesprechungen ein strammes Programm für eine Woche.



Diese Genehmigung wurde leider nicht erteilt und so musste ich die rund 20 Stunden Flugzeit allein bewältigen. Sie waren die ersten chinesischen Piloten, die je mit einem Hubschrauber einen Looping oder eine Rolle geflogen waren und darauf waren sie unendlich stolz.

Das musste natürlich dokumentiert werden. Ein Filmteam wurde verpflichtet, die Ausbildung festzuhalten. Im Lauf der letzten zwei Tage wurde nur aus diesem Grund geflogen. Jeder Lehrgangsteilnehmer flog in meiner Begleitung einen Looping und eine Rolle, jeweils gefilmt von einer auf das Gesicht gerichteten Kamera, die zwischen den Füßen befestigt war. Für Außenaufnahmen flog ich einige Manöver in niedriger Höhe und natürlich vor der typischen Kulisse von Kapstadt. Aus all diesen Aufnahmen wurde für jeden Teilnehmer ein individueller Videoclip zusammengestellt.

Dazu gab es bei der Abschlussveranstaltung neben dem Zeugnis noch ein „Diplom“ über die Teilnahme an der Kunstflugeinweisung, welches mit großem Stolz entgegengenommen wurde.





Das Jahr 2004 war erneut von Dreharbeiten für die Firma Action Concept für Serien geprägt.



Ein Stunt blieb mir besonders in Erinnerung. Der Plan war, dass zwei Sattelzüge frontal mit einer Geschwindigkeit von jeweils ca. 80 km/h zusammenstoßen sollten. Der Hauptdarsteller sollte im Flug an der Kufe hängend genau zum Zeitpunkt des Zusammenstoßens über der Unfallstelle zu sehen sein. Der Punkt, an dem die Fahrzeuge, automatisch gesteuert, zusammenstoßen würden, war festgelegt. Der Kamerahubschrauber und ich mit dem Darsteller an der Kufe kreisten in einem Abstand um diesen Punkt. Abstand deshalb, weil nicht klar war wie viele und wie weit Trümmerteile dieses Zusammenstoßes fliegen würden. Außerdem war Pyrotechnik in den Fahrzeugen eingebaut, die natürlich zu einem spektakulären Feuerball führen sollten. Die

Vorbereitungen dauerten den ganzen Tag. Es war klar, dass beide Fahrzeuge hinterher Schrott sein würden. Am Nachmittag war es soweit. Die Fahrzeuge waren bereit und beide Hubschrauber kreisten um den geplanten Punkt. Nach dem Start der Lkws teilten wir unsere Flugeschwindigkeit so ein, dass beide Hubschrauber auf entgegengesetzten Seiten genau im Moment des Zusammenstoßens über den Fahr-



linien sein würden. Es klappte perfekt. Der Zusammenprall der Fahrzeuge war gewaltig, die Linie stimmte und die Bilder passten. Es gab nur ein kleines Problem: die Pyrotechnik funktionierte nicht und damit gab es nicht den gewünschten Feuerball.... Dass dieser Stunt nicht so einfach zu wiederholen sein würde, war klar. Glücklicherweise konnte mit Hilfe digitaler Technik die Explosion nachträglich in die Szene eingearbeitet werden.

Ein Flug mit Stefan Raab, der im Rahmen des Marketing für den Kinofilm „Der Clown“ stattfand, ist aus der Zeit mit Action Concept das Ereignis, auf das ich bis heute immer wieder angesprochen wurde.

Es war ein angenehmer Flug, für mich sicher angenehmer, als für ihn

Mitte Januar 2005, ich befand mich gerade in Verhandlungen zu einem Einsatz auf der „Polarstern“, bekam ich einen Anruf. Der Anrufer erklärte mir, dass er von der Firma Red Bull wäre und seine Firma ein Projekt mit Kunstflughubschraubern angedacht hat. Er fragte mich, ob ich Interesse hätte. Ich hatte Interesse, drückte das auch aus

und wenige Tage später rief mich der geplante Projektleiter an. Wir verabredeten uns am Flughafen Hannover und besprachen die Vision, mehr war es zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Aber schon diese Vision genügte mir, mich von dem Projekt Polarstern zu verabschieden.

Anfang Februar flog ich zum ersten Mal nach Los Angeles. Das Programm sollte in den USA aufgebaut werden, weil man sich u. a. versprach, dass ein solches Unterfangen in den USA leichter realisiert werden könnte. Nach den ersten konkreten Planungen für das Projekt begann neben den ersten Gesprächen mit Hersteller, Behörden und Versicherung die Suche nach geeigneten Hubschraubern. Es war schnell klar, dass es nur mit einer BO 105 funktionieren würde. Wir erstellten Listen mit weltweit verfügbaren BO 105, ließen uns bei infrage kommenden Angeboten alle Unterlagen zusenden, die dann von einem Techniker überprüft wurden. Auch fanden reale Prüfflüge statt, wenn es geeignet erschien.

Im Verlauf des Jahres 2005 wurden vier BO 105 gekauft, dies aber eher versehentlich, denn es waren ursprünglich nur zwei Hubschrauber für die USA vorgesehen. Aber nun hatten wir auch zwei für Europa, was sich im Nachhinein als gut erwies. In den USA war die Zulassung als Experimental Hubschrauber geplant, in Europa Übergangsweise auch, aber mit dem Ziel, die Hubschrauber regulär zuzulassen, das heißt, sie sollten über das typische Hubschrauber-Einsatzprofil hinaus zusätzlich Kunstflug fliegen dürfen. Umfangreiche Gespräche mit den Behörden in den USA und Deutschland wurden geführt. Die Skepsis war in allen Behörden groß. In Europa besprachen wir im April 2006 mit der Firma Airbus das weitere Vorgehen im Hinblick auf eine normale Zulassung. Die Unterstützung des Herstellers war von Beginn an groß, obwohl das Interesse an der Verbreitung von Hubschrauber Kunstflug skeptisch gesehen wurde. Im Hinblick darauf machten wir viele Zusagen.

Ab Juni 2006 durften wir in den USA offiziell Kunstflug durchführen. Als Experimentalhubschrauber unterlagen wir allerdings einer Reihe von Einschränkungen. Die Zulassung in Deutschland und damit auch für Europa erhielten wir im September 2006. Hier war es ein „Permit to fly“, das uns gestattete, Kunstflug durchzuführen, ebenfalls mit ähnlichen Einschränkungen wie in den USA. Es dauerte noch bis zum September 2009, bis wir die endgültige Zulassung erhielten. Seitdem sind beide in Salzburg bei den Flying Bulls stationierten Maschinen die einzigen beiden Hubschrauber weltweit, die sowohl normal eingesetzt werden können als auch Kunstflug machen dürfen. Allerdings ist diese normale Zulassung mit vielen technischen Auflagen verbunden. Das bedeutet z.B., dass wir viele Teile durch den Einsatz beim Kunstflug früher wechseln müssen. Entweder sind die Teile von der Stundenzahl her begrenzt oder es gibt einen Umrechnungsfaktor. So hat ein Teil den Faktor 20, was bedeutet, dass eine Stunde Kunstflug wie 20 Stunden normaler Flug verrechnet wird. Dass dadurch eine Kunstflugstunde einen extrem hohen Preis hat, versteht sich von selbst.

Die Ausbildung von anfangs drei Piloten begannen wir bereits im Dezember 2005 in Camarillo, Kalifornien. Zunächst allerdings nur mit kunstflugfreien Manövern.



Alle vorgesehenen Piloten hatten zwar eine sehr große Erfahrung auf Hubschraubern allgemein, aber weniger Praxis mit der BO 105. Das holten wir mit Notverfahren und Fliegen im Grenzbereich nach. Darüber hinaus wurde eine Flächenkunstflugmaschine mit

Lehrer gechartert. Auf dieser sollten die drei Auszubildenden an Überkopffluglagen und vor allem an die Orientierung in diesen Fluglagen gewöhnt werden. Ein Pilot zog sich recht schnell zurück. Er stellte fest, dass diese Art der Fliegerei nichts für ihn ist. Seine Stunden auf der Flächenmaschine nahm ich gern für mich in Anspruch.

Da sich die Zulassung in den USA immer noch verzögerte, unterbrachen wir die Ausbildung zunächst, um sie im Juli 2006 fortzusetzen. Zwei Piloten brachten die Ausbildung zu Ende.



Die Hubschrauber bekamen ihre endgültige Lackierung, die in den USA und Europa gleich aussah.

Wir verbliebenen drei Piloten machten die Prüfung, um in den USA auf Airshows vorführen zu dürfen. Wir erhielten eine SAC Karte (Statement of Acrobatic Competency), die uns diese Erlaubnis gab.

Im März 2006 war ich zum ersten Mal in Salzburg. Das erste Mal den Hangar 7 und den Hangar 8 zu betreten, ist für einen Flieger wie das Ankommen im Paradies. Anders kann ich es nicht ausdrücken.



Hier sollte für mich die kommenden Jahre meine Arbeitsstätte sein. Ich habe mich oft genug in den Arm gekniffen. Als Junge hatte ich u.a. ein Modell der Vought F4U „Corsair“ in meinem

Zimmer stehen. Ein Trägerflugzeug aus dem 2. Weltkrieg, das ich nun real im Hangar vor mir stehen sah, zusammen mit vielen anderen Flugzeugveteranen, alle in einem fantastischen Wartungszustand. Wie gesagt, ich habe mich oft gefragt ob das tatsächlich real ist, was ich erleben darf.



Der für die USA vorgesehene Pilot hatte im September 2006 seine erste Airshow in San Francisco. Den ersten Auftritt in Europa hatte ich ebenfalls im September 2006 bei der Firma Airbus in Donauwörth. Dort wurde ein ‚Tag der offenen Tür‘ veranstaltet und das hat sicher ein wenig dazu beigetragen, die ohnehin gute Unterstützung des Herstellers etwas zu intensivieren.



Im Januar 2007 flog ich beim Hahnenkammrennen in Kitzbühl. Diese Veranstaltung erforderte eine Anpassung in der Art, eine Vorführung zu fliegen. Die Fläche war lediglich rund 600 mal 300 Meter groß und gebogen, gleichzeitig war innerhalb der Display Area ein gewaltiger Höhenunterschied.



Diese Art, Manöver so eng wie möglich aneinander zu reihen, habe ich beibehalten. Innerhalb einer Vorführung zu

strecken ist leichter als zu komprimieren. Es hat sich herausgestellt, dass die ideale Vorführfläche eine Größe von 1.000 mal 300 Metern haben sollte. Auf dieser Fläche lässt sich ein volles Programm fliegen und auch bei kleineren Veranstaltungsorten ist diese Fläche meist sichergestellt. Das Strecken eines Programms, wenn einem z.B. wie auf der ILA in Berlin 3.000 Meter zur Verfügung stehen, ist dann einfach.

Im Verlauf der Jahre führten mich Vorführungen an viele Orte und in Länder, die ich vermutlich sonst nie gesehen hätte. Ich denke dabei zuerst an eine Vorführung in Riad, Saudi Arabien. Im Januar 2008 flog ich bei einer Airshow in Al Ain, Vereinigte Arabische Emirate. Dort wurde ein Prinz aus Saudi Arabien, der heute eine maßgebliche Rolle spielt, auf mich aufmerksam. Er äußerte den Wunsch, in Riad anlässlich einer kleinen Flugschau eine Vorführung zu bekommen. Es war ohnehin geplant, den Hubschrauber bis April in den Emiraten zu lassen, weil er für das Red Bull Airrace dort eingesetzt werden sollte, so bekam er die Zusage. Im Februar 2008 flog ich zusammen mit einem Techniker mit dem Hubschrauber von Al Ain nach Riad. Ein echtes Abenteuer. Allein die Planung war nicht einfach, weil es damals keine VFR-Karten gab. Natürlich hatten wir ein eingebautes Navigationsgerät an Bord, aber die Planung mit Hilfe einer Karte ist einfacher.

Mit Sondergenehmigung durften wir auf einem Militärplatz in den Emiraten tanken, allerdings brauchten wir drei Anläufe, denn die Landegenehmigung wurde uns zweimal entzogen, nachdem wir bereits gestartet waren. Katar verweigerte uns die Überfluggenehmigung und wir mussten das Land in großen Abstand umfliegen. Der letzte Stopp vor Riad war der Flughafen Bahrain. Hier bockten wir den Hubschrauber links mit dem Fahrgestell auf um den Tank so voll wie möglich zu bekommen.

Das letzte Teilstück betrug 278 Meilen und einen Zusatztank hatten wir

damals noch nicht.

Übrigens nahmen wir für den Flug noch zwei mobile Navigationsgeräte mit, denn die letzte Strecke führte nahezu nur über die Wüste.



Auf dem internationalen Flughafen von Riad angekommen, wurden wir, noch im Hubschrauber sitzend, von der Religionspolizei gefilzt, bevor wir zu unseren Zielflugplatz weiterfliegen durften. Bei diesem handelte es sich um einen unveröffentlichten, kleinen Sportflugplatz westlich des internationalen Flughafens, knapp innerhalb der Kontrollzone. Wenn ich klein sage, bedeutet das: ein einziger Hangar, aber mit einer Runway von über 3.000 Meter Länge. Überhaupt haben wir unterwegs einige Runways im ‚Nirgendwo‘ in der Wüste gesehen.

Noch am gleichen Abend flog ich die Vorführung vor einem sehr kleinen Zuschauerkreis, danach nutzten wir die Gelegenheit, uns einmal auf königliche Plätze zu setzen...

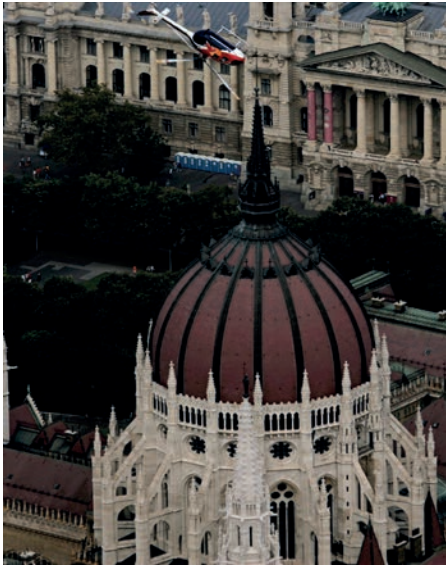
Den nächsten Tag hatten wir frei und Gelegenheit, eine Stadtbesichtigung zu machen. Auch in Riad gibt es eine Vertretung von Red Bull und somit waren wir bestens betreut.



Alle Menschen, die wir dort getroffen haben, waren freundlich, das Hotel luxuriös und die Stadt zwar andersartig, aber sehr interessant.

Wenn Riad die interessanteste Stadt war, in der ich vorführen durfte, so war Budapest der schönste Ort für eine Vorführung. Dort fand jährlich das ungarische Red Bull Airrace statt.

Die Display-Area war zwischen der Kettenbrücke und der Margareteninsel oberhalb der Donau gelegen, genau vor dem Parlamentsgebäude.



Sie hatte eine Ausdehnung von circa 1640 x 340 Meter, damit ideal für das Airrace und auch für eine Vorführung. Während der Red Bull Airraces gab es immer Side Acts, wozu auch meist eine Vorführung mit der BO 105 gehörte. Weil ich außerdem noch mit verschiedenen Fotografen während der Luftrennen zu fliegen hatte - bis hinunter in Höhen von 50 Meter - konnte ich wunderschöne Ausblicke auf die Stadt genießen.

Die Spannweite von Veranstaltungen, bei denen geflogen wurde, war breit: Eine mehrtätige Veranstaltung namens „Der Traum vom Fliegen“ im Legoland bei Ulm, ein Einsatz an der Skischanze von Planica während eines Skisprung-Weltcups, Flüge als Rahmenprogramm während einer Formel 1 Powerbootveranstaltung auf dem Schwarzen Meer, Formel 1 Rennen, Moto GP Rennen, Red Bull Flugtage (dabei stürzen sich die Teilnehmer in selbstgebauten

„Fluggeräten“ von einer Rampe ins darunter liegende Wasser), Open Air Konzerte, Dragster Rennen. Zwischendurch gab es auch ‚normale‘ Airshows, auch in militärischen Einrichtungen.

2019 durfte ich in Oskosh fliegen. Als Jugendlicher davon zu träumen, einmal diese Veranstaltung zu besuchen und als Erwachsener nicht nur dort zu sein, sondern auch eine Vorführung fliegen zu dürfen, das war fliegerisch sicher der Höhepunkt für mich.



Es war eine unvergleichliche Airshow, die mit über 500.000 Zuschauern und 10.000 Flugzeugen weltweit die größte

die ‚Living Legends of Aviation‘ annehmen würde. Ich wusste damit ehrlich gesagt nicht viel anzufangen und bat mir Bedenkzeit aus. Nachdem ich mich im Internet schlau gemacht hatte, wurde mir klar, dass ich verrückt sein müsste, es nicht anzunehmen. Denn diese Auszeichnung bekommt man nur einmal im Leben angeboten. So sagte ich natürlich zu. Überreicht wurde die Medaille von Dr. Tom Enders und ich war sehr stolz, in diese Gemeinschaft aufgenommen worden zu sein.

Nicht nur Piloten, sondern Personen aus Raumfahrt, Wirtschaft, Fliegerei, Kunst sind dort vertreten. Sie alle haben



dieser Art sein sollte.

Ein Jahr zuvor, im Frühjahr 2018, erhielt ich einen Anruf, bei dem ich gefragt wurde, ob ich eine Nominierung für

etwas Außergewöhnliches für oder im Bereich von Luft- und Raumfahrt geleistet. Es sind Namen wie Sullenbacher, Gantenbrink, Angerer, Aldrin, Baumgartner, Merbold, Bezos, Musk,

H. Ford, J. Travolta, Cruise usw., im Internet findet man die komplette Liste

der zurzeit ca. 120 Mitglieder weltweit. Hubschrauberpiloten sind nicht viele

darunter und bislang bin ich noch der einzige europäische Hubschrauberpilot, der dort vertreten ist.



Es gibt im Leben immer Momente, in denen man sich für rechts oder links entscheiden muss. Ohne das richtige Abbiegen zur richtigen Zeit verläuft vieles anders. Offensichtlich habe ich mich in der Fliegerei für den richtigen Weg entschieden. Über den Kunstflug bin ich bei den Flying Bulls gelandet und ohne diese Tätigkeit hätte ich vieles, was mir geboten worden ist, nicht erleben können. Ich hätte nicht so viele Länder kennenlernen und nicht so viele interessante Menschen treffen dürfen und ich hätte nicht so viele neue Freunde gewonnen.



Zum Autor:

Rainer Wilke ist am 9.11.1948 geboren, begann seine fliegerische Ausbildung bei der Bundeswehr im Oktober 1971 auf Al II, wurde 1975 auf BO 105 weitergeschult, wurde 1978 Fluglehrer, später zum Schießlehrer weitergebildet. 1982 wurde er zur Heeresfliegerwaffenschule versetzt, 1984 bekam er eine Ausbildung in Kunstflug.

Im Verlauf seiner Fluglehrertätigkeit erwarb er den Privatpilotenschein auf Hub-

schrauber mit Einweisungs- Nachtflug-, später auch Kunstflugberechtigung. 1992 bildete er schon Hubschrauberführer der Firma ECD im Kunstflug aus.

Nach seiner Versetzung in den Ruhestand Ende März 2002 erwarb er bis zum November 2002 den Berufspilotenschein mit Musterberechtigung für die BO 105 und die Bell 407 incl. Einweisungsberechtigung und Kunstflugberechtigung.

Plumps aus dem Hubschrauber – nie die falschen Hebel betätigen!

Text: Oberst a.D. Folker Flasse

Anfang der sechziger Jahre durfte ich mit dem Hubschrauber Alouette II einen Bundesminister von der Hardthöhe in Bonn* zum Bundeswehrkrankenhaus in Koblenz fliegen.

Der Minister, der später selbst einen Flugzeugführerschein erworben hatte, wollte auf dem linken Sitz (Co-Pilot) sitzen. Dagegen war auch wenig einzuwenden. Ob wir den zweiten Steuerknüppel** ausgebaut hatten, weiß ich nicht mehr.

Für die Türen gab es hinter den Piloten die Öffnungsgriffe (Türklinken). Die Scharniere der Türen befanden sich vorn an der Kanzel. Bei Notfällen konnte man die zwei Türen abwerfen. Dazu befand sich innen rechts und links von den Hubschrauberführern je ein Notgriff, der wie alle Notvorrichtungen rot eingefärbt war. Damit er nicht unbeabsichtigt betätigt werden konnte, war er mit einem kleinen Draht gesichert.

Der Minister „wusste von der Fliegerei theoretisch schon alles“.

Wir erreichten bei gutem Wetter Koblenz und ich leitete den Anflug auf den mit einem „H“ gekennzeichneten Landeplatz ein. Von weitem konnten wir bereits erkennen, dass dort schon die „obere Führung“ des Hospitals einschließlich eines Generalarztes auf uns wartete. Als ich mich in ca. 1 Meter Höhe bereits im Schwebeflug befand und auf das Aufsetzen konzentrierte, öffnete sich plötzlich die linke Tür und fiel aus ihrem Rahmen. Der Minister fiel / glitt hinterher und landete auf dem Boden links neben der Kufe. Der Generalarzt sah das Malheur und dämpfte durch schnelles Hinzuspringen noch den Fall auf den Ministerpopo. Mehr oder weniger im selben Moment hatte ich den Hubschrauber auch abgesetzt. Was war passiert?: Der Minister hatte das Empfangskomitee gese-

hen und wollte schnell aussteigen***. Da sah er den roten Hebel links neben sich. Er griff zu und schon lag er draußen. Abgeschnallt hatte er sich schon auf den letzten Metern. Der Bordmechaniker, der hinter dem Minister saß, konnte nicht eingreifen. Er durfte lediglich die Tür später wieder einhängen und sichern.

Ich stellte den Hubschrauber ab und wagte es, dem Minister einen süßsäuerlichen Vorwurf zu machen. Der Vorfall sorgte bei den Mitgliedern des Empfangskomitees, die nicht im Blickfeld des Ministers standen, für genussliches Schmunzeln.

Der Herr Minister flog nach zwei Stunden mit mir auch zurück zur Hardthöhe. Nach dem Absetzen des Hubschraubers wartete er artig bis die Turbine abgestellt war und die Rotorblätter zum Stillstand gekommen waren.

*Die Heeresflieger-(Lehr-) Staffel 51 unterstützte bei Übungen und anderen Ereignissen das BMVg und andere Ministerien.

**Wenn wir Nicht-Flugzeugführer auf dem linken Sitz transportierten, entfernten wir meist den linken Steuerknüppel, damit sich der Fluggast nicht bei irgendwelchen Flugmanövern oder Böigkeit daran festhalten konnte.

*** „hibbelig wie er war“

Der blaßgrüne Fliegerarzt oder “ich hab’ schon sechs Mal wieder runtergeschluckt”.

Text: Oberst a.D. Folker Flasse

Zu meiner Heeresflieger- Lehr-Staffel 51 in Bückeburg gehörte auch der Fliegerarzt Dr. Fl. Die Fliegerärzte waren keine ausgebildeten Flugzeugführer. Sie sollten aber die Fliegerei verstehen und hin und wieder bei Übungsflügen mitgenommen werden.

So bot ich ihm, der ein wenig älter als ich war und viel Humor besaß, einen Mitflug auf der Tiefflugstrecke der Heeresfliegerwaffenschule im Raum Hameln,

Polle, Weser an. Wir nahmen eine Alouette II und ich setzte ihn auf den Co-Piloten-Sitz. Wir hoben in Bückeburg ab und es ging in 1.000 Fuß gemütlich zum Anfangspunkt der Tiefflugstrecke in Höhe von Hameln. Dort ging ich in den Tiefflug über. Wir umkurvten Baumgruppen, sprangen über Telegrafmasten, folgten dem Gelände, es ging auf und ab. Nach ungefähr zwanzig Minuten schaute ich zu ihm hinüber mit der Bemerkung: “Ist doch toll,

diese Fliegerei!” Da bemerkte ich, dass er ganz traurig aussah und weiß-grün im Gesicht war. “Soll ich sofort einmal landen und auf dem nächsten Wiesenstück den Hubschrauber absetzen, damit Sie sich ein wenig erholen können?” war meine sofortige Frage. Er lächelte mich an und meinte: “Flieg’ man weiter Jüngs’chen, ich habe schon sechs Mal wieder ‘runtergeschluckt!’ Ich bin dann doch ganz artig mit ihm heim geflogen.

Geschichte der Heeresfliegertruppe von der Stunde 0 bis zur Heeresstruktur 1 (1959)

Text: Hptm a.D. Lothar Wellhäußer / Fotos: Hubschraubermuseum Bückeburg

Eine neue Truppengattung entsteht

Die Planungen für den Aufbau von Streitkräften in der noch jungen Bundesrepublik Deutschland begannen am 26. Oktober 1950 mit der Ernennung von Theodor Blank zum Beauftragten des Bundeskanzlers für alle mit Streitkräften zusammenhängenden Fragen und der dann folgenden Arbeitsaufnahme des ‚Amtes Blank‘, das dann später, am 7. Juni 1955, in das Bundesministerium für Verteidigung (BMVg) umgewandelt wurde. In der Planungsgruppe zur Aufstellung des Heeres gab es schon früh Überlegungen, dem Heer eine fliegerische Komponente anzufügen. Zum einen beruhten diese Gedanken auf Erfahrungen aus dem Zweiten Weltkrieg, zum anderen erlebte man die Entwicklung der US Army, die nach dem Krieg eigene Heeresfliegerverbände aufstellte und auch in Deutschland stationierte. Auf eine Anfrage des Heeres an die Luftwaffe, einen Luftwaffenoffizier als Berater für den fliegerischen Bereich zur Verfügung zu stellen, übernahm der erst zur Luftwaffengruppe gehörende **Oberstleutnant i.G. a.D. Horst Pape** am 22. November 1954 mit einem Wechsel zum Heer das Amt und die Aufgabe, den Aufbau einer Heeresfliegertruppe zu planen. Für

seine Arbeit wurde Horst Pape schon früher und wird auch heute noch als ‚Vater der Heeresflieger‘ bezeichnet. Schon am 16. Januar 1955 verstärkte Major Ebeling das Referat Heeresflieger, später ‚Abteilung Heeresflieger‘ im Truppenamt in Köln und befasste sich mit der ersten Vorschrift für die Heeresfliegertruppe, „Einsatz und Führung der Heeresflieger“.

Arbeitsgrundlage für Horst Pape und seine Mitarbeiter war eine Planungsanweisung, ausgearbeitet vom späteren ersten Generalinspekteur der Bundeswehr, General Heusinger, vom Juni 1955, die u.a. festlegte, dass die Teilstreitkräfte für die Aufstellung ihrer Fliegereinheiten selbst verantwortlich sein sollten und die Luftwaffe diese Aufstellung durch Ausbildung des fliegenden und flugzeugtechnischen Personals sowie die Ausstattung und Versorgung mit fliegerischem Gerät zu unterstützen hat. Ferner sollte beim Heer die organisatorische Zusammenfassung der Heeresflugzeuge in Staffeln erfolgen. Das inzwischen zum Truppenamt nach Köln verlegte Referat Pape konnte mit den Planungen beginnen. Dabei ging es von der Prämisse aus, dass das Heer, soll es für seine Aufgaben die dritte Dimension ausnutzen

können, eigene fliegerische Teile haben muss, die organisch eingegliedert sind und ständig verfügbar sein müssen. Daraus leiteten sich weitere Grundlagen ab:

- Die Luftfahrzeuge müssen den Heeresverbänden unmittelbar unterstehen und ständig verfügbar gehalten werden.
- Die Besatzungen der Luftfahrzeuge müssen mit den taktischen Belangen der Truppe vertraut sein und
- die fliegenden Verbände des Heeres müssen ständig mit den Heeresverbänden zusammenarbeiten und üben.

So entstanden dann die ersten Planungen für ein Heer, das aus 3 Korps mit jeweils 4 Divisionen bestehen soll, die in folgender Struktur mündeten:

- ein Heeresfliegerkommando, verantwortlich für die Einsatzbereitschaft der Heeresfliegerstaffeln und deren Einsatz, direkt unterstellt dem BMVg, im Einsatzfall der Heeresführung, **Luftfahrzeuge (Lfz): 2 einmotorige und 2 zweimotorige Reiseflugzeuge,**
- 43 Flugplatzkommandos für die flieger- und bodentechnische Unterstützung der fliegenden Staffeln,



Kurzbiographie Oberst Horst Pape

Oberstlt Pape, geboren am 24. September 1907 in Königsberg/Ostprien, begann im April 1926 bei der deutschen Verkehrsfliegerschule eine Ausbildung zum Verkehrsflugzeugführer. Von 1929 bis 1930 wurde er bei der getarnten Militärfliegerschule in Lipzek/Sowjetunion zusammen mit anderen Offizieren der Reichswehr zum Jagdflieger ausgebildet. Nach einem Einsatz als Fluglehrer in Braunschweig folgte eine infanteristische Kurzausbildung in Dresden, verschiedene Verwendungen in der neu aufgestellten Luftwaffe bis zum Besuch der Luftkriegsakademie 1941 in Berlin-

Gatow. Während des Krieges durchlief er mehrere Verwendungen als Generalstabs-offizier, geriet dann in britische Kriegs-gefangenschaft. 1952 trat er in die Abteilung Luftwaffe der ‚Dienststelle Blank‘ ein, wechselte dann 1954 zum Heer mit der Aufgabe, die Planungen für eine eigenständige Heeresfliegertruppe zu erarbeiten. Am 7. November 1956 wurde er endgültig als Oberst in die Bundeswehr übernommen. 1959 wurde er Korpsheeresfliegerkommandeur in Münster, um dann am 1. Oktober 1964 als Inspizient der Heeresflieger an die Spitze unserer Truppengattung zu kommen. Am 31. März 1966 wurde Oberst Pape feierlich in den Ruhestand versetzt.

- 2 Heeresflieger-Verbindungsstaffeln für die Heeresführung, **Lfz: je Staffel 6 einmotorige Verbindungs- und 6 zweimotorige Reiseflugzeuge sowie 4 leichte Hubschrauber,**
- 25 Heeresflieger-Aufklärungsstaffeln, davon 8 Staffeln für die Heeresgruppe, 6 Staffeln für die Panzerdivisionen, 6 Staffeln für die Panzergrenadierdivisionen, 3 Staffeln für die eigenständigen Panzerbrigaden, 2 Staffeln für die Gebirgsdivisionen, **Lfz: je Staffel 14 einmotorige Aufklärungsflugzeuge (Do 27) und 7 leichte Hubschrauber,**
- 12 Heeresflieger-Transportstaffeln, **Lfz: je 21 Transporthubschrauber,**
- 6 Heeresflieger-Versorgungs- und Ersatzteilkompanien.

Für diese erste Planung waren demnach 813 Luftfahrzeuge vorgesehen, die Personalstärke sollte 6570 Soldaten umfassen, davon 420 Offiziere, 3053 Unteroffiziere und 3097 Mannschaften.

Die „Abteilung Heeresflieger“ unter Oberstlt Pape wurde durch weitere Sachbearbeiter verstärkt. Es kamen hinzu: Major Stümke, Organisation (S 3), Hptm Kühne, Personal (S 1), Hptm Langer, Versorgung (S 4) und Hauptfeldwebel Birk als Leiter Geschäftszimmer. Der erste Kommandeurlehrgang lief von April bis Juni 1956 an der Burg in Sonthofen, der erste Einwei-

sungslehrgang in Heerestaktik bis Ende August an der heutigen Kamptruppende in Hammelburg. Fliegerische Ausbildungen starteten in Memmingen und in Gary Air Force Base in San Marcos/Texas zur fliegerischen Auffrischung auf Flächenflugzeugen, dann in Fort Rucker/Alabama zur Hubschrauberausbildung.

In der weiteren Planung wurde die Struktur der Heeresfliegertruppe aufgrund von Veränderungen in der Gliederung des Heeres gestrafft und nahm folgende Form an:

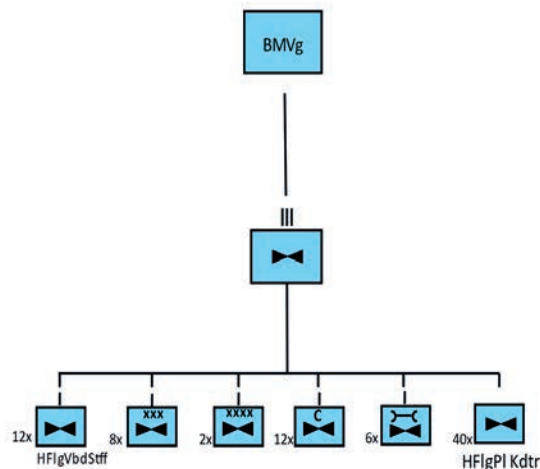
- Ein Heeresfliegerkommando,
- 12 Divisionsstaffeln
- 8 Korpstaffeln,
- 2 Staffeln für Heeresgruppen,
- 12 Heeresflieger-Transportstaffeln,

- 6 Versorgungs- und Ersatzteilkompanien und
- 40 Flugplatzkommandos (Heer), für jede Staffel ein Kommando.

Die geplante Anzahl der Luftfahrzeuge blieb mit 380 Flächenflugzeugen und 435 Hubschraubern unverändert.

Aufbau der Standorte

Am 1. März 1957 begann die Teilaufstellung des Heeresfliegerkommandos 801 in Niedermendig. Sein 1. Kommandeur wurde Oberst Häring, sein Stellvertreter Major Kurt Ebeling. (bei allen Heeresfliegereinheiten sollten anfangs die Einheitsbezeichnungen mit ‚8‘ beginnen, wurde später wieder aufgehoben)



Gliederung 1956, 2. Planung



Kurzbiographie Oberst Adolf Häring

Oberst Adolf Häring wurde am 28. März 1903 in Bebenhausen bei Tübingen geboren. Nach dem Abitur am Gymnasium in Weingarten trat er am 12. Mai 1921 in das 13. Württembergische Infanterieregiment ein und diente dort bis 1934. Sein Kompaniechef war Hauptmann Erwin Rommel, der spätere Generalfeldmarschall. In diesem Jahr begann seine Ausbildung zum Flugzeugführer in Jüterborg, anschließend besuchte er die Kriegs- und Luftkriegsakademie in Berlin und wurde 1937 Haupt-

mann im Generalstabsdienst. Im Krieg wechselten Front- und Stabsdienststellen ab. Nach dem Krieg begann er eine kaufmännische Tätigkeit und trat dann am 1. August 1956 in die Bundeswehr ein. Nach Aufstellung und Führung des Heeresfliegerkommandos 801 in Mendig wurde er nach dessen Umgliederung in Korpsheeresfliegerkommando 3 im Jahr 1960 als Kommandeur in das neu aufgestellte Korpsheeresfliegerkommando 2 nach Ulm versetzt und trat 1962 von dort aus in den Ruhestand ein.

Schon am 7. Januar 1957 begann in **Niedermendig** (später Mendig) die Aufstellung des ersten Flugplatzkommandos (H) 841 unter dem Kommando von Hptm Schneider, am 1. Juni kam die Heeresflieger-Versorgungs- und Ersatzteilkompanie 834 unter Führung von Hptm Stoy und am 1. Juli 1957 die erste fliegende Staffel 811 unter dem Staffelfkapitän Hptm Feldmann hinzu. Parallel wurde in Mendig auch die Heeresflieger- Lehr- und Versuchsgruppe aufgestellt, die später in die beiden Lehr- und Versuchsstaffeln 51 und Heeresflieger-Transport-Lehrstaffel 327 aufgeteilt wurde. Damit entstand die Wiege der späteren Heeresfliegerwaffenschule, des heutigen Internati-



onalen Hubschrauberausbildungszentrums. Ebenfalls schon 1957 begann in **Fritzlar** im Juli der Aufbau des Flugplatzkommandos (H) 842 unter Hptm Abel, das Flugplatzkommando 844 im Juli und das Flugplatzkommando 845 im September 1957, parallel dazu die Aufstellung der Heeresfliegerstaffel 812 unter Hptm Bender. Es folgten die Aufstellung der Heeresflieger-Transportstaffel 822 unter Major Granz (später nach Bückeburg verlegt) und die Heeresfliegerstaffel 813 unter Hptm Lutter (später nach Celle verlegt). Als letztem von den drei ersten Heeresflugplätzen wurden im Oktober 1957 am ehemaligen Fliegerhorst **Celle** die Flugplatzkommandos (H) 846, 847 und 848 aufgestellt. Es folgten die Heeresfliegerstaffel 814 unter Hptm Wulff, die Heeresfliegerstaffel 815 und die Heeresflieger-Transportstaffel 823 unter Major Nolte, zusätzlich eine Transportstaffel für besondere Aufgaben, die Heeresflieger-Transportstaffel (San) 855 mit Hptm Küster als Staffelfkapitän und Hptm Dr. Tiedgen als

Einsatzoffizier. Im fortschreitenden Aufbau wurden bundesweit noch zahlreiche neue Standorte wie Rotenburg/Wümme (Oktober 1958), Rheine-Bentlage (1960), Laupheim (1964), Roth bei Nürnberg (1961), Mitterharthausen bei Straubing (1971), Itzehoe (November 1958), Niederstetten (1961, Hildesheim (1962), Neuhausen ob Eck (1966) und Oberschleißheim bei München (April 1958) erschlossen und aufgebaut, weitere Verbände und Einheiten verlegt oder neu aufgestellt.

Die ersten Luftfahrzeuge

Mit dem Betrieb der ersten Flugplätze begann auch die Planung für die Flug-

Leistungsdaten Do 27

Länge	9,60 m
Spannweite	12 m
Max. Abfluggewicht	1.750 kg
Triebwerksleistung	270 PS
Höchstgeschwindigkeit	260 km/h
Reichweite	750 km
Sitzplätze	4

zeug- und Hubschrauberbeschaffung. Die Auswahl bei den Flächenflugzeugen war relativ problemlos, sehr schnell fiel die Entscheidung auf die Do 27, sie wurde von Claudius Dornier schon kurz nach dem Krieg in Spanien entworfen und als Do 25 gebaut und



hat sich dort offensichtlich bewährt. Die erste Do 27 ist schon am 19.1.1957 übergeben worden, bevor im Februar 1957 der Kaufvertrag über insgesamt 428 Do 27 abgeschlossen wurde, 225 waren für das Heer bestimmt.

Die ersten Do 27 gingen an die Heeresfliegerstaffeln 811 (Mendig), 812 (Fritzlar) und 813 (erst Fritzlar, dann Celle). Von der Einführung der ursprünglich vorgesehenen zweimotorigen Transport- und Reiseflugzeuge für die Heeresführung und das Heeresfliegerkommando wurde Abstand genommen. Zwei Exemplare der englischen Pembroke C MK 54 waren nur kurz bei den Heeresfliegern in der Heeresflieger-Transportstaffel 823 (Celle) in der Erprobung. Weil sie sich in neuen Planungen sehr schnell als überflüssig herausstellten, wurden sie schon zu Beginn der sechziger Jahre an die Flugbereitschaft der Bundeswehr und an den Flugvermessungsdienst der Luftwaffe abgegeben.

Bei den Hubschraubern gestaltete sich die Auswahl schwieriger. Aufgrund mangelnder Erfahrung und einer breiteren Auswahl an infrage kommenden Mustern entschloss man sich zur Anschaffung verschiedenster Typen zur Erprobung. So bestellte man schon im Herbst 1956 14 amerikanische Bell

Leistungsdaten Alouette SE.3130 (Artouste)

Hauptrotordurchmesser	10,20 m
Max. Abfluggewicht	1500 kg
Triebwerksleistung	330 PS
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Reichweite	565 km
Sitzplätze	5



Leistungsdaten SA 318 C (Astazou)

Hauptrotordurchmesser	10,20 m
Max. Abfluggewicht	1500 kg
Triebwerksleistung	420 PS
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Reichweite	825 km
Sitzplätze	5



Leistungsdaten Sikorsky H 34G

Hauptrotordurchmesser	17,07 m
Max. Abfluggewicht	5.769 kg
Triebwerksleistung	1.525 PS
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Reichweite	300 km
Nutzlast	1.000 kg od. 18 Sold.
Besatzung	3

47G-2 (8 für die Luftwaffe), 6 französische Sud-Ouest SO 1221 Djinn, 10 Saunders-Roe Skeeter Mark 6 (4 für die Marine), 26 Transporthubschrauber Sikorsky S-58, (H-34, 5 davon gingen an die Luftwaffe) und 31 Transporthubschrauber Vertol V-43 (H-21, davon 5 für die Luftwaffe). Die Erprobung für das Heer erfolgte in den Heeresfliegerstaffeln in Mendig, Fritzlar und Celle, verlief für die drei leichten Hubschraubertypen eher enttäuschend, keiner konnte die Erwartungen der Heeresflieger für ein Einsatzmuster erfüllen. So wurde die Auswahl an geeigneten Verbindungshubschraubern nochmals um die britische Westland Widgion, die Augusta Bell 47 Ranger und die Sud Aviation SE.3130 Alouette II erweitert. Letztere entwickelte sich sehr schnell und eindeutig zum Favourite und schon im März 1959 wurde ein Kaufvertrag über 130 Alouette unterzeichnet, der später auf 247 Hubschrauber ausgeweitet wurde.

Auch bei den Transporthubschraubern erfolgte eine gründliche Erprobung. Die Heeresflieger-Transportstaffel 822 in

Fritzlar beschäftigte sich mit der Vertol H-21, die Heeresflieger-Transportstaffel 823 in Celle mit der Sikorsky H-34G. Bei wechselnden Vorteilen für das eine oder andere Muster schnitt die H-34 etwas besser ab. So bestellte die Bundeswehr für die 3 Teilstreitkräfte 145 H-34G in den Versionen I - III, (96 für die Heeresfliegertruppe). Aber auch die



Heeresstruktur 1

Die neue NATO-Strategie „Massive Vergeltung“ führte 1958 zu einer Umstrukturierung des Heeres und somit auch der sich immer noch im Aufbau befindlichen Heeresfliegertruppe. Hauptaufgabe des Heeres war nunmehr der Schutz der weiter hinten aufgestellten strategischen Luftstreitkräfte und nuklearen Einsatzmittel, um deren Fähigkeiten zum Gegenschlag zu erhalten. Die Heeresflieger wurden in der Folge noch enger in das Heer eingebunden, sodass die verschiedenen Führungsebenen selbst über Heeresflieger-einheiten verfügen konnten. In der Konsequenz wurde das Heeresflieger-

Leistungsdaten Vertol H-21

Hauptrotordurchmesser	2 * 13,42 m
Max. Abfluggewicht	6.129 kg
Triebwerksleistung	1.295 PS
Höchstgeschwindigkeit	209 km/h
Reichweite	544 km
Nutzlast	1.000 kg od. 21 Sold.
Besatzung	2

Vertol H-21 verblieben bei der Truppe und wurden bei der Heeresflieger-Transportstaffel 822 in Fritzlar, bei der Heeresflieger-Transportstaffel (Lehr) 303 in Mendig und bei der Heeresflieger-Transportstaffel (San) 855 in Celle (letztere dann verlegt nach Bückeburg) eingesetzt.

kommando 801 aufgelöst und 3 Korps-Heeresfliegerkommandos aufgebaut. Aus dem Kommando 801 entstand das Korps-Heeresfliegerkommando 3 unter Oberst Häring, nach dessen Versetzung nach Ulm, unter Oberst Stümke, das Korps-Heeresfliegerkommando 1 in Münster unter Oberst Pape und das Korps-Heeresfliegerkommando 2 unter



Der erste Inspizient der Heeresflieger und des Luftlandwesens, Brigadegeneral Bernd von Baer.

Kurzbiographie Generalmajor Bernd von Baer

General von Baer wurde am 20. März 1911 in Berlin geboren. Nach dem Abitur am 1. April 1930 trat er als Offizieranwärter beim Infanterieregiment 3 in die Reichswehr ein. Als Hauptmann besuchte er die Kriegsakademie in Berlin, durchlief dann mehrere Generalstabsverwendungen. Im Frühjahr 1944 kam er als 1. Generalstabsoffizier zur Fallschirm-Panzerdivision und wurde später mit dem Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet. 1945 konnte er aus russischer Gefangenschaft fliehen, wurde erst kaufmännisch tätig und

trat dann 1952 in die „Dienststelle Blank“ ein. 1956 wurde er Kommandeur der 1. Luftlandebrigade und Mitte 1957 stellvertretender Kommandeur der 1. Luftlandedivision, um dann 1959 Inspizient der Heeresfliegertruppe und mit der Ernennung zum Brigadegeneral am 8. September 1959 erster General in der Heeresfliegertruppe zu werden. Kurz nach Ernennung zum Generalmajor wurde er am 1. Oktober 1963 stellvertretender Kommandierender General des II. Korps. Am 31. März 1968 wurde er in den Ruhestand versetzt

dem aus Mendig zuversetzten Oberst Häring. Die fachliche Führung der Heeresflieger verblieb beim Truppenamt, erster Inspizient der Heeresfliegertruppe wurde Oberst von Baer, der mit der Gruppe Heeresflieger direkt dem General der Führungsgruppen unterstellt war. Oberst von Baer wurde kurze Zeit später mit der Ernennung zum Brigadegeneral der erste General in der Heeresfliegertruppe.

In der neuen Struktur nahmen die Heeresflieger folgende Gliederung ein:

Jede Division verfügte nun über eine Heeresfliegerstaffel. Den Korps-Heeres-

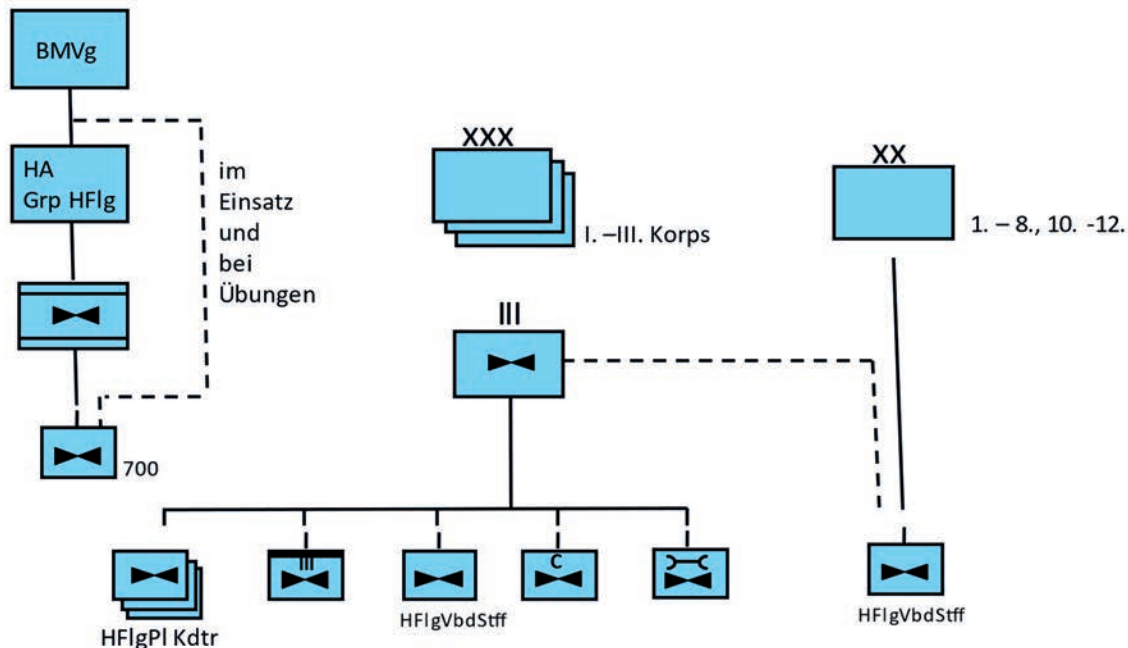
resflieger-kommandos unterstanden die jeweils zugeordneten Flugplatzkommandos, eine Stabsstaffel, eine Beobachtungs- und Verbindungsstaffel, eine Transportstaffel und eine Instandsetzungsstaffel, fachlich auch die Beobachtungs- und Verbindungsstaffeln der dem jeweiligen Korps zugeordneten Divisionen.

Quellen: Bernd Vetter, Frank Vetter – Die deutschen Heeresflieger, Motorbuchverlag 2001 -- Kurt Schütt – Heeresflieger, Bernhard & Graefe Verlag 1985 – Fritz Garben – Fünf Jahrzehnte Heeresflieger, Stedinger 2006 – Lehrsammlung Internationales Hubschrau-

berausbildungszentrum --www.bundeswehr.de/-/-/geschichte-Heer.

Fotos: Hubschraubermuseum Bückeburg, Skizzen: Martin Kleist

In der nächsten Ausgabe geht es weiter mit der Entwicklung zur Heeresstruktur 2, dem Aufbau der Heeresfliegerwaffenschule und dem ersten großen Einsatz der Heeresfliegertruppe während der Flutkatastrophe 1962.



Gliederung 1959, Heeresstruktur 1

Multifunktionale Heeresflieger

Text: Hans-Joachim Bosse / Foto: Stadt Laupheim

Um 1969 zum Hauptfeldwebel befördert zu werden, brauchte ich noch eine zweite Funktion in der Staffel. Flugzeugführer mit VIP- und Werkstattflugberechtigung reichte allein nicht aus, um den Sprung nach A8 zu machen. Erst die zusätzliche Funktion als Materialwart für Fliegersonderbekleidung ermöglichte mir den weiteren Schritt auf der Karriereleiter.

Eine weitere, befristete Nebentätigkeit ergab sich für mich bei der Stadt Laupheim. Durch eine Sportverletzung bekam ich am Unterarm eine Gipschiene, was eine Pause beim Flugdienst bedeutete. Mein Staffelpapier berichtete von einem Amtshilfersu-



chen der Stadt Laupheim, die dringend jemand suchte, um den Badebetrieb im städtischen Gartenbad aufrecht zu erhalten. Und da ich den DLRG Leistungsschein hatte, meinte mein Chef, das sei doch etwas für mich. Mein Hinweis auf den Gipsarm stimmte ihn nicht um. Ich solle doch einfach zum Rathaus gehen und mir dort anhören, um was

es genau gehe. Dort erfuhr ich, dass der Bademeister für vier Wochen krankgeschrieben sei, und es keinen Vertreter gebe. Mein Gipsarm sei für die vorgesehene Tätigkeit kein Problem, da ich ein Ruderboot zur Verfügung hätte, mit dem ich bei einem Notfall eingreifen könnte. Im Übrigen sei ich für die Aufgabe des Bademeisters besser qualifiziert als der erkrankte Stelleninhaber, der im Bad hauptsächlich in seinem Gärtnerberuf tätig war, allerdings nicht schwimmen könne. Letzteres hielt ich anfangs für einen Witz, doch es entsprach der Realität, wie ich während meiner vierwöchigen Zeit als Bademeister in Erfahrung brachte.

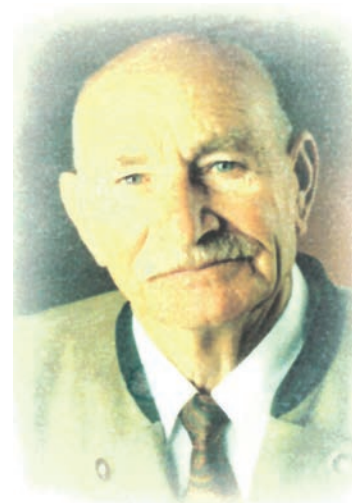
Diese Trauernachricht von außerhalb bringen wir zur Kenntnis:

Text: Oberstlt a.D. Peter Schlehofer

Viele, die ihn kannten trauern mit uns. Am 21. August 2021 verstarb **Oberstlt a.D. Kurt-Oskar Freiherr von der Goltz**.

Viele Jahre prägte er in seiner typisch rustikalen Weise als stv. RgtKdr die Geschicke im TrspHubschrRgt 20 und im Panzerabwehrhubschrauberregi-

ment 26 in Roth, dem er bis zum Eintritt in den Ruhestand angehörte. Sein besonderes Augenmerk galt dabei stets der taktischen Aus- und Weiterbildung als Voraussetzung für den erfolgreichen Heeresfliegereinsatz.



GdH Celle-Faßberg e.V.

Die Gemeinschaft der Heeresflieger Celle-Faßberg e.V. trauert um ihre langjährigen Mitglieder



**Oberstleutnant a.D.
Hans-Dieter Hegers**

Er verstarb am 28. Juli 2021 im Alter von 84 Jahren.

Hans-Dieter Hegers trat 1958 in die Bundeswehr ein und kam nach seiner Ausbildung zum Flugsicherungsoffizier 1965 nach Celle-Wietzenbruch, wo er später Chef der Flugsicherungskompanie Nord / Fernmelderegiment 81 wurde.

1968 zog er mit seiner Frau nach Celle.

Nach einer zwischenzeitlichen Versetzung nach Hohn war er von 1977 bis 1984 Staffelführer in der Fliegerhorstgruppe in Faßberg.

In seiner anschließenden Verwendung als Kommandeur des Verteidigungskreisbataillons 251 Celle war er zugleich Standortältester. In dieser Tätigkeit in Verbindung mit seinem kommunalpolitischen Engagement setzte er sich nachhaltig für eine gute zivil-militärische Zusammenarbeit in Celle und Umgebung ein.

Auch noch nach seiner Pensionierung im Jahr 1994 war er bis 2013 Vorsitzender des Celler Garnison-Museums.

Hans-Dieter Hegers nahm aktiv am Vereinsleben der Gemeinschaft der Heeresflieger Celle-Faßberg e.V. teil.

Unsere guten Wünsche gelten seiner Frau und seinen Söhnen. Wir werden Hans-Dieter Hegers 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



**Major a.D.
Holger Leiendecker**

Er verstarb am 21. September 2021 im Alter von 67 Jahren.

Holger Leiendecker trat 1973 in die Bundeswehr ein und absolvierte später die fliegerische Ausbildung. Nach einer Verwendung in Bückeburg wurde er 1985 in das Heeresfliegerregiment 16, Celle-Wietzenbruch versetzt. Zunächst tätig als S30ffizier im Regimentsstab wechselte er danach in die 1./Fliegende Abteilung 161. Dort war er von 1994 bis 2002 als Schwarmführer eingesetzt.

In seiner aufgeschlossenen und der ihm eigenen humorvollen Art war er als Vorgesetzter und als Kamerad stets anerkannt. Ich habe gern mit ihm zusammengearbeitet. Im Zuge der Auflösung des Heeresfliegerregiments 16 führte er von Oktober 2002 bis März 2003 als Staffelführer die neu aufgestellte Heeresfliegerunterstützungsstaffel 14.

Nach einer kurzen Verwendung im Heeresfliegerausbildungszentrum C wurde er im Dezember 2003 in den Ruhestand versetzt.

Wie bereits während seiner Dienstzeit galt danach sein besonderes Interesse dem Fußball. Holger Leiendecker spielte aktiv im SC Vorwerk und trainierte zusätzlich in mehreren Vereinen den Herren- und Jugendbereich. Während seiner Dienstzeit wohnte er mit seiner Familie in Celle und zog 2015 nach Hannover um.

Unsere guten Wünsche gelten seiner Frau und seinen Kindern. Wir werden Holger Leiendecker 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

GdH Bückeburg e.V.

Die Gemeinschaft der Heeresflieger Bückeburg trauert um



**Hauptmann a.D.
Reinhold Berle**

Er verstarb nach kurzer schwerer Krankheit am 29. Juli 2021 im Alter von 65 Jahren.

Seine Dienstzeit bei der Bundeswehr begann 1975. Die fliegerische Ausbildung absolvierte er im Jahr darauf.

Die Heeresfliegerstaffel 10 in Neuhausen ob Eck war Ausgangspunkt für seine fliegerische Laufbahn in der Truppe.

Er wurde bald auf das Muster Bell UH1-D geschult, dem er in seiner Dienstzeit mit fliegerischen Verwendungen in Roth, Neuhausen ob Eck und Bückeburg treu geblieben ist.

Mit seiner Versetzung an die Heeresfliegerwaffenschule im Jahr 1987 begann seine langjährige Verwendung als Fluglehrer UH1-D. Zuletzt vor seiner Pensionierung war er Standardisierer UH-1D im Simulatorzentrum.

Nach seiner aktiven Dienstzeit flog er noch bis in dieses Jahr hinein zunächst bei der HDM Luftrettung und später bei der DRF Luftrettung auf den Mustern Bell 412 zuletzt EC/H 145.

Mit Hauptmann a.D. Reinhold Berle haben wir einen sehr professionellen und passionierten Piloten, einen sehr feinen und überaus liebenswerten Kameraden verloren. Wir werden ihn in guter Erinnerung behalten.

Für die Gemeinschaft der Heeresflieger Bückeburg e.V.
Martin Kleist, Oberstleutnant a.D. und 1. Vorsitzender



GdH Mendiger Heeresflieger

Die Gemeinschaft Mendiger Heeresflieger trauert um ihr langjähriges Mitglied

**Stabsfeldwebel a.D.
John Meyer**

Er verstarb am 12. August 2021 im Alter von 89 Jahren.

Tod hat keine Bedeutung.

Ich hab´ mich nur ins nächste Zimmer aufgemacht.

Ich bin ich und Du bist Du:

Was immer wir füreinander gewesen sind, das gilt auch weiter.
(Henry Scott Holland)

Es kann ein Tag voller Sonne sein,
doch für uns ist er düster und leer,
weil ein Freund für immer von uns ging,
der so sehr wie wir am Leben hing.

In Stille verneigen wir uns vor dem Verstorbenen und unsere Gedanken sind bei seinen Angehörigen.

Für die Gemeinschaft Mendiger Heeresflieger
Hans Peter Linnhoff, Hptm a.D. und 1. Vorsitzender