



Der Schirmherr hat das Wort

Liebe Freunde der Heeresflieger!

Ich freue mich jedes Mal, wenn ich das Grußwort an die Gemeinschaft der Heeresflieger richten darf. Zum Ende des Jahres 2022 fällt es mir jedoch nicht ganz so leicht. Denn zum ersten Mal spreche ich als General der Bundeswehr in einem Grußwort zum Jahresende nicht über die positiven Ereignisse des Jahres. Zum ersten Mal finde ich mich in der Situation wieder, einen Krieg in greifbarer Nähe zu thematisieren. Ein Krieg, der direkt vor unserer Haustür tobt – in der Ukraine. Die Einzelheiten der Ereignisse seit dem späten Februar 2022 erspare ich Ihnen an dieser Stelle. Zu präsent sind die Bilder in den Medien, um hier noch mehr zu sagen, als ohnehin bekannt ist. Doch ich möchte mit Ihnen meine Gedanken und die Geschehnisse innerhalb der Truppe der Heeresflieger infolge des Angriffs der Ukraine durch Russland teilen.

Eines halte ich vorweg fest: Der Krieg kam plötzlich, aber er kam nicht überraschend. Seit der Annexion der Krim im Jahr 2014 war der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine für die gesamte Weltpolitik sichtbar; eine Eskalation war angesichts der Drohgebärden Russlands nur eine Frage der Zeit. Und dennoch waren wir auf das, was am 24. Februar geschah, nicht vorbereitet. „Und die Bundeswehr, das Heer, das ich führen darf, steht mehr oder weniger blank da“, beschrieb Generalleutnant Alfons Mais diese Situation im Rahmen der Münchener Sicherheitskonferenz.

Während wir alle – militärisch und zivil – uns erst einmal ‚schütteln‘ und die neue Situation verstehen mussten, liefen beim Kommando Hubschrauber die Prozesse an, die wir als Militärs einst gelernt haben. Die Aufmerksamkeit wurde gesteigert, ein Lagezentrum eingerichtet, die persönliche Ausrüstung überprüft und die Truppe der Heeresflieger, die Soldatinnen und Soldaten, über mögliche Konsequenzen informiert. Besonders der letzte Punkt war von enormer Bedeutung, kennen die meist jüngeren Kameraden den Konflikt zwischen den westlichen Mächten und Russland nur aus Geschichtsbüchern.

Doch wie der Inspekteur des Heeres mussten auch wir, die Heeresflieger, feststellen, dass in den vergangenen Jahren einige Grundfähigkeiten unserer Soldatinnen und Soldaten zu sehr in den Hintergrund gerückt sind. Dabei denke ich nicht an die speziellen Fähigkeiten unserer Truppengattung – die „sitzen“. Aber die individuellen Grundfertigkeiten, allen als IGF bekannt, sind in Zeiten des Friedens zu sehr aus unser aller Fokus geraten. Diesen Mangel haben wir erkannt und viel wichtiger: wir haben ihn in den ersten Wochen nach Kriegsbeginn in der Ukraine abgestellt. Auch haben wir unsere internen Prozesse kritisch betrachtet und verbessert, dürfen wir doch nicht vergessen, wie kurz das Kommando Hubschrauber erst existiert. Kurzum: Wir arbeiten an unserer Kaltstartfähigkeit.

Rückblickend steht das Jahr aber nicht nur unter den Eindrücken des Ukrainekrieges. Als General der Heeresflieger blicke ich auch mit Stolz auf 2022 zurück. In der ersten Jahreshälfte haben die Heeresflieger einen wichtigen Beitrag zum UN-Einsatz in Mali geleistet. Mit Verantwortungsübernahme zum 01. Dezember 2021 stellte die Hubschraubereinsatzstaffel Mali die luftgestützte Rettungskette für die im westafrikanischen Krisenland eingesetzten Kräfte der Vereinten Nationen sicher. Dabei waren die Begleitumstände des Einsatzes nicht gerade einfach. Zunehmend verschlechterten sich die Beziehungen zwischen den Vereinten Nationen und der Militärjunta in Mali, was sich spürbar auf den Flugbetrieb auswirkte. Trotz dieser Widrigkeiten haben die Soldatinnen und Soldaten unter der Leitung des Transporthubschrauberregiments 10 den ihnen übertragenen Auftrag erfüllt. Darauf können und darauf dürfen wir alle stolz sein.

Aber auch im Inland konnte die Bevölkerung auf die Truppe der Heeresflieger vertrauen. Im Laufe des äußerst trockenen und heißen Sommers wurde Deutschland von mehreren Waldbränden ereilt. In Brandenburg, der Sächsischen Schweiz und im Harz sowie an vielen weiteren Orten – weniger prominenten Bränden – konnte die Feuerwalze nur durch die Unterstützung aus der Luft unter Kontrolle gebracht werden. Ein Zusammenspiel von Heeresfliegern und Polizei in der Luft, ziviler und militärischer Feuerwehr, Technischem Hilfswerk und vielen anderen Akteuren am Boden führte zum gemeinsamen Erfolg; der Dank der bedrohten Bevölkerung ein unvergessliches Bild.

Zwei von vielen positiven Bildern, die ich aus dem Jahr 2022 mit Ihnen teilen und in das neue Jahr mitnehmen möchte. 2023 warten neue Herausforderungen auf die Bundeswehr, das Heer, die Heeresflieger – auf uns. Der Plan für die Weiterentwicklung unserer Truppengattung und das Kommando Hubschrauber steht. Nun ist es an uns, den eingeschlagenen Weg gemeinsam zu gehen und weiter an der Kaltstartfähigkeit der Heeresflieger zu arbeiten.

Für das neue Jahr wünsche ich Ihnen, verehrte Leser, alles Gute. Bleiben Sie gesund und blicken Sie trotz der momentanen politischen und wirtschaftlichen Herausforderungen voller Tatendrang und Kraft weiterhin nach vorn.

Ihnen und Ihren Familien wünsche ich eine besinnliche Vorweihnachtszeit.

Alles Gute,

Ulrich Ott
Brigadegeneral
und General der Heeresfliegertruppe



Verehrte Leserinnen und Leser,

ich hoffe, auch die letzte Ausgabe im Jahr 2022 findet Ihr/ Euer Interesse. Wir können eigentlich immer nur hoffen, dass unsere Beiträge interessant und lesenswert sind, wir wissen nicht, ob sie von unseren Lesern auch so wahrgenommen werden. Deshalb wären wir dankbar, wenn wir von Ihnen auch mal Kritik, Anregungen, Verbesserungsvorschläge, gerne auch Zustimmung erfahren könnten. Schreiben Sie uns unter lowell.gdh@gmail.com, Auszüge davon drucken wir in der nächsten Ausgabe ab.

Nach dem Grußwort unseres Schirmherrn, BrigGen Ulrich Ott, finden Sie auf **Seite 2** einen Bericht über die Zeremonie zur Übergabe der Abschlusszeugnisse des 17. Streitkräftegemeinsamen Lehrgangs General- und Admiralstabdienst National (LGAN 2020) am 29.09.2022 an der Führungsakademie der Bundeswehr.

Auf **Seite 3** lässt uns Oberstlt a.D. Martin Kleist, Vorsitzender der GdH Bückeburg, an der Vereidigung des 92. OAJ am 26. August in der Jägerkaserne in Bückeburg teilhaben.

Weiter geht es auf **Seite 4** und **5** mit einem Bericht unseres Mitglieds Oberstlt Sebastian Schmidt über seine Dienstzeit

beim Rapid Reaction Corps France (HQ RRC-FR) in Lille. Auf **Seite 6** und **7** stellt uns die Gemeinschaft Celle-Faßberg zwei ihrer Aktivitäten vor, eine Fahrradtour entlang der Aller und das Sommerfest der Gemeinschaft. Bei dieser Gelegenheit bekam Oberst a.D. Emmerich von BrigGen Uwe Klein die Ehrennadel der Gemeinschaft verliehen (siehe **Seite 8**).

Auf **Seite 9** finden Sie einen Bericht der Gemeinschaft Mendiger Heeresflieger über die Entwicklung am Flugplatz Mendig nach der Auflösung des Heeresfliegerstandorts.

Auf **Seite 10** und **11** erzählt unser Mitglied HFw a.D. Hans-Joachim Bosse vom 31. Jahrestreffen der Gemeinschaft Lappheimer Heeresflieger und erinnert in einem 2. Artikel an die Mühen der Navigation in den früheren Jahren der Heeresfliegerzeit.

Ab **Seite 12** geht es weiter mit der Geschichte der Heeresflieger - dieses Mal mit dem Wechsel zur Heeresstruktur 3.

Wie immer schließen wir auf **Seite 16** mit einem Gedenken an seit der letzten Ausgabe verstorbener Mitglieder.

Lothar Wellhäußer

Hptm a.D. und Sekretär GdH-Dachverband



Das Präsidium des Dachverbands hat am 5. Oktober - erstmals in kompletter Besetzung nach der Online-Abstimmung am 20.2.22 - im Offizierheim der Jägerkaserne in Bückeburg eine Sitzung abgehalten. Besprechungsthemen waren die Kassenprüfung vor der Übergabe der Schatzmeisterpositionen und die finanzielle Situation im Dachverband, Verleihungen der Ehrennadel der Gemeinschaft, GdH-INFO, Neugestaltung der Webseite des Dachverbands und die Vorbereitung auf das Bundestreffen und die Dachverbandsversammlung mit Neuwahl des Präsidiums im nächsten Jahr. Beschlüsse wurden nicht gefasst, die wichtigsten Themen - auch was die Zukunft der Gemeinschaft anbelangt - werden vom Präsidium zur Meinungsbildung und Beschlussfassung auf der nächsten Dachverbandsversammlung vorbereitet.

AKTUELLES

„MENS AGITAT MOLEM“ - Erneut drei Heeresflieger in der Laufbahn Generalstabdienst

Die Zeremonie zur Übergabe der Abschlusszeugnisse des 17. Streitkräftegemeinsamen Lehrgangs General- und Admiralstabdienst National (LGAN 2020) am 29.09.2022 an der Führungsakademie der Bundeswehr sah wieder drei junge Staboffiziere unserer Heeresfliegertruppe unter den insgesamt 117 erfolgreichen Absolventen, davon 50 Heeresuniformträger (inkl. 3 SanStOffz). Der Präsident des Dachverbands der GdH, Brigadegeneral a.D. Uwe Klein, ließ es sich nicht nehmen, die Glückwünsche unserer Gemeinschaft vor Ort zu überbringen. Dabei stellte er insbesondere die Bedeutung einer starken Gemeinschaft und eines funktionierenden Netzwerks gerade auch für an weit verstreuten Standorten in unterschiedlichsten Verwendungen wirkende Heeresflieger heraus.

Der weitere Karriereweg führt die frisch gekürten Offiziere des Generalstabdienstes nun in ihrer Erstverwendung in unterschiedliche Richtungen und Aufgaben: Oberstlt i.G. Felix Bertmaring ins UK VtdgMin nach London, Maj i.G. Patrick Servos ins I. DEU/NLD Korps nach Münster und Maj i.G. Kai Meier bodenständig ins Mutterhaus KdoHubschr in Bückeburg. Unsere besten Wünsche begleiten sie.



v.l.: Maj i.G. Kai Meier, Präsident, Maj i.G. Patrick Servos, Oberstlt i.G. Felix Bertmaring

Vereidigung des 92. Offizieranwärterjahrgangs der Heeresfliegertruppe

Text: Oberstllt a.D. Martin Kleist, Fotos: FMZ IHTC

Der 92. Offizieranwärterjahrgang* der Heeresfliegertruppe wurde am Freitag, 26. August 2022, in einem feierlichen Appell in der Jägerkaserne in Bückeburg durch den Kommandeur Lehrgruppe B Internationales Hubschrauber- und Ausbildungszentrum (IHTC), Oberstleutnant Gerald Raeke, vereidigt.

Es war keine gewöhnliche Vereidigung, denn sie fand statt, während nur 1800 km von Bückeburg entfernt Krieg geführt wurde. Diese Tatsache wurde in den Ansprachen des Kommandeurs Kommando Hubschrauber, Brigadegeneral Ulrich Ott, des Bürgermeisters der Stadt Bückeburg, Herrn Axel Wohlgemuth, sowie des Kommandeurs der Lehrgruppe B aufgenommen und thematisiert.



General Ott führte aus, dass gerade deswegen ein Bekenntnis mit einem Eid zum Dienst in der Bundeswehr nicht selbstverständlich sei. Der Entschluss, für sein Land zu dienen, sei „alles andere als belanglos und nicht ohne Risiko“. „Ich weiß, dass die Rekruten angesichts des Krieges in Europa durchaus mit gemischten Gefühlen ihre Ausbildung durchlaufen.“ Für Frieden und Freiheit einzutreten und sich notfalls dafür selbst in Gefahr zu bringen, sei ein mutiges Versprechen.

Bürgermeister Wohlgemuth sagte den Offizieranwärtern: „Die Freiheit fällt uns nicht einfach in den Schoß – und es bedarf möglicherweise auch Opfer, um unsere Freiheit und unser Land zu verteidigen.“ Für ihre Bereitschaft dazu gebühre „ihnen der Dank von uns Bückeburgern.“

Oberstleutnant Raeke betonte, dass der Krieg bei den Offizieranwärtern sehr präsent sei. „Es ist kein Beruf wie jeder andere. Vor unserer Haustür herrscht Krieg – und die Gefahr, im Krieg mit seinem Leib und Leben für unsere Werte einzustehen, ist realer geworden.“

An der Feierstunde nahmen Vertreter aus Kommunal- und Landespolitik, viele Angehörige sowie eine Abordnung des Bürgerbataillons der Stadt Bückeburg teil.

Auch einige Mitglieder unserer Gemeinschaft der Heeresflieger Bückeburg, die alle zur Teilnahme eingeladen waren, nahmen an der Feierstunde teil. Auch Generalmajor a.D. Dieter Budde erwies den Offizieranwärtern mit seiner Anwesenheit seine Ehre:

Musikalisch umrahmt wurde die Vereidigung durch das Blasorchester Bückeburger Jäger.

*Der 92. OAJ HFlgTr hat 24 Teilnehmer, davon 1 weiblicher OA, (17 Luftfahrzeugtechniker, 4 Luftfahrzeugführeranwärter und 3 Flugsicherer). Nach ihrer Grundausbildung befinden sich die OA's jetzt im III. Quartal 2022 zur Sprachausbildung an der Offizierschule des Heeres (OSH) in Dresden, danach folgen die Spezialgrundausbildung und der Fahnenjunckerlehrgang mit Offiziersprüfung in Bückeburg, Studienpraktika und einwöchiges Modul Heeresprägung an der OSH Dresden. Ab 01.10.2023 steht dann für die OA's das Studium an einer Universität der Bundeswehr an.

Als Heeresflieger beim RRC-FR – dem aktuellen NATO Response Force Land Component Command

Text und Bilder: Oberstlt Sebastian Schmidt



Das Hauptquartier des Rapid Reaction Corps France (HQ RRC-FR) in Lille ist eines der nationalen Hauptquartiere der NATO-Streitkräftestruktur und ist damit grundsätzlich vergleichbar mit bspw. dem I. Deutsch-Niederländischem Corps in Münster oder den NATO Rapid Deployable Corps (NRDC) in Spanien, Türkei oder Griechenland.

Das NATO-zertifizierte multinationale HQ RRC-FR ist das höchste in Einsätze verlegbare Hauptquartier der französischen Streitkräfte. Es kann hierbei sowohl französisch mandatierte Aufträge als auch Einsätze der NATO und der Europäischen Union führen. Im Rahmen von NATO-Missionen übernimmt das RRC-FR Führungsrollen auf operativer Ebene als Joint Task Forces HQ oder auf taktischer Ebene als Land Component Command (NRF LCC) bzw. als Warfighting Corps HQ. In 2022 steht es wieder als NRF LCC einsatzbereit zur Verfügung.

90 Soldaten aus 13 Nationen dienen gemeinsam mit den Soldaten der Rahmennation Frankreich im Hauptquartier. Deutschland stellt dauerhaft den Stellvertretenden Kommandierenden General, den Abteilungsleiter der Generalstabsabteilung 7 sowie 13 weitere Offiziere des RRC-FR.



Abbildung 1: Soldatinnen und Soldaten aus 14 NATO-Ländern dienen im Hauptquartier der Rapid Reaction Force im französischen Lille.

Folgende RRC-FR Nationen sind NATO- und EU-Mitglieder: Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, die Niederlande, Ungarn, Rumänien und Spanien. Dazu kommen die NATO-Mitglieder Albanien, Kanada, Türkei, das Vereinigte Königreich und die Vereinigten Staaten von Amerika.

Das Hauptquartier liegt in einer alten Festungsanlage und ist in 5 Divisionen unterteilt: Operations, Plans/Environment, Intel/Knowledge Development, Combat Service Support und CIS and Cyber Defense. Die Soldatinnen und Soldaten des Deutschen Anteils (DtA) sind auf alle Divisionen verteilt und damit voll integriert.

Das kleine Team des DtA, wird vom Dienstältesten Deutschen Offizier (DDO) geführt und von einem kleinen

deutschen National Support Element (NSE) unterstützt. Grundsätzlich werden die üblicherweise von Bundeswehresoldatinnen und -soldaten geforderten Weiterbildungen (z.B. Schießen, Sport, Einsatz-Ersthelfer, Politische Bildung) im Rahmen des DtA durchgeführt.



Abbildung 3: Soldaten des Deutschen Anteils RRC-FR bei der praktischen Einsatz-Ersthelfer A Ausbildung.

Als Leiter der Zelle Hubschrauber war ich von 2019 bis 2022 in der Joint Fires and Targeting (JFiT) Branch der Operations Division eingesetzt. Als der Subject Matter Expert (SME) für Hubschrauberangelegenheiten beriet ich das RRC bei der Planung von Hubschraubereinsätzen, bereitete die entsprechende Befehlsgebung für unterstellte Verbände und Korpstruppen vor und war für die Integration der truppenstellenden Hubschrauberverbände in das RRC verantwortlich.



Abbildung 2: Innerhalb der historischen Zitadelle von Lille liegt die Kaserne Boufflers. Dort hat das Hauptquartier des Rapid Reaction Corps France seinen Sitz. Die Festung wurde zwischen 1668 und 1671 nach einem Entwurf von Vauban angelegt.

Zu meinen Nebenaufgaben gehörten die Consult, Command and Control (C3) Arbeitsgruppenleitung zur Zertifizierungsvorbereitung des RRC, sowie das interne Organisieren und nach außen Vertreten von der JFiT Branch bezüglich z.B. ‚Combat Readiness Evaluation‘ und ‚Lessons Identified and Lessons Learned‘.

Die Arbeitssprache ist Englisch und das Arbeitsklima sehr professionell und angenehm. In dieser Zeit hat sich das HQ über mehrere Corps-Übungen in Polen und Frankreich auf die Zertifizierung als NRF LCC in Norwegen vorbereitet. Aus meiner Heeresfliegerperspektive war es eine abwechslungs- und lehrreiche Zeit. Regelmäßig bestätigte sich, dass Hubschrauber durch ihre Flexibilität, Reichweite, Geschwindigkeit und Schlagkraft oft das Mittel der Wahl sind. Trotz des logistischen Aufwands, trotz der Verwundbarkeit durch gegnerische Flugabwehr, trotz des Planungsvorlaufs und trotz des Koordinierungsaufwands sind die Fähigkeiten von Hubschraubern immer gefragt. Egal ob im Rahmen von Aeromedical Evacuation (AE auch oft ‚MedEvac‘ genannt), Aufklärung, Lufttransport oder Wirkung - die Hubschrauber der alliierten Streitkräfte sind Teil der Lösung.

Ein besonderes Highlight war die Möglichkeit als Auditor, Mentor und Trainer das NATO Land Command (Izmir, Türkei) bei der Combat Readiness Evaluierung der Zelle Hubschrauber des türkischen NRDC in Istanbul zu unterstützen. Das HQ NRDC-TUR wird die Rolle NRF LCC in 2023 von dem HQ RRC-FR übernehmen.

Das Jahr 2022 war und ist mit dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine aus Sicht der NATO NRF höchst dynamisch. In meinen Augen war das RRC-FR sehr gut vorbereitet und konnte allen an das HQ gestellten Anforderungen in vollem Umfang gerecht werden.

Wenn man mich heute als Hubschrauber SME fragen würde, welches die entscheidenden zu beantwortenden Fragen für die Zukunft sind, dann würde ich aus der Erfahrung meiner Tätigkeit

Zum Autor:

Oberstlt Sebastian Schmidt war bis September 2022 Leiter der Zelle Hubschrauber am HQ RRC-FR. Der studierte Luft- und Raumfahrttechniker ist verheiratet und hat drei Kinder. In seinen Vorverwendungen war Oberstlt Schmidt u.a. Manager für Zulassung und Produktreife bei der NATO Helicopter Management Agency (NAHEMA) und Inspektionschef an der Unteroffizierschule des Heeres. Als Hubschraubeführer war Oberstlt Schmidt zuletzt auf Bo105 eingesetzt. Anfang 2022 wurde ihm die französische Médaille de la Défense Nationale in Bronze verliehen. Ab Oktober 2022 wird Oberstlt Schmidt in der Abteilung IV, zuständig für Anerkennung, Genehmigung und Lizenzierung im Luftfahrtamt der Bundeswehr seinen Beitrag leisten.



beim RRC wie folgt antworten: Welche Aufgaben sollten zukünftig besser von Drohnen übernommen werden? Wie geht man mit der Bedrohung durch Drohnen um und wie gestaltet man die möglichst effiziente Zusammenarbeit mit den Luftstreitkräften der NATO-Partner?

Rückblickend kann ich die Arbeit und das Leben in Frankreich empfehlen. Der Schritt dorthin mag zwar eine Herausforderung sein, es lohnt sich

allerdings, aus professioneller ebenso wie aus persönlicher Sicht über den nationalen Tellerrand zu schauen. Auch wenn Französischkenntnisse für den Dienst nicht zwingend notwendig sind, empfiehlt es sich, vor der Versetzung ein 2er Sprachleistungsprofil in Französisch anzustreben.

Man kommt zwar mit Deutsch und Englisch über die Runden, aber das Savoir-vivre unseres Nachbarlandes bleibt einem sonst verschlossen.



Abbildung 4: Vor den historischen Mauern der Zitadelle stehen die frisch Ausgezeichneten zusammen mit ihren Kommandeuren für ein Erinnerungsbild (von links nach rechts: Generalmajor Werner Albl, Colonel Henri, Generalleutnant Pierre Gillet, Oberstleutnant i.G. Horst Walthert und Oberstleutnant Sebastian Schmidt).

Sommerfest der Celler Heeresflieger

Text: Hans-Heinrich Heidmann & Konrad Bauer, Fotos: Ausb/ÜbZLbwgk & GdH Celle-Faßberg



Bei hochsommerlichem Wetter trafen sich am 19.07.2022 die Mitglieder der Gemeinschaft der Heeresflieger Celle-Faßberg e.V. (GdH) mit ihren Ehefrauen/Partnerinnen zum Sommerfest im Kasino Celle.

Der 1. Vorsitzende, Oberst a.D. Hans-Heinrich Heidmann, freute sich, unter den 39 Teilnehmern auch den Präsidenten des Dachverbands der Gemeinschaft der Heeresflieger, Herrn Brigadegeneral a.D. Uwe Klein begrüßen zu können. Dieser hob in seiner Ansprache die umfassenden Aktivitäten und das kameradschaftliche Miteinander der Celler und Faßberger Heeresflieger mit ihren etwa 150 Mitgliedern hervor.

Der Präsident nutzte seinen Besuch, um die Ehrennadel des Dachverbands der Gemeinschaft der Heeresflieger an Herrn Oberst a.D. Bernd Emmerich zu verleihen. Dieser hatte 1994 die Gemeinschaft der ehemaligen Heeresflieger Celle gegründet. Ihm sei es zu verdanken, so Klein, dass aus dem Ehe-



v.l.: Hans-Heinrich Heidmann, Bernd Emmerich, Uwe Klein

maligentreffen eine lebendige Gemeinschaft von Pensionären und aktiven Soldaten sowie zivilen Mitarbeitern der Heeresfliegertruppe geworden ist. Im Jahr 2003 wurde die GdH Celle auf den Standort Faßberg erweitert. Auch nach seiner 13-jährigen Tätigkeit als 1. Vorsitzender fördert Bernd Emmerich bis heute das Vereinsleben durch vorbildlich gelebte Kameradschaft.

Zu unseren Veranstaltungen gehören regelmäßig Informationen über die Entwicklungen der Heeresfliegertruppe und der im hiesigen Raum stationierten Truppenteile. Deshalb haben wir in das diesjährige Sommerfest einen Besuch des Ausbildungs- und Übungszentrums Luftbeweglichkeit Celle integriert. Der stellvertretende Kommandeur, Oberstleutnant Konrad Bauer, ging bei seiner Einweisung im Kasino ein auf die Fragen „Was machen wir und wie machen wir es?“. Er stellte dabei die vier Methoden des Celler Ausbildungs- und Übungskonzepts Luftbeweglichkeit vor: Simulationsgestützte Ausbildung, Führungs- und Gefechtsstandausbildung, Handlungstraining und Gefechtsübung.



Anschließend sahen die Gäste die Ausbildung so, wie die Übungstruppe diese erfährt. Das dabei angewandte Verfahrenstraining bietet die Möglichkeit, eine geplante Mission zeitgleich an bis



zu 170 Bildschirmarbeitsplätzen bis auf die Ebene des Einzelschützen virtuell zu erproben.

Zur Einweisung der GdH-Mitglieder gehörte auch die Präsentation der praktischen Ausbildung „Boarding/Deboarding“ der anwesenden Übungstruppe der Fallschirmjäger. Diese beinhaltete das Aufsitzen der einzelnen Soldaten in detailgetreue Hubschrauberzellen NH90 sowie das taktisch richtige Verhalten im Team beim und nach dem Absitzen vom Hubschrauber.



Die Celler Verfahren ermöglichen ein gezieltes und ressourcenschonendes Training, das mit einer Gefechtsübung mit Realluftfahrzeugen als dessen Höhepunkt abschließt.

Wir konnten uns vor Ort ein Bild von der hohen fachlichen Kompetenz und der beeindruckenden Motivation des Ausbildungspersonals machen und stellten zugleich fest, dass sich der Flugplatz Celle und insbesondere die Nutzung der ehemaligen Luftfahrzeughallen grundlegend verändert haben. Ein anwesender ehemaliger Wartungszugführer merkte an: „Das war meine Halle, hier standen meine Hubschrauber“.

Der 1. Vorsitzende bedankte sich bei Herrn Oberstleutnant Konrad Bauer für die Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung mit einem Buchpräsent.



Das gemeinsame Grillen auf der neu eingerichteten Terrasse an der Ostseite des Kasinos bildete den Abschluss eines gelungenen und informativen Sommerfestes.

Mit dem Rad entlang der Aller

Text: Hans-Heinrich Heidmann, Fotos: Dieter Amann

Die Mitglieder der Gemeinschaft der Heeresflieger Celle-Faßberg e.V. führen bei ihrer traditionellen Fahrradtour von Celle aus entlang der Aller, wie in den Vorjahren unter der bewährten Leitung von Siegfried Adler. Das Ziel war das ehemalige Allerwehr Osterloh, ca. fünf Kilometer ostwärts von Celle gelegen.



Der 1. Vorsitzende, Hans-Heinrich Heidmann, gab dort eine Einweisung in die Baumaßnahmen zur Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Aller.

Zu diesem Zweck wurde das bisherige Allerwehr im letzten Jahr zurückgebaut und ein sogenanntes Raugerinne mit 14 Querriegeln im Flussbett angelegt, um dadurch die Wandermöglichkeiten

für Fische und Kleinlebewesen zu verbessern.

Der Wasserstand der Aller und auch des Grundwassers oberhalb des gelegten Wehres ist im diesjährigen trockenen Sommer deutlich abgesunken.

Nach dieser Information und einer Verpflegungspause führen die GdH-Mitglieder gemeinsam mit ihren Ehepartnern und Gästen auf der anderen Allerseite stromabwärts nach Celle zu dem am Stadtrand gelegenen Heilpflanzengarten.

Dieser war im Jahr 2000 als Teil des EXPO-Projekts „Keim Celle Zukunft“ angelegt worden. Im Rahmen einer interessanten Führung sahen die Teilnehmer u.a. Themenbeete, die u.a. den



Volksmedizinerin Hildegard von Bingen und Pfarrer Kneipp gewidmet sind. Die Gästeführerin erläuterte auch die im Garten zu Gruppen zusammengefassten Duft-, Aroma- und Giftpflanzen. Anschließend gab es ein gemeinsames Kaffeetrinken im Café KräuThaer am Rande des Heilpflanzengartens. Dieses wird als Schulcafé der Celler Albrecht-Thaer-Schule betrieben. Deren Schülerinnen servieren dort ihren selbstgebackenen Kuchen.



Alle Teilnehmer blicken zurück auf eine informative Fahrradtour mit einer der Gruppe angepassten Fahrstrecke und genügend Zeit für Gespräche.



**GEMEINSCHAFT DER HEERESFLIEGER
DACHVERBAND
Präsident**

**VERLEIHUNG DER EHRENNADEL
DER GEMEINSCHAFT DER HEERESFLIEGER**

an

Herrn Oberst a.D. Bernd Emmerich

aus Anlass seines über viele Jahre außerordentlich engagierten Wirkens zum Wohl dieser Gemeinschaft über die Grenze seiner Örtlichen Gemeinschaft hinaus.

So war Oberst a.D. Bernd Emmerich insbesondere Gründungsmitglied des Dachverbandes der Gemeinschaft der Heeresflieger am 7. Juni 1989 in Celle.

Nach seiner Versetzung in den Ruhestand lud er alle im Raum Celle wohnenden Heeresflieger zu einem Treffen in der Immelmann-Kaserne Celle-Wietzenbruch ein und gründete am 15. April 1994 die „Gemeinschaft der ehemaligen Heeresflieger Celle“ als eine der ersten Örtlichen Gemeinschaften innerhalb der Gesamtorganisation.

Als Vorsitzender führte er nicht nur die Ehemaligen mit sehr viel Fingerspitzengefühl zu einer festen Gemeinschaft zusammen, sondern engagierte sich mit viel Herzblut nachdrücklich für die Einbeziehung auch der aktiven Heeresflieger. Es ist in erheblichem Maße auch sein Verdienst, dass aus dem Ehemaligentreffen eine lebendige und fürsorgliche Gemeinschaft der Heeresflieger mit ehemaligen und aktiven Heeresfliegern aller Dienstgrade und Amtsbezeichnungen gleichermaßen wurde, ab 2003 auch aus dem Bereich Faßberg. Dabei nicht nur auf seine Örtliche Gemeinschaft fokussiert, lag Oberst a.D. Emmerich auch die enge Zusammenarbeit auf Dachverbandsebene sehr am Herzen.

Auch nach dem Ende seiner 13jährigen Vorstandstätigkeit im Jahr 2007 förderte und fördert er bis heute das Vereinsleben durch vorbildlich gelebte Kameradschaft, beispielhaftes Engagement und hoch motivierte kontinuierliche Präsenz, was ihn mit zum Gesicht seiner Gemeinschaft hat werden lassen.

Oberst a.D. Bernd Emmerich hat sich über die Örtliche Gemeinschaft der Heeresflieger Celle-Faßberg e.V. hinaus um die Gemeinschaft der Heeresflieger im besonderen Maße verdient gemacht.

Dipl.-Kfm. Uwe Klein
Brigadegeneral a.D.

Bückerburg, 19. Juli 2022

Mendig nach den Heeresfliegern

Text und Fotos: Hptm a.D. Hans-Heinrich Weihe

Am 07.01.1957 wurde das erste Flugplatzkommando (Heer)841 in Mendig aufgestellt. Die Geschichte der Heeresflieger begann.

Nun ist es nicht unser Ansinnen, diese Geschichte hier aufzugreifen, das wird das Mutterhaus in Bückeburg schon richten.

Hier wollen wir nur einmal kurz aufzeigen, was mit der Wiege der Heeresflieger geschehen ist, nachdem unser Flugplatz vor 14 Jahren Heeresfliegergeschichte wurde.

Der Abschied der Bundeswehr vom Standort Mendig war, wie bei vielen anderen aufgelösten Standorten auch, in und um unserer Stadt mit großen Sorgen verbunden. Militärische und zivile Arbeitsplätze fielen weg. Der Aderlass schien nicht zu verkraften und es fiel schwer, an die heutige Erfolgsgeschichte auf dem ehemaligen Fluggelände der Heeresflieger und der sich daraus ergebenden Konversionsfläche zu glauben. Durch den Abzug der zuletzt 800 Bundeswehrangehörigen vom Standort hatte sich für Mendig und die umliegenden Kommunen ein enormer Verlust abgezeichnet.

Dass der Flugplatz eine Erfolgsgeschichte geworden ist, hat viele Väter, so ist es auch ein Verdienst der damaligen militärischen Führung der HFlgBrig 3, dass es dazu kommen konnte, denn sie war es, die es frühzeitig mit Weitsicht, Mut und gegen große Widerstände geschafft hat, dass trotz noch laufender

militärischer Nutzung sich Gewerbebetriebe auf dem Flugplatz ansiedeln konnten. So wurde der Grundstock für ein heute erfolgreiches Gewerbegebiet gelegt.

Im Moment sind ca. 70 Gewerbebetriebe angesiedelt, die etwa 700 Arbeitsplätze bieten.

Das Spektrum geht von Leichtflugzeugherstellung über Produktion von Nahrungsergänzungsprodukten, Großküchenbetrieben, einer Test-Event Area bis zu Großmaschinenbau, um nur einige zu nennen.

Auch die Bundesrepublik ist auf dem Flugplatz vertreten. Es lagern mehrere Tonnen Lebensmittel aus der Notfallreserve in zwei Hallen.

Seit neustem haben auch eine C47 Dakota (flugbereit und zugelassen) und eine UH 1 D (im

Zulassungsverfahren) neben anderen flugbereiten Luftfahrzeugen ihren Platz in Mendig gefunden.

In den Medien findet unser Flugplatz immer wieder zu verschiedenen Anlässen Erwähnung. So hatte hier z. B. das Abenteuer des



Michael Manousakis, der mit seiner AN 2 (größter einmotorige Doppeldecker der Welt) über Island, Grönland, Kanada in die USA flog, in Mendig seinen Anfang.

Man kann also feststellen, der Platz ist heute wieder für viele Menschen zur beruflichen Heimat geworden.



Firmen auf dem Platz

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. Holger Gronau / Tel. 05722 - 920 20 89 / E-Mail: Holger.Gronau@web.de
• Oberstlt a. D. Peter Schlehüfer / Tel. 05724 - 3214 / E-Mail: Peter.Schlehuefer@gmx.de
• Hptm a. D. Lothar Wellhäußer / Tel. 0571 - 942 40 43 / 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 1/2023 ist der 11.01.2023

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.

31. Jahrestreffen der Gemeinschaft Laupheimer Heeresflieger

Text und Bilder: Hans-Joachim Bosse, Hauptfeldwebel a.D.

Nach drei Jahren Coronapause folgten am 8. Oktober 2022 rund 120 Teilnehmer den vom Sprecher Rudolf Droste deutschlandweit verschickten 284 Einladungen zum Jahrestreffen auf den Laupheimer Flugplatz. Entgegen den sonstigen Gepflogenheiten wurde auf die Einladung eines Referenten verzichtet, um persönlichen Gesprächen mehr Zeit einzuräumen. Dies wurde auch intensiv genutzt. Anders als sonst war auch der von Rudolf Droste eingespielte Marsch der Heeresflieger. Durch die Coronapause war auch die Zahl der verstorbenen Mitglieder ungewöhnlich hoch. Die Versammlung verabschiedete sich beim Totengedenken von 30 ehemaligen Kameraden.



Nach der letzten Sitzung vor Corona, am 8. Oktober 2019, gab es am Standort Laupheim den Stammtisch unter den geltenden Regeln. Auswärtigen, die zum Teil eine mehrere Hundertkilometer lange Anreise hatten, blieben nur Kontakte über Telefon oder Mail. Daneben traf sich ein harter Kern ehemaliger H34 Leute der 3./200 mehrmals in München, um die glorreiche Vergangenheit aufleben zu lassen.

Unter den diesjährigen Teilnehmern waren wieder zahlreiche „Männer der ersten Stunde der Heeresfliegerei in Laupheim“, die selbst nach 58 Jahren der Gemeinschaft die Treue halten. Hier nur zwei Namen: Als damaliger Ober-



leutnant gehört der spätere Kommandeur des Regiments 25, Oberst Arnold Gerhardt, dazu. Und einige Besoldungsgruppen darunter wäre Stabsunteroffizier Heinz Baumann, einst Bordwart auf der H34, zu nennen. Heinz Baumann reiste aus Lorsch zum Treffen an, hin und zurück kamen 500km zusammen.

Der stellvertretende Kommodore des HSG 64, Oberstleutnant Alexander Hanekamp, auch ein ehemaliger Heeresflieger, erläuterte Aufgaben und Gliederung des Geschwaders. Mit Laupheim, Holzdorf/Schönewalde, Diepholz (Instandsetzung) und Bückeberg mit den CH 53 Simulatoren, ist das Geschwader an vier Standorten angesiedelt. Außerdem seien im Niger und in Mali zwei Auslandseinsätze zu stemmen. Mit 2.641 Beschäftigten, darunter 190 Soldatinnen, ist das Geschwader der größte Fliegende Verband der Bundeswehr. Problematisch sei die Personalgewinnung im Raum Laupheim, wo der Arbeitsmarkt durch die wirtschaftlich gute Situation fast leergefegt sei. Abgänge gebe es bei Flugzeugführern, die ihren Dienst beendeten, weil sie keinen Platz im Cockpit bekämen. Besondere Herausforderung sei die Ersatzteilbeschaffung für die inzwischen 50 Jahre im Einsatz stehenden CH 53, die wohl noch bis 2030, und eventuell auch darüber hinaus, geflogen werden müssen.



Hauptmann Susanne Windpassinger stellte die notwendigen Investitionen am Standort vor.

Die neue Halle biete Platz für die CH 47, was für die bestehenden Hallen nicht gegeben sei. Start- und Landebahn, sowie die Abrollwege seien in mehreren Abschnitten sanierungsbedürftig. Die Wache am Eingangsbereich und die Unterbringung der Feuerwehr stehe ebenfalls auf der Agenda. Um die Unterbringung der Soldatinnen und Soldaten in der Kaserne zu verbessern seien 90 zusätzliche Unterkünfte mit eigenem Bad geplant. Für Teilnehmer am Treffen, die noch Dreistockbetten kennen gelernt haben, hörte sich das fast wie Luxus an. Um bei der Nachwuchsgewinnung nicht ins Hintertreffen zu geraten, sind jedoch attraktive Angebote notwendig. Stand heute wird auf dem Platz mit einem Investitionsaufwand in Höhe von 20,7 Millionen Euro gerechnet.

Zum Schluss gab Rudi Droste der Versammlung noch die Aufgabe mit auf den Weg, sich Gedanken über den Namen „Gemeinschaft Laupheimer Heeresflieger“ zu machen. Hintergrund sei die Tatsache, dass es nach der Aufgabe des einstigen Heeresfliegerstandorts in Laupheim keine Neuzugänge mehr gebe. Andererseits wolle man Luftwaffenangehörigen, von denen viele aus Heeresfliegerkreisen kommen, eine Gemeinschaft bieten. Hier müsse man überlegen, das Wort „Heeresflieger“ aus dem seitherigen Namen zu streichen, und dafür das Wort „Hubschrauberflieger“ zu ersetzen. Dieses Thema wird wohl auf der Tagesordnung der nächsten Sitzung am 10.10.2023 stehen.

Navigation – noch nie war es einfacher

Text: Hans-Joachim Bosse, Hauptfeldwebel a.D.

Navigation ist die Fähigkeit, zu einem beabsichtigten Ziel zu gelangen. Bei den ersten Seefahrern, die weltweit auf Tour gingen, lautete das Ziel „Land erreichen“. Weitere genauere Vorgaben gab es mangels Karten nicht. Sie folgten Gerüchten, wonach irgendwo ein Land liegen musste, dass Reichtum versprach. Wegweiser zum gesuchten Land waren der Sternenhimmel oder die Seevögel. Denn wo Vögel waren, musste auch Land sein. Das war es dann schon. Kam dann Land in Sicht, war somit das Ziel erreicht. Ob die Anlandung tatsächlich am gesuchten Ziel geschah, glich einem Glücksspiel. Christoph Kolumbus, der den Seeweg nach Indien und dem Kaiserreich China suchte, lag bei seinem Landgang auf einer Insel der Bahamas um mehr als 12.000 km daneben. Selbst wenn es weniger gewesen wären, gilt auch hier die Erkenntnis, dass dicht daneben auch vorbei ist. Mit dem Entstehen von brauchbaren Karten und optischen Geräten wurden die Positionsbestimmungen genauer und die Trefferquote, das geplante Ziel zu erreichen, stieg deutlich an. Der Positionsbestimmung nach Landmarken anhand von Karten folgte 1899 die Funknavigation und 1964 die Satellitennavigation, die in ihren neuesten Ausführungen metergenaue Standortbestimmungen liefern. Die Segnungen des GPS (Global Positioning System), dem amerikanischen Satellitensystem, erlebten Heeresflieger, die bis Ende der 1960 Jahre flogen, nicht mehr.

Es hieß Augen auf, Kartenlesen und mit dem Finger oder Bleistift auf der Karte die Route verfolgen. Alles gut machbar, wenn ein Kartenausschnitt für die vorgesehene Route ausreichte. Beim Umfalten der Karten auf einen neuen Streckenabschnitt waren beide Hände gefragt. In einem mit zwei Flugzeugführern besetzten Cockpit eigentlich kein Problem, wenn das Falten ohne Sichtbehinderung auf Instrumente und den Luftraum über die Bühne ging. Dort wo nur ein Flugzeugführer hantierte, wie zum Beispiel in der Alouette, war fliegen, falten und gleichzeitiger Blick auf Flugroute und Instrumente und den Stick mit den Knien halten eine Nummer aus der Hohen Schule. Die Falterei ließ sich aber vermeiden, wenn man für die einzelnen Streckenabschnitte zusätzliche Karten griffbereit vorbereitet hatte.

Unsere damalige Ausstattung mit aktuellen Flugkarten beschränkte sich auf das absolut Notwendige. Für Langstreckenflüge mussten die Karten, meist abseits der Dienstwege, besorgt werden. Für Uli T. und Rudi P., die von Laupheim eine Maschine zur Grundüberholung nach Marseille bringen mussten, flog eine DO 27 nach Ramstein, um von den Amerikanern die notwendigen Karten zu besorgen. Ausgestattet mit diesem Material ging es dann an einem Tag, mit einem Tankstopp in Lyon Bron, durch das Rhonetal, in 1.000 Fuß Höhe bei bestem Wetter nach Marseille Marignan. Am nächsten Morgen wurden die Marseille-Flieger durch energisches Klopfen an der Zimmertür geweckt. Vier Herren stellten sich als Angehörige des militärischen Auslandsgeheimdienst vor und erklärten, dass die Besatzung sich von jetzt an unter Arrest befinde. Sie könnten von Glück sprechen, dass ihr Eisernes Kreuz an der Maschine erkannt wurde, und sie nicht beim verbotenen Überflug über das Atomtestgelände Pierrelatte abgeschossen wurden. In einem zweistündigen

Verhör gelang es der Besatzung, ihre Unschuld zu beweisen, da in den amerikanischen Karten keine Flugverbotszone in Pierrelatte eingezeichnet war. Man lag zwar immer auf dem richtigen Kurs, nur gegen die Flugverbotszone wurde mangels Kenntnis verstoßen. Eins muss man den Fliegern aber ankreiden. Vor lauter Begeisterung über den Auslandsflug hatten sie wohl vergessen die Notams zu checken.

Nicht so glimpflich kam ein Hubschrauberpilot der Luftwaffe davon. Mit seinem VIP, dem Inspekteur der Luftwaffe, flog er von Faßberg aus in das Hoheitsgebiet der damaligen DDR ein. Faßberg lag nahe der Grenze zur DDR innerhalb der ADIZ (Air Defense Identification Zone), die ca. 30 km der eigentlichen Grenze vorgelagert war. Luftfahrzeuge durften nur mit Sondergenehmigung, die Zeit und Ort enthielt, und nach zusätzlicher Anmeldung über Funk in dieses Gebiet, einfliegen. Außerdem wurde eine Linie in deutlichem Abstand zur Grenze festgelegt, die nicht überflogen werden durfte. Dem aufmerksamen Inspekteur ist die Grenzverletzung offenbar nicht entgangen, denn nach der Landung in Faßberg nahm er dem Piloten seinen Flugzeugführerschein ab. Ein ähnliches „Kunststück“ gelang einem amerikanischen Hubschrauberpilot, der von Frankfurt nach Grafenwöhr fliegen sollte. Sein Flug fand in der DDR bei Plauen mit einer Bruchlandung ein jähes Ende.



Auch vermeintliche Routine kann Navigationsprobleme hervorrufen. Von Laupheim aus gab es Ziele, bei denen man nur der Ölspur folgen musste, um anzukommen. Karten waren nicht mehr notwendig. Eine solche Ölspur gab es zwischen Laupheim und der Luftlandeschule in Altenstadt. Eine weitere führte nach

Niederstetten. Nach dort waren acht H34 unterwegs, die der Staffelpilot anführte. Ali, sein Copilot, ein gestandener Hauptfeldwebel, bemerkte eine Kursabweichung und berichtete auf dem Kompass den Kurs. Es war üblich, dass der Co franzte. Darauf ranzte ihn sein Staffelpilot an, dass er sehr wohl wisse, wo Niederstetten liegt. Ali hielt sich von da an aus dem weiteren Geschehen heraus. Die acht H34, eine hinter der anderen, flogen bei guter Sicht in deutlichem Abstand an Niederstetten vorbei. Irgendwann kam es wohl dem Staffelpilot, dass er an Niederstetten vorbeigeflogen war. Die in Niederstetten aus Süden erwartete Laupheimer Formation kam bei diesem Flug ausnahmsweise mal aus Norden. So etwas kann schon mal passieren. Peinlich wars nur für Einen.

Irgendwie sind wir früher immer ans Ziel gekommen, manchmal auch erst im zweiten Anlauf. Wer behauptet, auf seinen Flügeln im Sichtflug nie Zweifel über die aktuelle Position gehabt zu haben, der lügt. Bei grenzwertigen Wetterlagen waren ständige Kursänderung notwendig, weil selbst kleinere Hügel wolkenverhangen waren. Die Aufmerksamkeit konzentrierte sich jetzt darauf, Wolken und Hindernissen fernzubleiben. Positionsbestimmungen wurden später unter besseren Wetterverhältnissen nachgeholt.

Dank GPS sind auch die Fahrten mit dem Navi im eigenen Auto, wo er fuhr und sie franzte, wesentlich entspannter geworden.

Geschichte der Heeresflieger im Wechsel zur Heeresstruktur 3

Text, Bilder und Grafiken: Hptm a.D. Lothar Wellhäußer

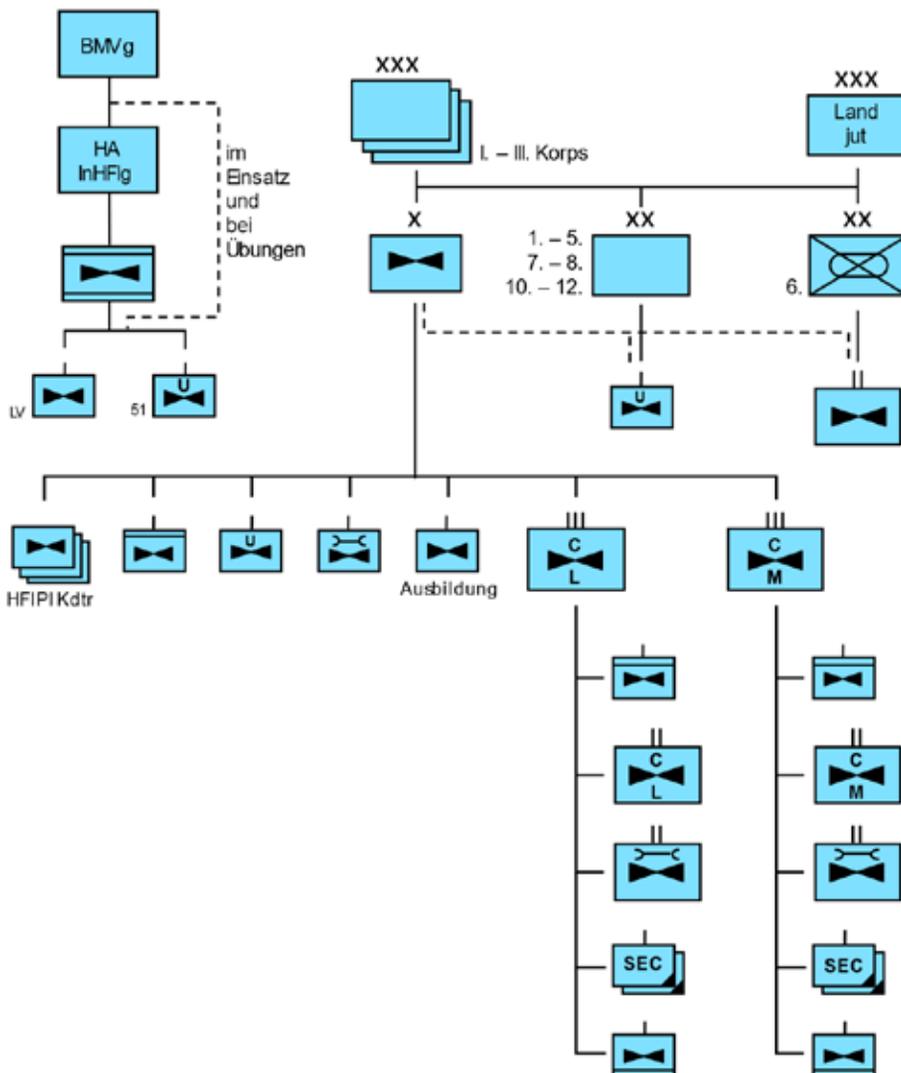
Die noch gültige NATO-Strategie „Massive Retaliation“ (Massive Vergeltung) wurde im Laufe der 60-er Jahre überarbeitet und schließlich ab 1967 durch die neue Strategie „Flexible Response“ (Flexible Antwort) ersetzt. Die vom Heer geforderte Flexibilität sollte durch eine gesteigerte Luftbeweglichkeit auch größerer Truppenteile gewährleistet werden. Mit einer neuen Reform (Heeresstruktur 3) sollte das Heer den gesteigerten Anforderungen gerecht werden. Mit der nahezu abgeschlossenen Ausstattung mit dem leichten Transporthubschrauber UH 1-D und der bevorstehenden Einführung des mittleren Transporthub-

schaubers CH 53 wurden dem Heer die notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt.

Erfahrungen aus der Zusammenarbeit mit der Luftlandetruppe mündeten in der Erkenntnis, dass letztendlich die volle Luftbeweglichkeit einer Luftlandebrigade nur in Zusammenfassung des gesamten Transportraums eines Korps erreicht werden könne. So wurde die Heeresfliegertruppe eine weiteres Mal grundlegend umgegliedert. Jedem Korps sollte ein ‚leichtes‘ Heeresfliegertransportregiment mit 48 Bell UH 1-D, ein ‚mittleres‘ Heeresfliegertransport-

regiment mit 12 (+2) Al II (Astazou) unmittelbar zur Verfügung stehen. Die bisherigen Divisionsbataillone sollten aufgelöst, den Divisionen lediglich noch eine Beobachtungs- und Verbindungsstaffel, ausgestattet mit Al II (Artouste) zur Verfügung verbleiben.

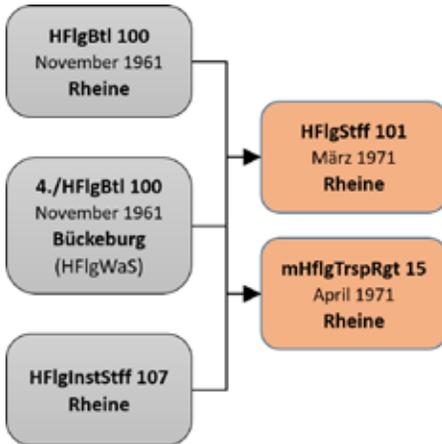
Die Heeresstruktur 3 hatte aber auch eine Veränderung in der Führungsstruktur der Heeresfliegertruppe zur Folge. Mit Befehl vom 29. März 1968, FÜ H III 2 – AZ.: 10 – 26 – 30 wurde mit Auflösung der Gruppe Heeresflieger/Luftlandetruppe und Bildung der ‚Inspektion Heeresfliegertruppe‘ und der Überführung des Inspizienten HFlg/LL-Wesen von der Inspektion Kampftruppe in die Inspektion Heeresfliegertruppe mit gleichzeitiger Umbenennung in General der Heeresfliegertruppe, zugleich Inspizient der HFlgTr und des Luftlandewesens die Heeresfliegertruppe eine eigene Truppengattung. Einen großen Anteil an dieser so bedeutenden Veränderung und Entwicklung hatte der Nachfolger von Oberst Pape, dem letzten Inspizienten der Heeresfliegertruppe, Brigadegeneral Kurt-Egon Kauffmann (1912 – 1991).



Gliederung 1971, Heeresstruktur 3 (Grafik: Stefan Wagner)

Rheine

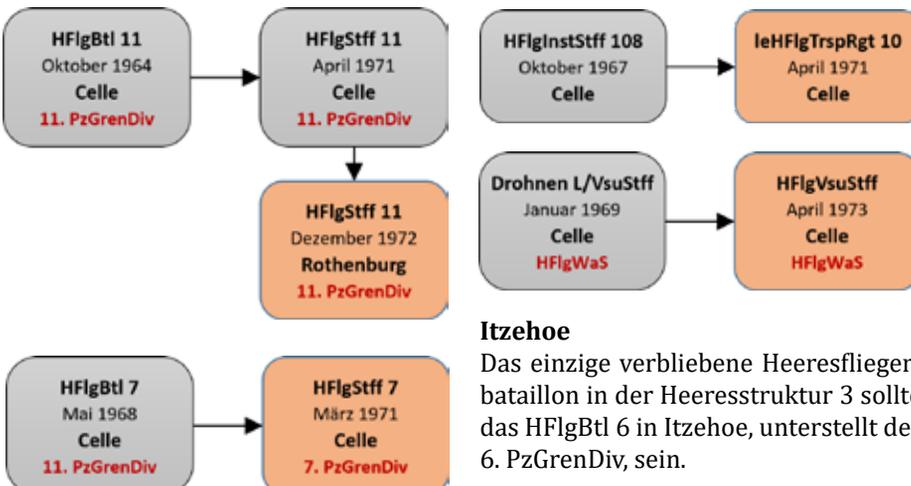
Aus dem HFlgBtl 100 in Rheine, der HFlgInstStff in Rheine und der 4./HFlgBtl 100 aus Bückeburg wurde zum einen die HFlgStff 101 und zum andern das mHFlgTrspRgt 15 gebildet.



Celle

In Celle gab es umfangreiche Umgliederungen. Die der HFlgWaS unterstellte Drohnen L/VsuStff wurde im April 1973 in HFlgVsuStff umbenannt. Aus dem HFlgBtl 11 – unterstellt der 11. PzGrenDiv – entstand 1971 mit gleicher Unterstellung die HFlgStff 11 und verlegte im Dezember 1972 nach Rothenburg. Aus dem HFlgBtl 7 – unterstellt der 7. PzGrenDiv – wurde bei gleicher Unterstellung die HFlgStff 7.

Teile des Bataillons gingen zur HFlgStff 101 und zum mHFlgTrspRgt 15 nach Rheine. Die HFlgInstStff 108 ging im April 1971 in dem neu aufgestellten leHFlgTrspRgt 10, ausgestattet mit dem leichten Transprhubschrauber Bell UH 1-D, auf. Die HFlgAusbKp 432 wurde im März 1971 aufgelöst.



Kurzbiografie Kurt-Egon Kauffmann



Kurt-Egon Kauffmann, am 21.09.1912 in Grabow/Mecklenburg geboren, trat nach dem Abitur 1931 in die Reichswehr ein. Nach der Offiziersausbildung wurde er 1931 Leutnant. Nach verschiedenen Verwendungen in Polen und Frankreich folgte 1940 die Generalstabsausbildung mit anschließenden Generalstabsverwendungen, zuletzt in der Panzerlehrdivision und geriet am 8. Mai 1945 in Kriegsgefangenschaft. Nach Eintritt in die Bundeswehr am 26. April 1956 und Offiziersausbildung auf der Burg in Sonthofen wurde er Chef des Stabes der 3. Panzerdivision, dann Taktiklehrer an der Führungsakademie der Bundeswehr. Nach 2-jähriger Dienst-

Inspizient der Heeresfliegergruppe und des Luftlandwesens
**Inspektion Kampftruppen,
Abt. HFlg Truppenamt, Köln**
Januar 1965

General der Heeresfliegergruppe und Inspizient der Heeresfliegergruppe und des Luftlandwesens
Inspektion der HFlgTr, Truppenamt, Köln
April 1968

General der Heeresfliegergruppe und Inspizient der Heeresfliegergruppe und des Luftlandwesens
Inspektion der HFlgTr, Heeresamt, Köln

Abteilungsleiter VII und General der Heeresfliegergruppe
Heeresamt, Köln
Oktober 1975

zeit als Heeresattaché an der deutschen Botschaft in Ankara wurde er Kommandeur der Panzerbrigade 2 in Braunschweig. Nach seiner Ernennung zum Brigadegeneral im September 1965 trat er am 01.04.1966 als Inspizient der Heeresflieger und des Luftlandwesens die Nachfolge von Oberst Horst Pape an.

Rotenburg

In Rotenburg wurde in der Struktur 3 die dortige HFlgInstStff 109 in HFlgInstStff 102 umbenannt. Neu aufgestellt wurde die HFlgAusbStff 103. Zur seit 1959 hier stationierten HFlgStff 3 – unterstellt der 3. PzDiv – kam die im April 1971 aus dem HFlgBtl 11 herausgebildete HFlgStff 11 im Dezember 1972 nach Rotenburg.

Hildesheim

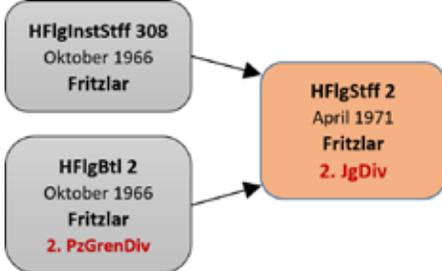
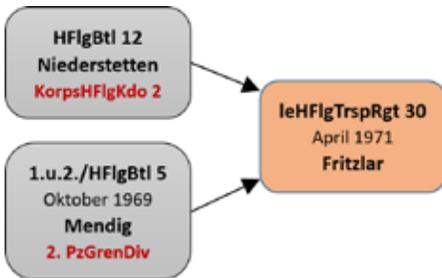
Das im Januar 1964 in Hildesheim aufgestellte HFlgBtl 1 – unterstellt der 1. PzDiv – wurde im April 1971 bei gleichbleibender Unterstellung wieder zur HFlgStff 1.

Itzehoe

Das einzige verbliebene Heeresfliegerbataillon in der Heeresstruktur 3 sollte das HFlgBtl 6 in Itzehoe, unterstellt der 6. PzGrenDiv, sein.

Fritzlar

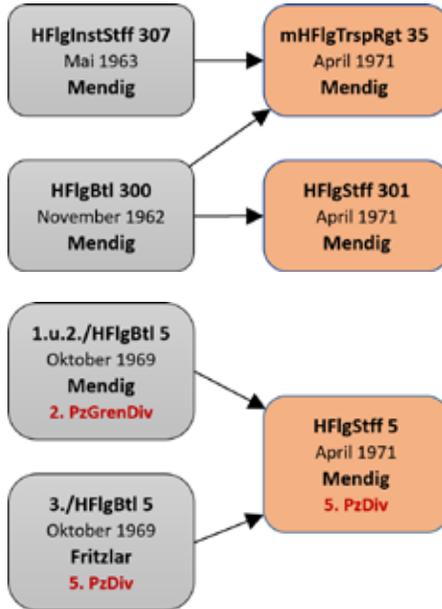
Das im Oktober 1968 aufgestellte und der 2. PzGrenDiv unterstellte HFlgBtl 2 wurde aufgelöst und aufgeteilt. Aus ihm entstand zum einen die nunmehr der 2. JgDiv unterstellte HFlgStff 2, weitere Teile dienten zur Bildung des neu aufgestellten leHFlgTrspRgt 30. Das dem HFlgKdo2 unterstellte und in Niederstetten stationierte HFlgBtl 12 sowie die 1. u. 2./HFlgBtl 5 gingen ebenfalls in dem ‚neuen‘ Regiment auf. Die aus der HFlgStff 5 hervorgegangene 3./HFlgBtl 5 wurde bei immer gleicher Unterstellung zur 5. PzDiv im April 1971 als HFlgStff 5 nach Mendig verlegt.



Mendig

In Mendig wurde im April 1971 aus Teilen des HFlgBtl 300 und der HFlgInstStff 307 das mHFlgTrspRgt 35

und auch die HFlgStff 301 aufgestellt. Die 1. u. 2./HFlgBtl 5 bildeten sowohl die HFlgStff 5, stationiert in Mendig als auch das leHFlgTrspRgt 30 in Fritzlar.



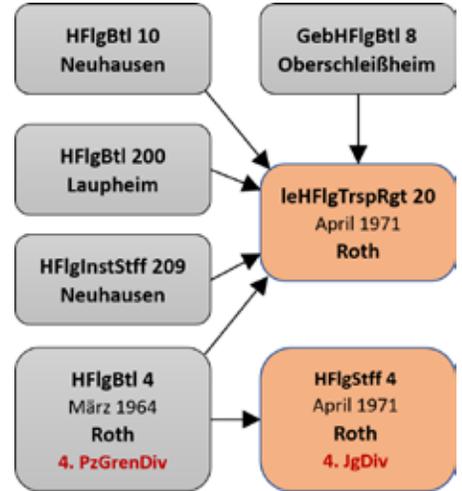
Niederstetten

In Niederstetten wurde im April 1971 die dem HFlgKdo 2 zugeordnete HFlgInstStff 208 in HFlgInstStff 302 umbenannt und im November 1972 die HFlgAusbStff 303 neu aufgestellt. Das dem HFlgKdo 2 zugeordnete HFlgBtl 12 wurde zur HFlgStff 12, unterstellt der 12. PzDiv.

Roth

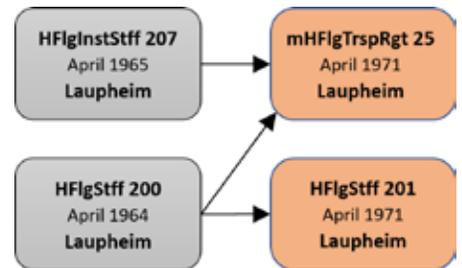
In Roth wurde im April 1971 aus Teilen des HFlgBtl 10, Neuhausen, des GebHFlgBtl 8, Oberschleißheim, des HFlgBtl 4, Roth, der HFlgInstStff 209, Neuhausen und des HFlgBtl 200, Laupheim das leHFlgTrspRgt 20 gebildet. Aus dem

HFlgBtl 4, Roth entstand auch zu gleichen Zeitpunkt die HFlgStff 4, unterstellt der 4. JgDiv, jedoch im Mai 1971 nach Mitterhardhausen verlegt. Die HFlgAusbKp 433 wurde im Dezember 1970 aufgelöst, im April 1971 wurde in Roth aber die HFlgAusbKp 432 neu aufgestellt und im Oktober 1972 als HFlgAusbStff 203 nach Neuhausen verlegt.



Laupheim

In Laupheim wurden mit Wirkung vom 1. April 1971 das HFlgBtl 200 und die HFlgInstStff 207 zum mHFlgTrspRgt 25 und zur HFlgStff 201 umgegliedert.



Neuhausen

Das der 10. PzDiv zugeordnete HFlgBtl 10 in Neuhausen wurde zu einem Teil bei bleibender Unterstellung zur HFlgStff 10, weitere Bereiche des Bataillons wurden zur Bildung des leHFlgTrspRgt 20 nach Roth verlegt. Die HFlgInstStff 209 wurde im April 1971 zur HFlgInstStff 202 umgegliedert, Teile der Stff verstärkten ebenfalls das Regiment in Roth. Im Oktober 1972 wurde aus der HFlgAusbKp 432 in Roth die HFlgAusbStff 203 in Neuhausen. Die HFlgAusbKp 431 in Achern wurde September 1972 aufgelöst.

Oberschleißheim

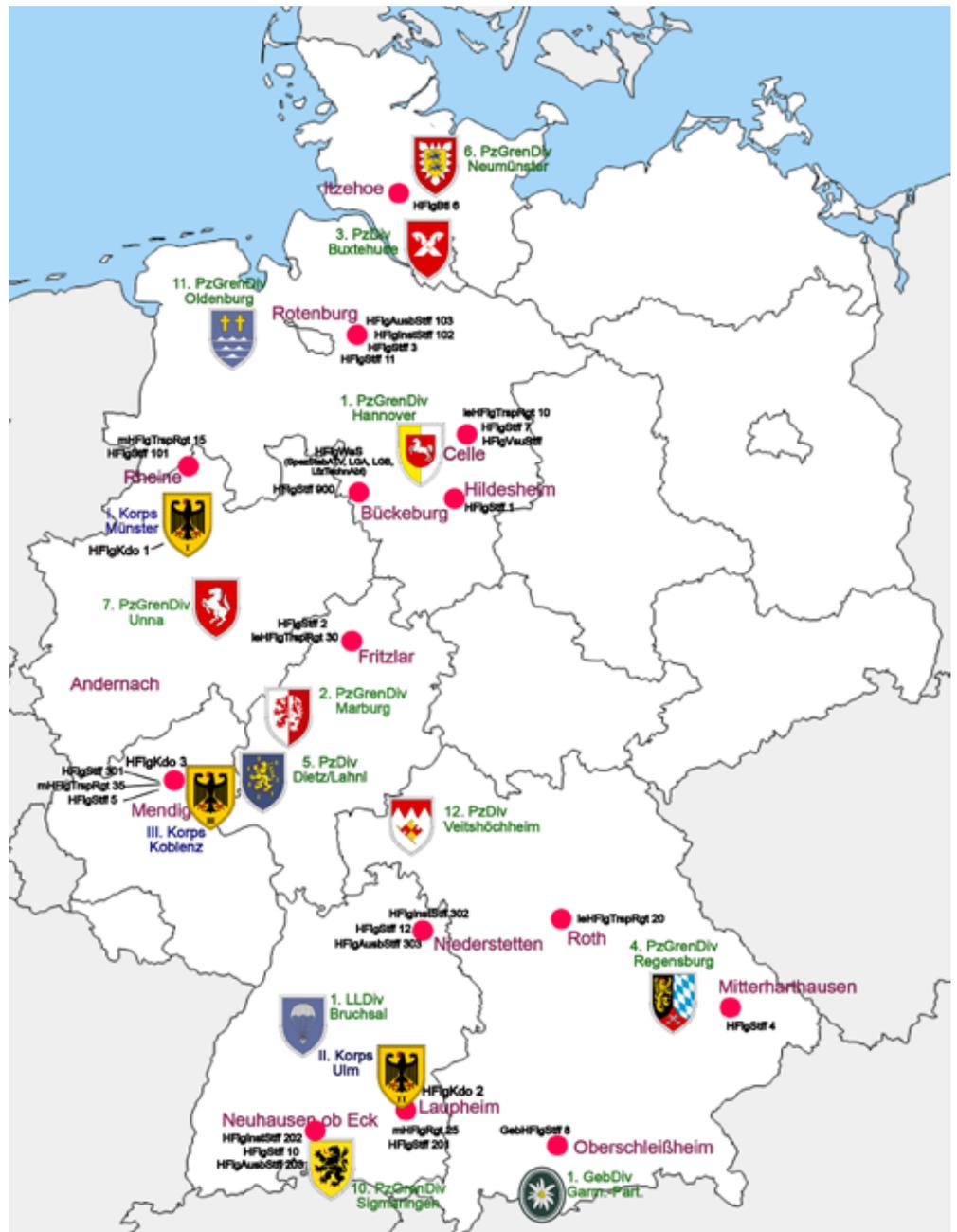
Vom GebHFlgBtl 8 der 1. GebDiv verblieb die GebHFlgStff 8 in Oberschleißheim. Teile des Bataillons wurden ebenfalls zur Begründung des leHFlgTrspRgt 20 in Roth verwendet.

Mitterharthausen

Im Mai 1971 verlegte die aus dem HFlgBtl 4 gebildete und der 4. JgDiv unterstellte HFlgStff 4 von Roth nach Mitterharthausen bei Straubing.

Ausbau der Transportkapazitäten

Die schon in der Heeresstruktur begonnene Einführung des leichten Transporthubschraubers Bell UH 1-D als Ersatz für die Boeing-Vertol H-21 und auch der Sikorsky H-34 brachte dem Heer schon eine wesentlich höhere Transportkapazität.



Deutschlandkarte, Heeresstruktur 3

Leistungsdaten CH-53:

Hauptrotordurchmesser	22,602m
Rumpflänge	20,47 m
Laderaumgröße	9,14x2,28x1,98m = 41,26m ³
Reisegeschwindigkeit	245 km/h
Max. Abfluggewicht	19.050 kg
Triebwerksleistung	2 x 3.925 PS
Besatzung	2 Piloten
	1 bordtechnischer Offizier
Transportleistung	37 Soldaten (48) oder
	24 Verwundete oder
	5.500kg Innenlast oder
	bis 8.000kg Außenlast

Die Fähigkeit - vor allem von der Luftlandetruppe gefordert - zu einem geschlossenen Transport größerer Kampfverbände mit voller Ausrüstung, war zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorhanden. Erst durch die Einführung des mittleren Transporthubschraubers CH-53 mit einer Nutzlast von etwa 6 t konnte diese Forderung erfüllt werden.

Quellen: Bernd Vetter, Frank Vetter - Die deutschen Heeresflieger, Motorbuchverlag 2001 -- Kurt Schütt - Heeresflieger, Bernhard & Graefe Verlag 19856 - Lehrsammlung Internationales Hubschrauberausbildungszentrum --www.bundeswehr.de/-/-/geschichte-Heer.

GdH Roth e.V.

Die Gemeinschaft der Heeresflieger Roth e.V.
trauert um ihr Mitglied



Oberstleutnant a.D. Hans Wagner

* 08.02.1938 † 15.08.2022

Nach langer Krankheit ist unser Kamerad
Oberstleutnant a.D. Hans Wagner
am 15.08.2022 im Alter von 84 Jahren
in Neunburg vorm Wald verstorben.

Nach diversen Verwendungen innerhalb der Artillerietruppe
wechselte er Anfang der 90er Jahre zur Heeresfliegertruppe
und übernahm den Dienstposten des S4-Stabsoffiziers im
Kampfhubschrauberregiment 26 in Roth,
den er bis zu seiner Pensionierung 1995 mit großer Sachkenntnis,
Engagement und Fokussiertheit wahrnahm.

Noch zu seiner aktiven Dienstzeit wurde er im Juni 1995
Mitglied der GdH Roth.

Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Die Gemeinschaft der Heeresflieger Roth e.V.
August 2022

Gemeinschaft Mendiger Heeresflieger

*Nebel, stiller Nebel über Meer und Land.
Totenstill die Watten, totenstill der Strand.
Trauer, leise Trauer deckt die Erde zu.
Seele, liebe Seele, schweig und träum auch du.*
(Christian Morgenstern)

Mit Bestürzung haben wir erfahren das
unser Kamerad



Oberstleutnant a.D. Peter Strelau

Am 01. Oktober 2022
im Alter von 76 Jahren
verstorben ist.

Mit dem Tod eines Menschen verliert man vieles,
niemals aber die gemeinsam verbrachte Zeit.

Wir wünschen der Familie
Kraft in dieser schweren Zeit und verharren einen kurzen
Moment in stillem Gedenken.

Der Vorstand

GdH Bückebug e.V.

Die Gemeinschaft der Heeresflieger Bückebug trauert um



Oberstabsfeldwebel a.D. Andreas Spanjer

Er verstarb am 29. Juli 2022
im Alter von 81 Jahren in Bückebug.

Oberstabsfeldwebel a.D. Spanjer war Nordfrieze, geboren in Aurich.
Er absolvierte vor seiner Zeit in der Bundeswehr
eine Lehre als Weber und Textilmacher.
Nach Eintritt in die Bundeswehr war er seit Anfang der sechziger Jahre
bis zu seinem Dienstzeitende Fluglehrer an der
Heeresfliegerwaffenschule; zunächst auf der H 34, dann Bell UH 1D und
seit 1971 auf der CH 53.
Er war Mitglied der Crew, die 1971 eine Erstsichtung in Amerika direkt
bei Sikorsky für die CH 53 erhalten hatten.
Kameraden beschreiben Oberstabsfeldwebel a.D. Spanjer als einen
excellenten Fluglehrer mit sehr großer fachlicher Kompetenz.
Er überzeugte mit seiner Kameradschaft, vor allem aber mit seinem
unerschütterlichen Humor sowie seinem häufigen, meist ansteckenden
Lachen.

Mit Oberstabsfeldwebel a.D. Andreas Spanjer haben wir einen
sehr professionellen und passionierten Piloten, einen überaus wertvollen
Kameraden verloren.

Wir werden ihn in guter Erinnerung behalten.

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

