



Der Präsident hat das Wort

*Liebe Heeresflieger und Freunde der Heeresflieger,
meine Damen und Herren*

zuallererst auch im Namen des Präsidiums des Dachverbands der GdH meine besten Wünsche für Sie für ein glückliches, gesundes neues Jahr 2025!

Auch wenn uns das alte Jahr – wie ehrlicherweise auch immer wieder die Jahre zuvor – einige Sorgenfalten ins Gesicht geschrieben hat und die vielfach auch medien-gestützte Erwartung für die Zukunft nicht viel anderes im Gepäck zu haben scheint, so ist unser Leben doch nur sinnvoll zu gestalten, wenn neben Skepsis auch reichlich Platz für Optimismus ist. Höhen und Tiefen sind nun mal unsere Begleiter. Nicht immer geht's nur aufwärts. Nur wenn's nicht mehr vorangeht oder abwärts, dann sollte man überlegen und entsprechend handeln. Am besten mit dem Blick weit voraus, im großen weltpolitischen Geschehen wie in unserem Alltag.

Auch mit und in unserer GdH geht's nicht unbedingt aufwärts. Der Trend zeigt eher in die entgegengesetzte Richtung, sodass auch hier über kurz oder lang Überlegen und Handeln erforderlich sein wird.

Unsere Gemeinschaft der Heeresflieger, unsere GdH, hat gegenwärtig etwas über 1.600 Mitglieder, organisiert in 11 Örtlichen Gemeinschaften, mit einem Dachverband als repräsentativem Überbau. Die aktiven Heeresflieger bilden dabei die Minderheit, mehrheitlich sind es aber ausgeschiedene oder im Ruhestand befindliche Heeresflieger, die das Gemeinschaftsleben prägen.

Die GdH wurde 1989 ins Leben gerufen von den damaligen Führern der HFlgTr – das waren die Kommandeure und Staffelkapitäne und Vertreter der Truppe unter Führung des Generals der Heeresflieger – mit dem Ziel, eine enge Truppengattungsverbundenheit von aktiven und ehemaligen Heeresfliegern zu fördern, insbesondere den Informationsaustausch, fachlich wie menschlich, durch mehr oder weniger regelmäßige organisierte Treffen und Begegnungen.

Und natürlich auch Tradition und Brauchtum zu pflegen, sofern dies bei einer noch so relativ jungen Truppengattung schon greift. Dies hat sich über die Jahrzehnte so bewährt.

Mittlerweile ebenfalls zu beobachten ist aber auch ein gesamtgesellschaftliches, offenbar generationsbedingtes Phänomen der wachsenden Bindungsscheu gegenüber Vereinen bzw. vereinsähnlichen Strukturen. Dies führt lei-

der immer mehr dazu, dass die Altersstruktur sich generell nach oben auszuwachsen scheint, im Falle der Heeresflieger jüngere, noch aktive Heeresflieger entweder die GdH nicht mehr kennen oder – ich zucke jedes Mal bei dieser betriebswirtschaftlichen Sichtweise zusammen, obwohl selbst BWLer – keinen „Mehrwert!“ in einer solchen Mitgliedschaft erkennen.

Schaut man in Traditionsgemeinschaften wie der Panzertruppe, der Panzergrenadiere, Aufklärer, Infanterie, Artillerie, mit deren Truppengattungen wir uns doch auf Augenhöhe bewegen wollen, ist die Zugehörigkeit zu den entsprechenden Freundeskreisen dort keine Frage – will man mal den etwas aus der Zeit gefallenem Begriff der Frage der „Ehre“ außen vor lassen. Dort gehört es ganz einfach dazu, als Offizier, Unteroffizier, ja auch als Mannschaft dazuzugehören. Und die Mitgliederzahl insbesondere von Aktiven ist dort hoch, bilden diese sogar die Mehrheit.

Wir wissen ja, und es gehört zu unserem Selbstbild dazu: Heeresflieger sind schon immer etwas anders gewesen. Und das sollen sie auch. Aber selbst die Luftwaffe zeigt da eine engere Verbundenheit ihrer Aktiven und Ehemaligen zu ihrer TSK und formiert sich in – wenn auch mehreren – Traditionsgemeinschaften.

Ich will den Begriff des Mehrwerts nicht in Frage stellen. Der hat natürlich seinen Sinn. Eine Mitgliedschaft muss attraktiv sein. Das heißt aber nicht nur im konsumtiven Sinne, das heißt es auch investiv. Und für diese Investition brauchen wir in der GdH das Engagement, die Ideen, das Mitwirken so vieler Heeresflieger wie möglich. Das Dazugehören und das Dabeisein. Wie sich dies gestaltet, hängt davon ab, wer mitmacht. Wer Scheu vor „alten Kriegsgeschichten“ hat, der sollte die Gespräche halt mit aktuellen Erlebnissen und Erfahrungen bereichern.

Ungeachtet der regelmäßigen Treffen in den Örtlichen Gemeinschaften sind wir im Dachverband derzeit aber auch dabei, eine neue Plattform zu entwickeln, eine neue Webseite, die den Ansprüchen zeitgemäßer Information und attraktiven Informationsaustauschs entsprechen soll, ohne den Umweg über die so genannten Sozialen Medien: Information zur Truppengattung, zur Sicherheitspolitik, zur Arbeit des Dachverbands der GdH und zum Gemeinschaftsleben in den Örtlichen Gemeinschaften.

Solch eine Plattform ist teuer, wie Sie wissen. Sie wurde uns aber dankenswerterweise durch einige unserer ehemaligen Generale der Truppengattung großzügig finanziert, den Männern an der Spitze unserer Truppengattung,



GRUSSWORT

die nicht nur von der Bedeutung dieser Truppengattung überzeugt sind, sondern auch von ihrer dienstzeitunabhängigen Organisation der GdH. Schauen sie sich diese neue Plattform mal an! Und geben sie uns gerne eine Rückmeldung.

Aber wir wollen hier nicht stehenbleiben. Es gilt, sich im Weiteren noch mehr Gedanken um die Zukunft der GdH zu machen, um eine zeitgemäße Form und Struktur, die in die Zukunft reichen sollen. Dies wird Gegenstand von Überlegungen sein, die im Vorfeld der diesjährigen Dachverbandsversammlung (DVV) – geplant: November 2025 – in der Erörterung mit den Spitzenvertretern der GdH und in der DVV selbst zum Tragen kommen. Wie gesagt: Wenn's nicht mehr aufwärts geht, muss überlegt und gehandelt werden.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen allen nochmals ein gutes neues Jahr und unserer aktiven Truppe in all ihren großen Herausforderungen „Hals- und Beinbruch“!

Mit sehr herzlichen kameradschaftlichen Grüßen



DiplKfm
BrigGen a.D. Uwe Klein

INHALT

Verehrte Leserinnen und Leser,

die erste Ausgabe in diesem Jahr informiert über Neuigkeiten für unsere Mitglieder, gestattet aber auch einen kurzen Blick auf das vergangene Jahr 2024.

Das Grußwort kommt turnusgemäß vom Präsidenten des Dachverbands der Gemeinschaft der Heeresflieger, Brigadegeneral a.D. Uwe Klein. (**Seite 1**).

Auf **Seite 3** wird kurz die neue Webseite des Dachverbands vorgestellt.

Ab **Seite 4** setzt Oberstlt Thomas Wüsetefeld, Leiter Heeresverbindungsstab USA 5 in Alabama, seinen Bericht über den Aufenthalt dort mit einer Darstellung der Hubschraubergrundausbildung und dem Engagement der Bundeswehr und der Heeresfliegertruppe fort.

Ab **Seite 8** finden Sie Berichte über das Gemeinschaftsleben in Itzehoe (Hungriger Wolf) und Celle-Faßberg.

Ab **Seite 11** beschreibt unser Ehrenpräsident, BrigGen a.D. Fritz Garben, die „Geschichte der Militärballone von 1794 bis

zur Gegenwart“ als Einstimmung auf einen künftigen Vortrag bei der GdH Bückeburg.

Seite 14 ist einer Buchvorstellung vorbehalten

Wie immer schließen wir auf **Seite 15 und 16** mit einem Nachruf für in den letzten Monaten verstorbene Kameraden.

Für einen Beitrag von Axel Springer, ehemals Luftfahrzeugführer bei der HFlgStff 12, Titel: Heeresfliegeraußenstelle Flugplatz Zellhausen (ETHZ) fehlte leider der notwendige Platz. Diesen Artikel mit zahlreichen Abbildungen und einem Hinweis auf die Veranstaltung OpenAirport 2025 am 19.06.2025 auf dem Segelflugplatz Zellhausen finden Sie auf unserer neuen Homepage.

Hptm a.D. Lothar Wellhäußer



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: info@gdh-dachverband.de

Redaktion: • Oberstlt a. D. Peter Schlehofer / Tel. 05724 - 3214 / E-Mail: Peter.Schlehofer@gmx.de
• Hptm a. D. Lothar Wellhäußer / Tel. 0571 - 9424043 / E-Mail: lowell.gdh@gmail.com
Grafik und Layout: • Hptm Benjamin Schwarze und OSTfw Stephan Weber / E-Mail: benjamin.schwarze@arcor.de

Redaktionsschluss für die Ausgabe 2/2025 ist der 11.04.2025

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.

Neue Internetpräsenz des Dachverbands

Text: Hptm a.D. Lothar Wellhäußer



Home Aktuelles Lesenswert Publikationen Geschichte Örtliche Gemeinschaften



Dachverband Gemeinschaft der Heeresflieger



Was lange währt, wird..... gut!
Viele von Ihnen werden es schon bemerkt haben, nach Eingabe der Adresse www.gdh-dachverband.de erscheint eine völlig neue Seite.

Hptm a.D. Norbert Gassner, ehemaliger FS-Kontrolloffizier, jetzt selbständiger Web-Designer, Mitglied in der GdH Rheine, hat im Laufe der 2. Hälfte des vergangenen Jahres für den Dachverband eine neue, moderne Internetseite konstruiert.

Sie soll dem Betrachter in zeitgemäßer Form den Aufbau und den Zweck des Dachverbands der Gemeinschaft der Heeresflieger aufzeigen, über die Gemeinschaft, punktuell über die Heeresfliegertruppe und auch allgemein über verteidigungspolitische Aspekte informieren, idealerweise das Interesse der Betrachter an der Gemeinschaft wecken und (noch im Aufbau) auch anderen Örtlichen Gemeinschaften die Möglichkeit bieten, sich über diese Seite darzustellen. Die GdH

Rheine hat sich bereits eingebracht, alle sind eingeladen, sich zu beteiligen – sprechen Sie uns an. Die in der Rubrik ‚Publikationen‘ vorgestellten Ausgaben der Schriften ‚NACH VORN‘ und ‚GdH-INFO‘ stehen nicht nur zum Lesen, sondern auch als ‚Download‘ zur Verfügung.

Gerne nehmen wir Kritik, Anregungen oder Verbesserungsvorschläge entgegen. Schreiben Sie an uns, die neue Email-Adresse ist auf der Seite veröffentlicht.

Örtliche Gemeinschaften

- GdH Rheine
- Aktivitäten
- In Memoriam
- Mitgliederbereich
- Satzung
- Archiv
- Termine
- Aktivitäten-Liste-
Rheine
- Mitglied werden
- Geschichte des
Traditionsraums
- GdH Bückeburg

Unsere Geschichte in Schautafeln



Sweet Home Alabama - Teil II

Text: Oberstlt Thomas „Tom“ Wüstefeld, Fotos: privat



USA-DEU

U.S. Army Aviation Center of Excellence (USAACE)

Nachdem ich als Leiter des HVStab USA 5 in Fort Novosel in der letzten GdH-Info in einem ersten Teil über meine ganz persönlichen Erfahrungen vor und kurz nach dem Dienstantritt am 01. April 2024 berichtet, den Hauptauftrag als „Sensor“ für die Fähigkeitsentwicklung unserer Heeresfliegertruppe erläutere und die Einbindung der Ehefrau in den (Dienst-)Alltag dargestellt habe, möchte ich in diesem zweiten Teil v.a. über die Hubschrauberführergrundausbildung an der amerikanischen Ausbildungsein-

richtung - mit einem Seitenblick auf die neue HGA in der LehrGrp A - und das Engagement der Bundeswehr und der Heeresfliegertruppe am Standort Fort Novosel näher berichten.

Erst im April 2023 wurde Fort Rucker unbenannt - wie viele andere U.S. Kasernen auch - und trägt seitdem den Namen Fort Novosel. Namensgeber Army Chief Warrant Officer (CW4) Michael Joseph Novosel war als Träger der „Medal of Honor“ u.a. eng mit der Hubschrauberfliegerei verbunden - seine militärische Lebensgeschichte ist wirklich sehr spannend.

IERW am Aviation Center of Excellence (AVCOE)

Das Training „Initial Entry Rotary Wing Common Core“ (IERW) ist vergleichbar mit dem fliegerischen Anteil der Hubschrauberführergrundausbildung (HGA) am IntHubschrAusbZ (IHTC) in Bückeburg. Ziel ist es, jungen Soldaten das Fliegen eines Hubschraubers in Theorie und Praxis beizubringen, nach VFR und IFR sowie bei Nacht.

Der Lehrgang ist dazu in zwei Abschnitte geteilt: im „Basic Training“ werden die drei Phasen Normalverfahren, Notverfahren und die Instrumentenflugausbildung gelehrt. Diese Anteile werden hauptsächlich durch zivile Fluglehrer (die Fa. Amentum ist seit 1989 Arbeitgeber für mehr als -300- Fluglehrer) am etwas außerhalb gelegenen Flugplatz CAIRNS (KOZR) bzw. im 2006 errichteten Simulatorzentrum (auch etwas außerhalb in Daleville) durchgeführt. Lediglich die Checkflüge werden durch militärische Fluglehrer abgenommen.

Urlaubsregelung der Fa. Amentum (durchaus üblich in den U.S.A.):
In den ersten 9 Jahren der Anstellung stehen pro Jahr -10- bezahlte Urlaubstage zu.

Im weltweit größtem Simulatorzentrum („Warrior Hall“ der Firma General Dynamics, mit Unterauftragnehmer Firma CAE) werden auf den Hauptmestern der U.S. HFlgTr jährlich 80.000 Flugstunden absolviert.

In einem zweiten Abschnitt, im sog. Training „Basic Warfighting Skills“ (BWS) erhalten die in Südalabama auszubildenden Hubschrauberführer eine Einweisung in Navigation, Geländeflug und in einfache taktische Verfahren. Dieser Abschnitt wird ausschließlich durch militärische Fluglehrer am - ebenfalls etwas außerhalb gelegenen - Flugplatz SHELL (KSXS) durchgeführt.

Ausbildungsmittel war noch bis 2021 das Muster TH-67 „Creek“ (Bell 206 B3, der Typ, der von 2017 bis vor ein paar Monaten auch in Achum verwendet wurde), seit 2016 wird auch das Airbus-Muster UH-72A „Lakota“, eine EC145 mit 4-Blatt-Hauptrotor und Heckrotor, in der Grundschulung verwendet. Mehr als -210- Lfz dieses Typs werden genutzt, um damit jährlich fast -1.400- Hubschrauberführer aus vielen verschiedenen Nationen auszubilden.



„Huey“ auf Sockel, Fort Novosel - Daleville Gate



UH-72A, Airfield SHELL

Bisher wurde auch die Nachtflugausbildung innerhalb des Abschnitts BWS durchgeführt. Mit Verlagerung dieser in die Trainings der weiterführenden Lfz-Muster findet seit Oktober 2024 die Nachtflugausbildung für die deutschen Kameraden (konventionell und unter Night Vision Goggle - NVG) in einem separaten Training direkt im Anschluss an das Training IERW statt.

Abschluss bildet - nach ca. -130- Flugstunden und knapp -6- Monaten Ausbildungszeit - die Graduation, die offizielle Verleihung der U.S. Hubschrauberschwinge (Army Aviator badge) im Army Aviation Museum: eine Veranstaltung mit Nationalhymnen und Reden, manchmal mit Familienangehörigen oder Live-Schaltungen nach Deutschland – ein würdiges Ereignis im Leben der jungen Hubschrauberführer.




Graduation im Army Aviation Museum

Bei U.S. Army Aviation verwendete Lfz-Muster zur Schulung - Auswahl

UH-1H "Iroquois", "Huey"	(Bell, jetzt Bell Textron)
TH-67 "Creek"/ OH-58 A/C "Kiowa"	(Bell, jetzt Bell Textron)
UH-72A "Lakota"	(Eurocopter, jetzt Airbus)
UH-60 L/M "Blackhawk"	(Sikorsky, A Lockheed Martin Company)
AH-64 D/E "Apache"	(Hugh, jetzt Boeing)
CH-47 D/F "Chinook"	(Boeing-Vertol, jetzt Boeing)

Eine deutsche Lizenz (MFS/H) und die bronzene Schwinge erhalten die U.S. Rückkehrer erst nach der sog. Europäisierung (theoretische Weiterbildung für den EASA-Luftraum) am IHTC.

Zukünftig - mit Aktivierung der sog. „Track-Ausbildung“ - wird der Großteil der Kameraden der Luftwaffe direkt nach der Grundausbildung auch die Musterausbildung auf CH-47 „Chinook“ in Fort Novosel absolvieren (die Bundeswehr hat ja -60- Lfz vom Typ CH-47F Block II SR AAR bestellt, Auslieferung ab 2027). In dieser Art machen es schon jetzt viele andere Nationen, die U.S. amerikanische „Go-to-War Aircraft“ (Blackhawk, Apache, Chinook) gekauft haben oder betreiben.

Initial Entry Rotary Wing (IERW) - Course Management Plan (CMP)					
Länge	max. möglich	Ø geplant			
	22 Wochen	20 Wochen			
Theoriestunden		981			
Cockpit Procedures Trainer (CPT)	9,0	7,5			
UH-72A Flugstunden Simulator (Sim)	37,5	33,0			
UH-72A Flugstunden (real)	93,4	83,6			
Flugstunden gesamt	130:54	116:36			
					
mit Beginn ab Okt. 2024 in ein separates Training ausgelagert:					
Pre Flight	CPT:	6,0			
2 Wochen					
VFR Basic	Sim:	3,0			
4 Wochen	real:	21,0			
VFR advanced			VFR:		
3 Wochen	real:	19,2	43:12		
IFR - Basic	Sim:	30,0			
4 Wochen					
IFR - advanced			IFR:		
3 Wochen	real:	19,8	49:48		
Einweisung Taktik	CPT:	1,5	Taktik:		
4 Wochen	real:	23,6	23:36		
Nachtflugausbildung	konv.:	1,0	Nacht:		
2 Wochen, real	NVG:	10,4	11:24		

Anteile des Trainings IERW



AUSBILDUNG IN DEN USA

Die HGA am IntHubschrAusbZ

Der fliegerische Anteil der deutschen HGA am Heeresflugplatz ACHUM ist - nach einer Umstellung im Sommer

2024 - trotz Begrenzung auf maximal ein Jahr deutlich länger und umfasst etwas mehr als -200- Flugstunden (davon ca. 61% im Simulator). Hier

schlägt die „deutsche Gründlichkeit“ bei Ausbildung der Normal- und Notverfahren sowie bei der Gelände- flugausbildung durch.

HubschrFhr-Grundausbildung (HGA) - Syllabus					
	Ø geplant	VFR Basic 12 Wochen	Sim: real:	40:30 17:30	
Länge (inkl. weitere Trainings, z.B. CRM/ HumF, Gefahrgut, Theorie IFR und Urlaub)	48 Wochen	VFR advanced 12 Wochen	Sim: real:	40:30 29:00	VFR: 127:30
EC135/ H145M Flugstunden Simulator (Sim)	124:45	NVD 6 Wochen	Sim: real:	10:00 12:00	NVD: 22:00
EC135/ H145M Flugstunden (real)	78:30	IFR 12 Wochen	Sim: real:	33:45 20:00	IFR: 53:45
Flugstunden gesamt	203:15				

Syllabus DEU HGA

Ausbildungsmittel ist hier - neben Europas größtem Simulatorzentrum - das Muster EC135T1. Das Nachfolgemuster - seit 20.11.2024 als LKH in der Einführung befindlich und ab 2026 für die Schulung einsatzbereit - ist das Airbus-Muster H145M.

Die „EC-H-BK-Familie“

EC- bzw. H-Bezeichnung:
MBB-BK117:
„C“/„D“ mit -Zusatz:

EC145 (BK117 C-2):
EC145T2 o. H145(M) (BK117 D-2(m)):
H145(M) (BK117 D-3(m)):

Hersteller-/ Verkaufsname

Typ-Bezeichnung

Modellbezeichnung mit Variante („m“ für die Möglichkeit, militärische Ausstattung an-/ einzubauen)

4-Blatt-Hauptrotor, Heckrotor, z.B. UH-72A „Lakota“

4-Blatt-Hauptrotor, Fenestron, z.B. LUH SAR, LUH SOF

5-Blatt-Hauptrotor, Fenestron, z.B. UH-72B, LKH

Fort Novosel - nicht nur für Hubschrauberführer

In der folgenden Tabelle ist aufgedgliedert, wie viele Trainingsteilnehmende in den verschiedenen Lehrgängen seit FY 2017 in Fort Novosel teilgenommen haben. Es ist zu erkennen, dass neben dem IERW eine Vielzahl von weiteren Trainings angeboten werden: neben den fliegerischen Trainings - „IFR-Examiner course“ (IFEC) und die neu eingerichtete Musterberechtigung für CH-47 „Chinook“ - findet man auch einige nicht-fliegerische Lehrgänge für Flugsicherheitsoffiziere (ASOC), für Lfz-technisches (AMOC) und flugmedizinisches Personal (Medic) oder für den Führernachwuchs (ACCC).

Fiscal Year (Okt.-Okt)	TSK	Initial Entry Rotary Wing (IERW)	Instrument Flight Examiner course (IFEC)	Aviation Maintenance Officer course (AMOC)	Aviation Safety Officer course (ASOC)	Aviation Captain's Career course (ACCC)	Aviation Flight Medical course	CH-47 Aircraft Qualification course (AQC)	TT gesamt
2017 (Okt. 2016- Okt. 2017)	H	5		2	1				8
	Lw	9							9
	gesamt	14	0	2	1	0	0	-	17
2018	H	5	1	2	2	1	1		12
	Lw	7							7
	gesamt	12	1	2	2	1	1	-	19
2019	H	6	3		1	1	1		12
	Lw	6		0					6
	gesamt	12	3	0	1	1	1	-	18
2020	H	5					1		6
	Lw	6		0	0	0			6
	gesamt	11	0	0	0	0	1	-	12
2021	H	9							9
	Lw	14							14
	M	6							6
gesamt	29	0	0	0	0	0	0	29	
2022	H	9	1	1		1	1		13
	Lw	8							8
	M	1							1
gesamt	18	1	1	0	1	1	-	22	
2023	H	7	2				1		10
	Lw	5							5
	M	2							2
gesamt	14	2	0	0	0	1	-	17	
2024 (Okt. 2023- Okt. 2024)	H	7		2	2				11
	Lw	9						3	14
	M	1							1
gesamt	17	0	2	2	0	0	3	26	
2025 (geplant)	H	10	2		1				13
	Lw	14						5	19
	M	2							2
gesamt	26	2	2	1			5	34	

Trainings in Fort Novosel

DEU Fluglehrer in Fort Novosel

Sehr viele Jahre lang waren ständig -4- Hubschrauberführer der Bundeswehr als Fluglehrer am AVCOE in Fort Novosel für mindestens -3- Jahre tätig, unterstützten in den grundsätzlich international besetzten Lehrgängen und brachten (bundeswehr-) eigene Methodik und europäisch geprägte Didaktik in die Ausbildung ein. Auch dieses Engagement führte zu gegenseitigem Verständnis unter den erfahrenen „Flyer“ aus aller Welt - denn auch andere Nationen haben ständig Fluglehrer abgestellt - und zum Aufbau von Vertrauen, welches sich nicht zuletzt in gemeinsamen Übungen oder Auslandseinsätzen auszahlte. Dabei waren die jeweils -2- Kameraden des Heeres und der Luftwaffe nicht nur in der U.S. HGA, sondern teilweise auch auf weiterführenden Lfz-Mustern (z.B. UH-60 „Blackhawk“) als Fluglehrer eingesetzt.

Umstrukturierung, Entpflichtungen, geringe Bewerberzahlen und weitere Gründe führten in Deutschland zu fehlendem Fluglehrpersonal, so dass auch die DEU Beteiligung am Aviation Center of Excellence immer weiter reduziert wurde (der letzte Heeresflieger verließ im September 2023 Fort Novosel). Schließlich endete im Dezember 2024 auch die Verwendung des letzten Lw-Fluglehrers auf UH-72A.

War's das mit DEU Fluglehrern in Fort Novosel? Nein!

Durch den Kauf von CH-47 „Chinook“ und der Tatsache, dass es auf absehbare Zeit keine Musterschulung in Deutschland geben wird, engagiert sich die Luftwaffe mit insgesamt -7- Hubschrauberführern, die in der Musterschulung

(Aircraft Qualification Course, AQC) CH-47 als Fluglehrer eingesetzt werden. Die ersten beiden Kameraden sind bereits ausgebildet und beginnen ihre Tätigkeit am KNOX Army Heliport (KFTK) im Februar 2025, die nächsten -5- beginnen ihre ca. 9-monatige Ausbildung im März 2025. Alle werden nach ihrer dreijährigen Stehzeit in Fort Novosel dann in Holzdorf/ Schönewalde verwendet.

Als HfIlgStOffz wünsche ich mir natürlich, dass auch wieder Kameraden der Heeresfliegertruppe als Fluglehrer im internationalen Umfeld in Alabama tätig werden können: die persönlichen Erfahrungen aber vor allem der Mehrwert für unsere Truppengattung sind aus meiner Sicht unbezahlbar. Und unser General der Truppengattung versprach, ein erneutes Engagement mit Heeresfliegerkräften in Fort Novosel - nach Einnahme eines eingeschwungenen Zustandes mit dem neuen Schulungshubschrauber - zu prüfen.

Natürlich könnte ich auch an dieser Stelle wieder von vielen anderen Ereignissen, dienstlichen Verpflichtungen und Engagement von bzw. für Deutschland berichten...

vom Betreuen des DEU Tisches mit Werbematerial und -unfallfreiem Fissanstich beim Oktoberfest, von der Gedenkfeier „Battle of Mogadishu“ (kriegsgeschichtliches Beispiel, verfilmt in „Blackhawk down“), vom Blick auf (!) das Weiße Haus in Washington D.C. i.R. einer Weiterbildung des „Förderkreis Heer“ im achten Stock eines Hotels, von der Abnahme der Leistungen bzw. der Verleihung von fast -100- DEU Leistungsabzeichen an U.S. Soldaten, von lehrreichen Weiterbildungen in den Cockpits von Lakota, Apache und Bell 505 (der neue Schulungshubschrauber beim AVCOE?), vom Adventsgottesdienst der DEU Militärseelsorge für die unerwartet große deutsche Gemeinde um Fort Novosel herum oder vom „anderen Weihnachtsfest“ - am Strand von St. Augustine/ FL ... aber nicht in diesem Rahmen!



Das Stammpersonal in Fort Novosel im Dezember 2024 (v.l.): OTL Th. Wüstefeld, HFw A. Jerome, Hptm St. Becker

Das (Gemeinschafts-)Jahr 2024 im „Hohen Norden“

Text: Hptm a.D. Lothar Wellhäußer

Der Bericht über das Gemeinschaftsleben bei den „Hungrigen Wölfen“ im vergangenen Jahr konnte zum Redaktionsschluss der Ausgabe 4/2024 nicht fertiggestellt werden, weil der Vorsitzende, Heinz Kröger, die Anfang Dezember geplante Jahreshauptversammlung abwarten wollte. Aber anhand der Zeilen und Bilder, die er im neuen Jahr geschickt hat, kann man unschwer erkennen, dass die Gemeinschaft in Itzehoe wieder zur alten Aktivität zurückgefunden hat.

Am 13. Juni traf man sich beim jährlichen Grillfest mit Begleitung und Gästen.



Schon am 4. Juli folgte eine Besichtigung der Niederlassung der Firma Airbus in Hamburg-Finkenwerder unter Führung des ehemaligen Piloten Jens Flügel (im Foto links).



Schon in der ersten Septemberwoche startete das beliebte Oktoberfest der Gemeinschaft mit Begleitung und Gästen – auch in zünftiger Aufmachung.

Am 1. November folgte dann das traditionelle Grünkohlessen der ‚Hungrigen Wölfe‘ mit 56 Teilnehmern. Die Jahreshauptversammlung am 5. Dezember (s. Bericht unten) war der Schlusspunkt unter dem Veranstaltungsjahr 2024.



Bericht zur Hauptversammlung 2024

Text Fritz Harbeck, Schriftführer

Am 05.12.2024 fand in Poyenberg die Jahreshauptversammlung der Wölfe statt. Der 1. Vorsitzende, Heinz Kröger, eröffnete die Versammlung um 18:00 Uhr und konnte 30 Wölfe und 6 Gäste begrüßen. Anschließend gab es eine Gedenkminute für die Verstorbenen Jörg Arnell, Ulrich Honnens, Frank Glittenberg, Klaus Grunwald, Matthias Kraft, Rolf Hass, Dieter Klische, Gerhard Willing, Ulrich Gawallig und Dieter Kratz.

Es folgte ein Grußwort von unserem ehemaligen RgtKdr Rainer Holste an die Versammlung. Rückblickend auf das Jahr 2024 fanden 8 Treffen statt.

Es wurde ein Treffen mit Grillen und ein Treffen mit Oktoberfest (jeweils mit Gästen) veranstaltet. Zu einer Werksbesichtigung bei Airbus waren wir mit 21 Teilnehmern (bei heftigem Regenwetter) angereist. Wir bekamen sehr interessante Einblicke in die Montage und Fertigung der Flugzeuge.

Am 01.11.2024 hatten wir das Traditionelle Grünkohlessen mit 54 Teilnehmer in Hohenwestedt.

Als nächster Punkt stand eine Abstimmung über die Erhöhung des Jahresbeitrags von derzeit 18,00 € auf künftig 24,00 € an. Diese Beitragserhöhung ist notwendig, weil die Abgaben an den Dachverband jährlich von 0,60 € auf 2,00 € für jedes zahlende Mitglied erhöht wurden.

Die Versammlung stimmt einstimmig einer Beitragserhöhung zu. Unser Kassenwart, Klaus Rademacher, gab uns nachstehenden Kassenbericht. Wir haben zurzeit 99 Zahlende und 54 beitragsfreie Mitglieder (Südlich der Elbe o.Ä.)

- Kassenbestand per 30.11.2023: 2.536,92 €
- Kassenbestand per 30.11.2024: 2.655,30 €
- Das ergibt ein Plus von 118,38 €

Eine Aussprache zum Kassenbericht war nicht erforderlich.

Die Kasse wurde von Uwe Bade und Marion Carstensen (in Vertretung für Wolfgang Maraun) geprüft. Es gab keine Beanstandung. Marion Carstensen bat die Versammlung um die Entlastung des Vorstandes. Der Vorstand wurde einstimmig entlastet.

Die Wahlleitung für die nachstehenden Wahlen hatte Heiko Sievers. Es wurden einstimmig gewählt:

- 1. Vorsitzender: Heinz Kröger
- Kassenwart: Klaus Rademacher
- Kassenprüferin: Marion Carstensen
- Kassenprüfer: Uwe Bade

Unter Punkt Verschiedenes wird eine Ausfahrt für Mitte des Jahres 2025 zum MFG 5 nach Nordholz angekündigt bzw. geplant. Eventuell zusammen mit dem Bundeswehrverband, um eine höhere Teilnehmerzahl zu erreichen wegen einer Busgestellung.

Das erste Treffen im Januar findet am 02. Januar 2025 wir gewohnt um 18:00 Uhr in Poyenberg statt.

Der offizielle Teil der Versammlung endete um 18:40.

Im Anschluss gab es lecker Grünkohl, zum Nachtschisch Eis und tolle Gespräche.



Jahresrückblick GdH Celle-Faßberg e.V.

Text: Dieter Amann

Das Jahr der GdH Celle-Faßberg e.V. begann **im Februar mit einem hochinteressanten Vortrag** des Geschäftsführers der Stadtwerke Celle zum Thema „Energiekrise und die Folgen am Beispiel der Stadtwerke Celle GmbH“. Anhand eines Geschäftsfeldes der Stadtwerke Celle erläuterte er zunächst, welches umfangreiche Energieeinsparpotential



eine nicht unerhebliche Investition für die Stadt Celle haben kann. Im Weiteren beschrieb der Geschäftsführer, welche erheblichen Herausforderungen der Anstieg des Gas- und Strompreises für die Stadtwerke Celle und die Energieversorger generell, ausgelöst durch den Überfall Russlands auf die Ukraine, mit sich brachte. Im abschließenden Teil seines Vortrags ging er auf konkrete Maßnahmen zur Einsparung von Energie im privaten Bereich ein. Die sich anschließende rege Diskussion zeigte das hohe Interesse an diesem Thema. Abgerundet wurde der Abend durch ein kulinarisches Schmankerl.

Das Boßeln im April stand unter keinem guten Stern. Kurz nach dem Start setzte ein nachhaltiger Regen ein, der keine Anzeichen machte, bald aufzuhören. Daher wurde entschieden, das Boßeln abubrechen und die mitgeführten Getränke und Snacks unmittelbar vor Ort unter Schirmen und Regenkleidung zu verzehren und danach den Weg nach Hause anzutreten.



Die für **Anfang Juli geplante Tagesfahrt nach Hannover** zum NDR musste aufgrund zu geringer Teilnehmermeldungen abgesagt werden. Für die Motorradbegeisterten unserer GdH fand nach kurzer

Vorankündigung in der **zweiten Juliwoche die erste Biker-Tour** unserer GdH im kleinen Kreis statt. Bei bestem Wetter begann die Tour in CELLE und führte entlang einer sehr detailliert ausgearbeiteten Route über FASSBERG weiter nach EBSTORF, BIENENBÜTTEL, NEU DARCHAU entlang der ELBUFERSTRASSE mit bestem Blick auf die Elbe



nach HITZACKER. Nach einer gepflegten Pause ging es dann zurück, so dass die Tour nach ca. sieben Stunden wieder in CELLE endete. Alle Teilnehmer waren sich einig, eine Biker-Tour in unseren Veranstaltungskalender als festes Angebot aufzunehmen und weiteren Bikern der GdH und deren Gästen anzubieten.

Im August traf sich eine überwältigende Anzahl von Mitgliedern mit ihren Gästen zum nun schon **traditionellen Sommerfest** im Kasino Celle bei herrlichem Sommerwetter. Nach Kaffee und Kuchen stellte ein ehemaliger Offizier und Hubschrauberführer des TrspHubschrRgt 10 in Faßberg und nun Flugunfalluntersucher bei der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung in Braunschweig seine Dienststelle mit ihren Aufgaben und in Abgrenzung zur Dienststelle General Flugsicherheit der Bw vor. Im Weiteren berichtete er über



eine überraschend große Anzahl an Flugunfällen mit zivilen Hubschraubern und deren Ursachen in den Jahren 2023 und 2024. Nach dem Vortrag begab man sich auf das Hallenvorfeld des Flugplatzes Celle. Dort wurden die



Mitglieder von der Landung von zwei ehemaligen UH-1D der Bundeswehr, die nun einem zivilen Unternehmer gehören, überrascht. Des Weiteren landeten zwei Sportflugzeuge und es folgte ein Überflug von zwei Doppeldecker Oldtimern der Flugsportvereinigung Celle vom Flugplatz Celle-Arloh. Anschließend gab es ausreichend Gelegenheit, sich die Flugzeuge aus der Nähe anzusehen. Gemeinsam mit den neu dazu gekommenen Gästen klang das Sommerfest im Kasino Celle bei Steaks und Würstchen vom Grill sowie verschiedenen Salaten aus. Eine rundum gelungene Veranstaltung.

Die Fahrradtour im September führte die interessierten Mitglieder und deren Angehörige in den Nordostteil des Kreises Celle. Unterbrochen wurde die Tour durch eine kleine Golfeinweisung. Das Wetter behielt sich den Regen



zum Glück bis zum Ende der Fahrradtour auf. Seit dem ersten Halbjahr dieses Jahres konnte auch ein **quartalsweises Frühstück** der GdH-Mitglieder mit ihren Angehörigen im Kasino Celle etabliert werden, das in Zukunft im Wechsel am Standort Celle und Faßberg fortgesetzt werden soll.

Die Mitgliederversammlung mit anschließendem Grünkohlessen Mitte November beschloss die Aktivitäten im Jahr 2024.



Der Krieg auf dem Weg in die dritte Dimension Die Geschichte der Militärballone von 1794 bis zur Gegenwart

Text: Fritz Garben, Brigadegeneral a.D.

Das französische „Compagnie d'Aérostiers“ war die erste Balloneinheit der Welt, die 1794 gegründet wurde und Ballons für militärische Zwecke, hauptsächlich zur Aufklärung, einsetzte.

Das alles begann mit dem ersten Abheben eines Körpers schwerer als Luft am 4. Juni 1783, dem Heißluftballon der Gebrüder Montgolfier.

Die französischen Offiziere nutzten am 2. Juni 1794 bei Maubeuge und vor der Schlacht von Fleurus am 26. Juni 1794 erstmals die dritte Dimension, indem sie ihren Gegner aus der Luft von einem Ballon aus überwachen ließen. Der französische General Morlot übermittelte persönlich aus 400m Höhe seine Aufklärungs- und Überwachungsergebnisse.

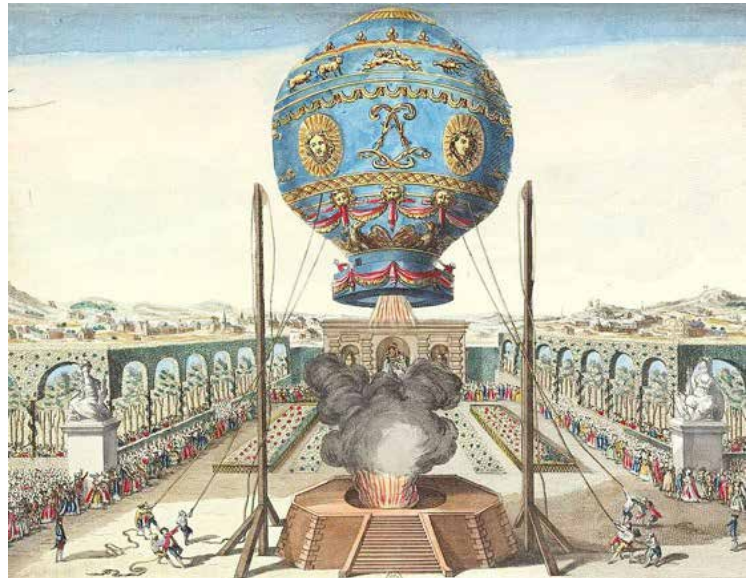
Während Heißluftballons alle 2-3 Min. nachgeheizt werden müssen, lassen Gasballone lange und geräuschlose Fahrten von 2-3 Tagen zu. Als das Gas „leichter als Luft“ (Wasserstoff), erfunden vom Engländer Cavendish, dann zur Anwendung für die Befüllung von Ballonen verwendet werden sollte, ging es nur noch darum, einen geeigneten Ballonhüllen-Stoff zu finden. Dies gelang noch im selben Jahr und bereits am 26.06.1794 kam es in der Schlacht von Fleurus (einem „militärischen Zusammenstoß“ zwischen Frankreich und dem Hause Habsburg-Österreich im ersten Koalitionskrieg) zur Beobachtung und Feuerlenkung vom Ballon aus.

Der Angriffsplan Napoleons I. gegen England von 1803 sah u.a. Ballone vor und den Marsch der Truppe unter dem Kanal durch.

Aber die Zeit der militärischen Verwendung von Heißluftballons war noch nicht vorbei.

Im Juli 1849 bombardierten Österreicher mit Bomben an Heißluftballonen die Stadt Venedig.

Die Ballone waren aus Schreibpapier gefertigt und mit Bomben zu je 15 kg mit Aufschlagzünder beladen.



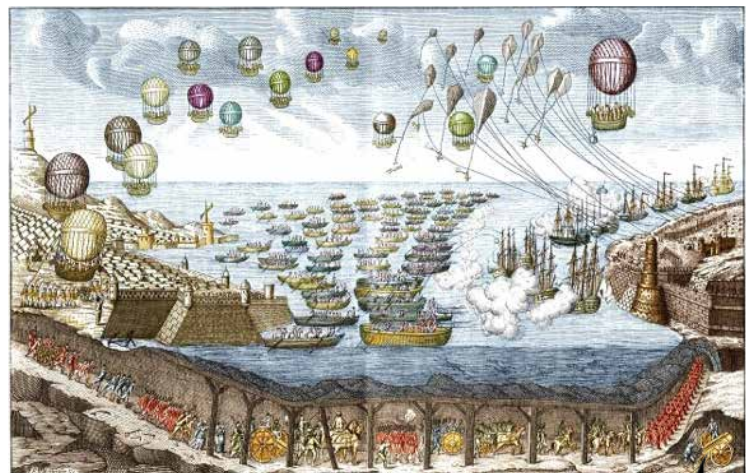
Start erster Heißluftballon der Gebrüder Montgolfiers am 4. Juni 1783



Beobachtung und Feuerlenkung vom Ballon aus



Österreich wirft 200 Ballonbomben auf Venedig



Zeitgenössische Darstellung einer Invasion Englands durch Napoleon I.

HISTORISCHES

Die Fahrzeit war mit max. 30 Minuten geplant, danach sollte durch eine abbrennende Lunte der Bombenabwurf erfolgen.

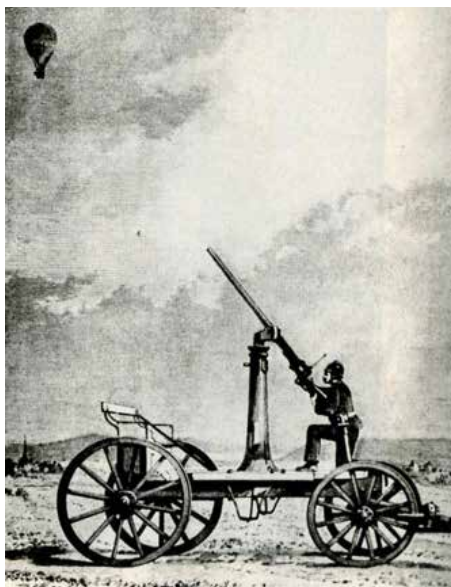
Das Ergebnis: Nur eine Bombe traf Venedig, Durch Drehung des Windes erfolgte ein „Rücktransport“ und nach 30 Minuten fielen alle Bomben ins Meer.

In Deutschland wurde 1881/82 in Berlin der „Deutsche Luftschifferverein“ gegründet zur Anstellung von Versu-

chen mit Fesselballons. Drei Jahre später, am 01.04.1887, wurde dann die erste militärische Einheit, die „Königlich-Preußische Luftschifferabteilung“ als Nachrichtentruppe gegründet und dem Generalstab direkt unterstellt, disziplinarisch dem Eisenbahnregiment zugeteilt.

Da es den Franzosen im Krieg 1870/71 trotz des Belagerungsringes um Paris durch deutsche Truppen mit insgesamt 66 Freiballonen gelungen war,

164 Menschen, 2,5. Millionen Briefe und 381 Brieftauben aus Paris heraus zu transportieren, musste deutscherseits dagegen etwas unternommen werden. Die Firma Krupp entwickelte ein Ballongeschütz, Kal. 3,7 cm und stellte dem Kriegsminister Roon davon zwanzig Stück zur Verfügung. Das führte zur ersten Luftabwehrkanone in der Kriegsgeschichte und zu einem „Großen Hauptquartier Ballon-Abwehr-Kanonen“, wie nachstehender Feldpostbrief vom 20.05.1915 zeigt.



Die Ballonabwehrkanone von Krupp



Großes Hauptquartier Ballon-Abwehr-Kanonen

Während im Krieg 1870/71 und im ersten Weltkrieg der Einsatz von Fes-

selballonen zu Beobachtungszwecken den Vorrang hatte, wurden im zweiten

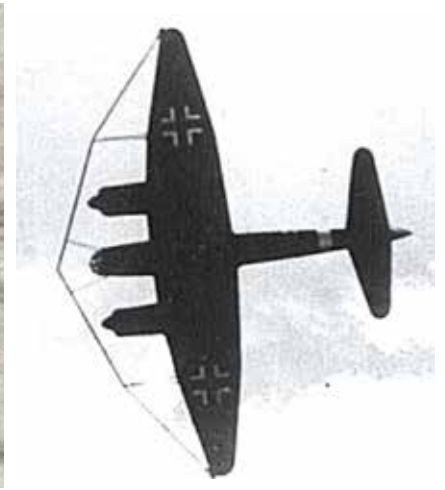
Weltkrieg Fesselballone hauptsächlich zu Luftraum-Sperrzwecken eingesetzt.



Sperrballone bei Anderten, Ostrand Hannover, zum Schutz der Hindenburgschleuse am Mittellandkanal



Sperrballone im Luftraum über London



Ballon-Abweiser an der Junkers JU 88

Großbritannien hatte sich im zweiten Weltkrieg schon früh auf die Zeiten eines Luftkriegs vorbereitet. Bereits 1938 zählte der Bestand an Ballonen zur Luftverteidigung 140 Ballone, bei Kriegsbeginn umgab London ein Sperrgürtel von 444 Ballonen, später waren es 1750 Ballone.

Durch die Sperrballone mussten die angreifenden Flugzeuge höher fliegen, dadurch wurden sie früher erfasst, länger verfolgt und konnten ihre Bomben nicht so genau ins Ziel bringen. Nach engl. Angaben gerieten 102 deutsche Maschinen in die Ballonkabel, 66 stürzten ab, die anderen machten Not-

landungen.

Auch Moskau schützte sich an 268 Tagen mit 445 Sperrballonen. Bei der Operation „Overlord“ am „D-Day“ 1944 kamen über 1000 Sperrballone zum Einsatz.



Sperrballon am Bolschoi-Theater in Moskau 1942 vor der Auffassung



Sperrballons im Abschnitt „OMAHA-Beach“

Sperrballone haben auch heute noch ihre militärische Verwendung, so z.B. 2010 als starres Luftschiff in 100m in Kabul zur Überwachung des Luftraums bei Tag und Nacht mit dem PTDS-Sys-

tem (Persistent Threat Detection System). Ebenso wurden in Niger zum Schutz des Feldlagers Überwachungsballone eingesetzt.

Der absolute Hammer „militärischer“ Einsätze von Ballonen sind die Kot- und Müllballons aus Nordkorea, die Kim nach Südkorea schickt.



Am 05.02.2023 schießen US-Kampffjets vor der Küste South Carolina einen „mutmaßlichen“ chinesischen Spionageballon ab.

Die Ukraine setzt Luftballons mit Radarreflektoren dazu ein, um feindliche Radaranlagen zu irritieren und lt. Zürcher Zeitung lassen Anhänger des Islamischen Jihad Brandballone über die Grenze nach Israel fliegen.



Hubschrauberflug am Limit

Text Hptm a.D. Lothar Wellhäußer

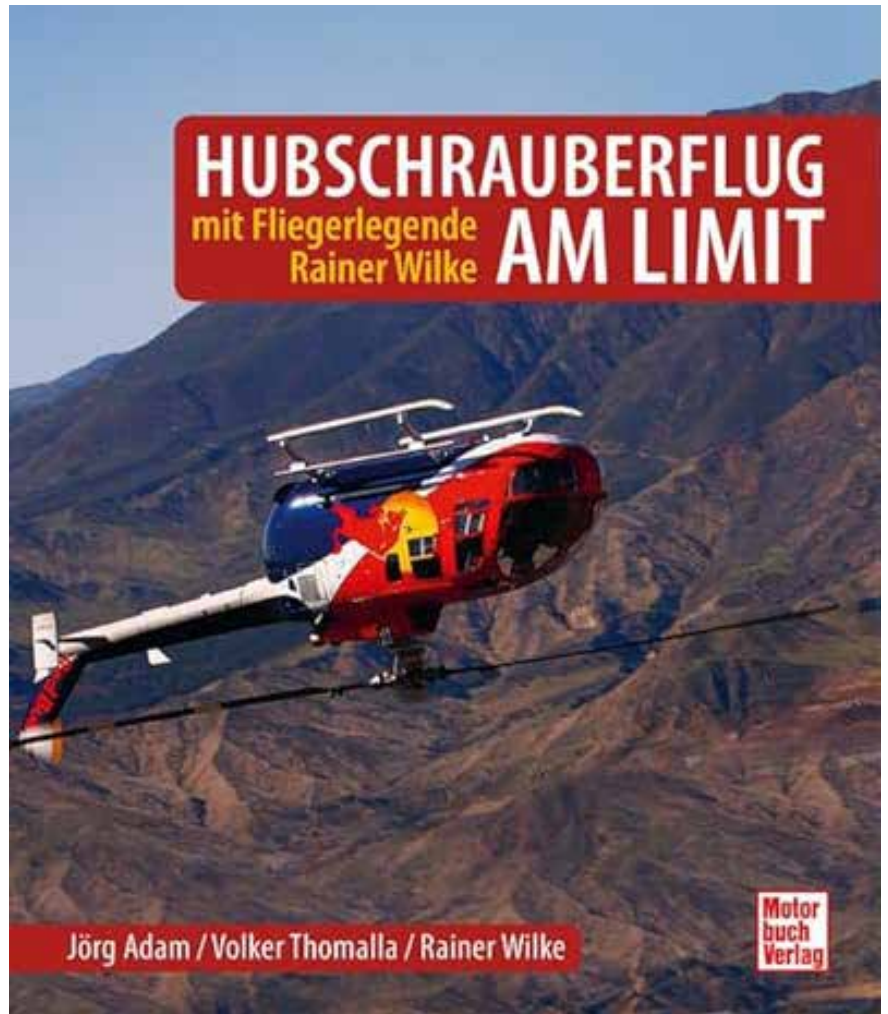
Es gibt nicht viele ehemalige oder auch aktive Angehörige der Heeresfliegertruppe, die weit über die Grenzen Deutschlands hinweg bekannt, ja berühmt sind und geschätzt werden.

Einer davon ist unser Mitglied Hptm a.D. Rainer Wilke, der sich schon während seiner Dienstzeit als ‚Kunstflieger‘ einen Namen gemacht hat und nach seiner Zeit bei der Bundeswehr seine fliegerischen Fähigkeiten weltweit bei zahlreichen Flugveranstaltungen und Einsätzen unter Beweis stellen durfte.

Es ist fast naheliegend, dass er seine ‚Geschichte‘ nun in Buchform der Öffentlichkeit präsentieren wird. Man darf gespannt sein, Einzelheiten zu erfahren.

Das Vorwort zum Buch stammt von keinem Geringeren als von Thomas Enders, ehemaliger Unternehmensleiter des Flugzeugherstellers AIRBUS, seit Juni 2019 Präsident der ‚Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik‘.

**Das neue Buch von
Rainer Wilke erscheint
am 26. März 2025**



Über das Buch:

Rainer Wilke ist eine Legende in der Hubschrauber- und Kunstflugszene, denn er war der erste und einzige, der Hubschrauberkunstflug auf einem solch spektakulären Level betrieb. 2018 wurde er für sein Lebenswerk in die »Living Legends of Aviation« aufgenommen – neben Größen wie Buzz Aldrin, Sir Richard Branson und Elon Musk. Wilkes atemberaubende Flugvorführungen für »Red Bull« auf der Bo 105 begeisterten Zuschauer auf internationalen Events und Flugschauen. Spannende Erzählungen seiner Erlebnisse, seiner Stuntauftritte in TV-Serien sowie Fotostrecken zu den Kunstflugfiguren runden diese höchst lesenswerte Fliegerbiografie ab.

Über den 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 Hubschrauber 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.

GdH Bückebug e.V.

Die Gemeinschaft der Heeresflieger Bückebug trauert um ihre langjährigen Mitglieder



**Stabsfeldwebel a.D.
Norbert Grube**

der am 5. September 2024
im Alter von 79 Jahren verstarb.
Er lebte zuletzt in Niedernwöhren.

Oberstabsfeldwebel a.D. Norbert Grube war an der Heeresfliegerwaffenschule über Jahrzehnte als Mechaniker zunächst auf der H34 und später als Bordtechnischer Offizier auf der CH 53 eingesetzt.

Kameraden, die ihn aus dieser Zeit kennen, beschreiben ihn als sehr kompetenten Techniker, gestandenen und fröhlichen Kameraden.



**Hauptmann a.D.
Rolf-Peter Koopmann**

der am 12. November 2024
im Alter von 68 Jahren verstarb.
Er lebte zuletzt in Bückebug.

Hauptmann a.D. Rolf-Peter Koopmann war nahezu in seiner gesamten Dienstzeit an der Heeresfliegerwaffenschule als Flugverkehrskontrolloffizier eingesetzt.

Viele kennen ihn aus seiner Nebenfunktion als Sportoffizier und aus seiner letzten Verwendung in der Fliegertheorie.

Rolf-Peter Koopmann war „Kontroller“ aus Leidenschaft. So war er nach seiner Dienstzeit u.a. Flugplatzleiter des Flugplatzes Damme, wo er, schon schwer krank, noch am 3. Oktober 2024 in der Flugplatzkontrolle arbeitete.

Mit Hauptmann a.D. Rolf-Peter Koopmann haben wir einen sehr engagierten, kompetenten, stets hilfsbereiten und sympathischen Kameraden verloren.



**Amtsinspektor a.D.
Günter Lewandowski**

der am 24. November 2024
im Alter von 85 Jahren verstarb.
Er lebte zuletzt in Bückebug.

Amtsinspektor a.D. Günter Lewandowski war in seiner Dienstzeit als Wetterbeobachter überwiegend am Flugplatz Achum eingesetzt und galt dort in der Geophysikalischen Gruppe als der „informelle“ Spieß.

Wir Heeresflieger haben ihn vor allem kennen und schätzen gelernt als Pilot der Do 27 in der Bundeswehrrsportfluggruppe und als Pilot der Piper im Sportflugverein in Bückebug, dessen Ehrenmitglied er war aufgrund seiner großen Verdienste im Flugbetrieb aber auch für die Instandhaltung der Flugzeuge des Vereins.

Von denen, die ihn näher kannten, wird er als unermüdlicher, überaus engagierter Helfer, wertvoller Freund und Kumpel beschrieben.



**Oberstleutnant a.D.
Hajo Lübben**

der am 30. November 2024
im Alter von 82 Jahren verstarb.
Er lebte zuletzt in Stadthagen.

Oberstleutnant a.D. Hajo Lübben war in seiner Dienstzeit im Flugsicherungskontrolldienst in der Heeresfliegertruppe u.a. in Mendig, zuletzt als SATCO in Achum eingesetzt. Hajo Lübben war ein ruhiger, besonnener Offizier, dem Kameradschaft und Gemeinsinn viel, ja sehr viel bedeutete.

Wir werden unsere Kameraden in guter Erinnerung behalten.

Für die Gemeinschaft der Heeresflieger Bückebug
Martin Kleist, Oberstlt und 1. Vorsitzender



GdH Celle-Faßberg e.V.

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



**Oberstabsfeldwebel a.D.
Gerhard Künnemann.**

Er verstarb am 15.10.2024
kurz vor seinem 78. Geburtstag.

Herr Künnemann trat am 01.10.1964
beim HFlgAusbBtl in Zweibrücken
in die Bundeswehr ein.

Nach Stationen in der HFlgInstStff 108
und in der HFlgInstStff beim Rgt 10
(in Celle und in Faßberg)
war er von 1982 bis zu seiner Pensionierung
Ende 1998 im HFlgRgt 16 in Celle in der WtgStff
und zum Schluss in der StStff eingesetzt.

Wir werden ihn in guter Erinnerung behalten und
in unseren Herzen auf seinem letzten Flug begleiten.

Für die Gemeinschaft der Heeresflieger Celle-Faßberg e.V.
Bernd Claus, 1. Vorsitzender

Gemeinschaft Mendiger Heeresflieger

*Manchmal scheint die ganze Welt entvölkert zu sein,
wenn ein einziger Mensch fehlt.
- Alphonse de Lamartine -*

Wir verabschieden uns von unserem Mitglied



**StFw a. D.
Wilhelm Schins**

*Man lebt zweimal: das erste Mal in der Wirklichkeit,
das zweite Mal in der Erinnerung.
- Honoré de Balzac -*

Er verstarb am 30.12.2024
im Alter von 77 Jahren.

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

Gemeinschaft Mendiger Heeresflieger
Hans-Heinrich Weihe Hptm a.D.

