

NACH VORN



Ausgabe 1/2020

Heeresfliegernews

Januar 2020



IMPRESSUM

Herausgeber (v.i.S.d.P.):
Kommandeur Internationales
Hubschrauberbildungszentrum
und General der Heeresliegertruppe

Redaktionsanschrift:
Internationales
Hubschrauberbildungszentrum
Redaktion NACH VORN
Postfach 11 66
31667 Bückeburg

Tel: 0 57 22 / 968-2100 Fax: 0 57 22 / 968-2009
BwTel: 2211-2100 BwFax: 2211-2009
LoNo:
IntHubschrAusbzPresse@bundeswehr.org

Gesamtherstellung:
Fachmedienzentrum des Internationalen
Hubschrauberbildungszentrums

Drucklegung: 3. KW

Die Redaktion bedankt sich bei allen Autoren für die Mitarbeit. Leider konnten nicht alle Einsendungen in dieser Ausgabe berücksichtigt werden. Um ein einheitliches Erscheinungsbild zu gewährleisten, wurden einige Artikel durch Bilder und Überschriften ergänzt. Gelegentlich musste die Redaktion Kürzungen vornehmen. Wir bitten um Ihr Verständnis.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder.

Für die nächste NACH VORN bitten wir spätestens bis zum 1. März um Einsendung der Berichte aus den Verbänden und Dienststellen.

Fotos:
S. 1 – Bundeswehr/Alexander Božič
S. 1 – Bundeswehr/Maximilian Scholz

INHALT

Editorial

- 04 Grußwort des Generalinspektors
- 06 Grußwort des Generals der Heeresfliegertruppe

Sonderthemen

- 07 Es ist entschieden!
- 08 DEMAR – Umstellung ist entschieden
- 10 Neugestaltung der Führer-
nachwuchsausbildung

Lesenswertes

- 12 Strategie der Reserve –
Vision Reserve 2032+
- 13 Künstliche Intelligenz
in den Landstreitkräften
- 14 Buchempfehlungen des
Inspekteur des Heeres

Übung und Einsatz

- 15 Wo ist „Charlie-
Golf Hotel“?
- 19 SAR-Kommando
Land

„in a nutshell“

- 22 Mustereinweisungs-
urkunde CAT-C UHT
- 23 Löschen, wo andere
nicht hinkommen
- 24 Die ersten
DEMAR-Urkunden
- 25 Mit dem
Rad zur Arbeit
- 26 Die Sonder-
außenlast
- 28 Regiments-
Trauertag
- 29 Modernisierung
für die Sicherheit
- 30 Der fliegende
Teppich
- 32 Hoher Besuch
bei den „30er“

„in a nutshell“

- 33 SAR Huey bringt
Nachfolger nach Hause
- 36 Ein Wechsel
zeichnet sich ab

FlashNews

- 39 Verfrühte Bescherung
bei den „KURHESSEN“
- 40 Aktuelles

Fotostrecken

- 41 Fotostrecken

Historisches

- 46 Vor 60 Jahren

Termine

- 48 Interessante Termine
1. Quartal 2020

Grußwort des Generalinspektors

Liebe Kameradinnen und Kameraden,

Ihr Standort, der Heeresflugplatz Bückeburg-Achum, spielte schon 1948/49 bei der Berliner Luftbrücke eine erhebliche Rolle. Von Bückeburg aus starteten britische Kurierflugzeuge nach Berlin und versorgten dort mehr als zwei Millionen Menschen mit Lebensmitteln, Medikamenten und Rohstoffen.

Gerade mal knapp zwei Jahre nach Ihrer Aufstellung, vom selben Standort aus, haben Sie selbst Geschichte geschrieben. Der damalige Hamburger Innensenator und künftige Bundeskanzler Helmut Schmidt nutzte bei der Sturmflut im Februar 1962 seine Kontakte zur Bundeswehr. Wenig später flogen Heeresfliegersoldaten der noch jungen

Bundeswehr ins Katastrophengebiet im eigenen Land.

Heute blicken Sie auf eine 60-jährige Geschichte zurück, in der Sie sich an zahlreichen Friedensmissionen, Rettungs- und Evakuierungseinsätzen sowie Einsätzen von Spezialkräften beteiligten. Bereits 1972 waren die Heeresflieger fester Bestandteil der Allied Command Europe Mobile Force der NATO. Dieser multinationale mobile Eingreifverband der NATO, der für den Kommandobereich Europa zuständig war, wurde damals wertschätzend als „NATO-Feuerwehr“ bezeichnet.

Auch innerhalb der Bundeswehr gelten die Heeresflieger als verlässlicher Bestandteil sämtlicher Einsätze.

Dazu zählen beispielsweise Anfang der 1990er Jahre Ihr Einsatz in Bagdad und in Somalia für die Vereinten Nationen und ab 1995 Ihr Engagement in nahezu allen Einsatzgebieten der Bundeswehr. Bei Katastrophen waren und sind Sie stets ein verlässlicher Partner der zivilen Rettungskräfte im In- und Ausland. Bei Überflutungen an der Oder in 1997 und dem Elbehochwasser 2002, beim Lawinenunglück in Tirol 1999 und dem Erdbeben in Pakistan 2005/2006, um einige Katastrophen-Einsätze zu nennen, haben sich die betroffenen Menschen immer auf Ihre rasche und professionelle Hilfe verlassen können.

Allerdings kostete diese hohe Einsatzbereitschaft, trotz Ihrer guten Aus-



Generalinspekteur Eberhard Zorn

bildung und Ihrer Professionalität, auch immer wieder Menschenleben. Zuletzt im vergangenen Sommer bei einem tragischen Flugunfall, bei dem eine junge Pilotin ihr Leben verlor. An die Gefahren des Berufes erinnert die Ehrentafel verunfallter und gefallener Heeresflieger in Bückeburg.

Ihren Schlachtruf „Nach Vorn!“ haben Sie trotz oder vielleicht gerade wegen dieses traurigen Verlustes auch im vergangenen Jahr beibehalten. So übernahmen die Heeresflieger im vergangenen Jahr die Führung für die Weiterentwicklung des Fähigkeitsclusters „Hubschrauberführergrundausbildung“ der NATO. Zudem wird in 2020 das neue Kommando Hubschrauber in Bückeburg

aufgestellt. Dort wird künftig die Fach- und Führungsaufgabe des Flugbetriebs des Heeres gebündelt und die gesamte Heeresfliegertruppe unterstellt. Ziel ist eine effektivere Auftrags Erfüllung sowie verbesserte materielle Einsatzbereitschaft.

Bückeburg zum Standort des neuen Kommandos Hubschrauber zu machen, hatte nicht nur organisatorische und strategische Gründe. Seit 60 Jahren befindet sich in Bückeburg die zentrale Ausbildungsstätte der Truppengattung. Im Laufe ihrer Ausbildung besuchten alle Heeresflieger, als Pilot oder Techniker, das Internationale Hubschrauberausbildungszentrum. Bückeburg gilt somit als das Mutterhaus der Heeresflieger-

truppe. Hier auf sind nicht nur Sie als Heeresflieger, sondern auch die Bückeburger zu Recht stolz.

Ich wünsche den Heeresfliegern zum runden Geburtstag alles Gute und weiterhin viel Soldatenglück – auf die nächsten 60 Jahre!

Ihr

Eberhard Zorn

Generalinspekteur

... und des **Generals** der Heeresfliegertruppe

Ich bedanke mich bei unserem Generalinspekteur der Bundeswehr für das Grußwort und die Wünsche zu unserem Jubiläum.

60 Jahre Ausbildung in Bückeburg sind nicht nur ein Jubiläum, sondern auch eine Erfolgsgeschichte für die Heeresfliegertruppe, aber auch für den Standort Bückeburg. Diese „fürstliche“ Garnisonsstadt hat uns über die Jahre treu begleitet, stand immer auf unserer Seite und hat uns Heeresflieger und unsere Trainingsteilnehmer aus den unterschiedlichsten Nationen hier in unserer „Heimatstadt“ vorbehaltlos aufgenommen. Dafür gebührt allen Bückeburgern und Schaumburgern unser besonderer Dank.

Natürlich werden wir unseren Geburtstag gebührend feiern. Näheres hierzu erfahren Sie in den nächsten Ausgaben unserer Truppengattungszeitschrift.

Darüber hinaus tut sich so einiges in Bückeburg! Die Aufstellung des Kommandos Hubschrauber und die Umstellung der Ausbildung in der nun

für die nächsten Jahre gesicherten Jägerkaserne werfen Ihre Schatten voraus. Bückeburg wird wieder die Alma Mater, die es einst war! Auch hierüber werden wir, neben einem ersten kurzen Überblick in dieser Ausgabe, weiterhin berichten.

Viel Spaß beim Lesen!



Brigadegeneral Ulrich Ott

In eigener Sache

Unsere Truppengattungszeitschrift lebt vom mitmachen und soll insbesondere den Informationsfluss in der Heeresfliegertruppe verbessern. Daher danke ich allen, die bereits fleißig Beiträge für die 4 Ausgaben pro Jahr verfassen! Die Rubriken „Flash-News, Fotostrecke und Termine“ kommen dabei manchmal zu kurz. Bitte teilen Sie uns Besonderheiten und Termine mit, die wir sehr gerne aufnehmen – ebenso wie Fotostrecken: ein Bild sagt mehr als tausend Worte!

Und natürlich meine ich damit alle Bereiche und nicht nur die „4 Verbände der Heeresfliegertruppe“. Wir freuen uns über möglichst viele Informationen!

Ihr Ulrich Ott

Brigadegeneral

Es ist **entschieden!**

Änderungen der Grobstruktur der Bundeswehr und Entscheidungen zur Stationierung sind unter Leitungsvorbehalt gestellt. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesministerin der Verteidigung Ende September 2019 über den vom Inspekteur des Heeres vorgelegten Vorschlag entschieden, ein Kommando Hubschrauber (KdoHubschr) am StO Bückeburg mit abgesetzten Teilen in Köln aufzustellen.

Diese zugegebenermaßen eher nüchterne Feststellung ist nicht nur das schlichte Ergebnis mehrjähriger Untersuchungen und Analysen, sondern markiert den Meilenstein, der die Heeresfliegertruppe für die Zukunft nachhaltig und bedeutsam prägen wird. Durch die Zusammenführung der Fach- und Führungsaufgabe Flugbetrieb im Heer und der Heeresfliegertruppe – bei gleichzeitiger Übernahme der heeresfliegerspezifischen Ausbildungs- und Weiterentwicklungsverantwortung vom Amt für Heeresentwicklung respektive Ausbildungskommando – sollen die erkannten Defizite und Hemmnisse auf die Effektivität und Effizienz

des Gesamtsystems Hubschrauber nachhaltig abgebaut und zumindest mittelfristig eine signifikant höhere Bereitstellung einsatzbereiter Hubschrauberkräfte erreicht werden.

Die Aufstellung des KdoHubschr zunächst unter und in Verantwortung der Division Schnelle Kräfte folgt einem straffen Zeitplan. Bereits zum 01. Februar 2020 wird der Aufstellungsstab seine Arbeit in der Jägerkaserne Bückeburg als zukünftige Liegenschaft für das KdoHubschr aufnehmen. Am 01. Oktober 2020 erfolgt dann die „Indienststellung“, um so die Bereitschaft herzustellen, dem KdoHubschr zum 01. April 2021 die drei Heeresfliegerregimenter, das Internationale Hubschrauberausbildungszentrum und das Systemzentrum Drehflügler zu unterstellen.

Die Realisierung des KdoHubschr kann dabei durchaus mit dem Bild der „Operation am offenen Herzen“ beschrieben werden, befindet sich doch die Heeresfliegertruppe neben der Reorientierung auf die Landes- und Bündnisverteidigung gleichzei-

tig unmittelbar vor einem Einsatz in Afghanistan ab 2021 und einer einsatzgleichen Verpflichtung von 2022–2024. Hier sind Einschränkungen durch die Aufstellung des KdoHubschr konsequent auszuschließen.

Dem folgend geht es nun getreu dem Heeresfliegermotto den Blick und das Wirken zielgerichtet „Nach Vorn“ zu richten. Mit der jetzt anzugehenden Herausforderung der Zusammenführung der Fach- und Führungsverantwortung der Hubschrauberkräfte des Heeres in „eine Hand“, wird es zukünftig aber auch darum gehen, die Hubschrauberkräfte der anderen Teilstreitkräfte (Luftwaffe und Marine) und ggf. internationaler Partner intelligent stärker an- bzw. einzubinden, um den Kampf in und aus dem bodennahen Luftraum für den Hauptbedarfsträger – dem Heer – im gesamten Aufgabenspektrum sicherzustellen.

Der Autor:

Oberstleutnant Gerald Raeke
Leiter Aufstellungsstab KdoHubschr

DEMAR – Umstellung im Heer ist entschieden

Aber wird es auch im Heer funktionieren?

Um diese Fragestellung drehte sich in den letzten zwei Jahren die tägliche Arbeit der Einführungsorganisation DEMAR im Kommando Heer. Ein Blick über den Tellerrand zeigt, dass zivile Luftfahrtunternehmen in einem nahezu identischen Regelungsraum sehr erfolgreich arbeiten und uns täglich von A nach B bringen. Auch im militärischen Bereich haben bereits einige verbündete Streitkräfte erfolgreich auf die europäisch beschlossenen Richtlinien umgestellt. Wieso sollte es uns also nicht gelingen, den neu festgelegten Standard-Regelungsraum auch im Heer erfolgreich einzuführen? Auf diese entscheidende Frage liefert die DEMAR Migrationsstudie Heer eine Antwort, in der wir aufzeigen, dass eine Umstellung auch bei uns funktionieren kann!

Was ist das Ziel?

Interoperabilität und eine effiziente Nutzung der begrenzten Ressourcen in einem zukunftsfähigen Regelungs-

raum stehen im Fokus aller Planungen, um für die Einsätze eine maximale Anzahl an Luftfahrzeugen zur Verfügung zu stellen und diese instand zu halten.

Wir im Heer stellen uns als erster Organisationsbereich der Herausforderung, den technischen Betrieb unserer kompletten Hubschrauberflotte – im laufenden Betrieb – an den neuen Regelungsraum anzupassen. Hierzu hat der Inspekteur des Heeres am 18. Juli 2019 die entwickelte Migrationsstrategie für dieses Vorhaben zur Umsetzung befohlen. Das bedeutet, dass beginnend ab 2023 alle Organisationselemente für den Betrieb und die Instandhaltung der Hubschrauber im Heer nach DEMAR überführt werden.

Was bedeutet das jetzt eigentlich konkret für die Truppe?

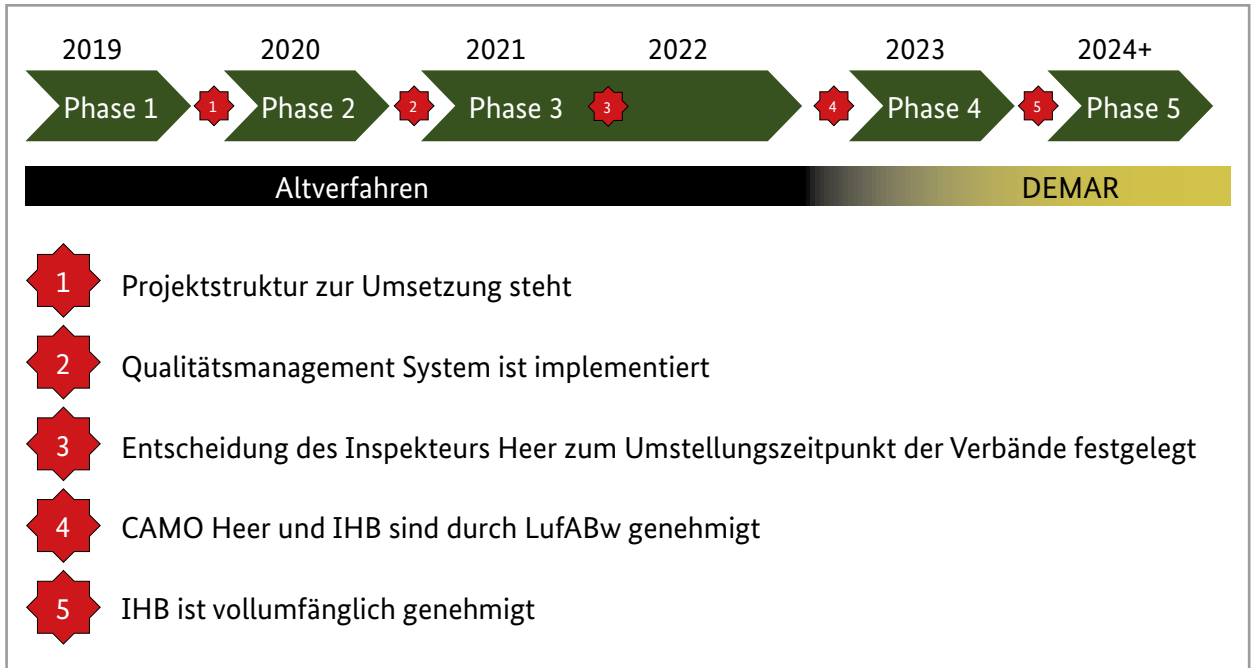
Kurz gesagt: DEMAR ist entschieden, DEMAR kommt und DEMAR bietet uns die Chance, den Betrieb unserer Luftfahrzeuge langfristig in europä-

isch standardisierte und zukunftsfähige Strukturen zu überführen.

Erreicht wird dies, indem die Managementorganisation für den Betrieb der Luftfahrzeuge an die etablierten und standardisierten Strukturen der zivilen Luftfahrt angepasst wird. Die technischen Arbeiten am Luftfahrzeug bleiben dabei unter DEMAR nahezu unverändert. Der Fokus liegt auf der Standardisierung von prozessorientierten Handlungsabläufen in der Instandhaltung der Luftfahrzeuge, welche standortübergreifend gelten. Hierdurch verbessert sich die Handlungssicherheit aller Beteiligten nicht nur im täglichen Dienst, sondern auch bei gemeinsamen Übungen und Einsätzen. Weiterhin wird sowohl eine Zusammenarbeit mit anderen Instandhaltungsbetrieben vereinfacht, als auch der Erwerb von zivil verwertbaren Qualifikationen für luftfahrzeugtechnisches Fachpersonal ermöglicht.

Was ist der Plan?

Die Umstellung wird in mehreren Phasen erfolgen. Die Ende 2019 ab-



zuschließende erste Phase hat im Wesentlichen das Ziel, auf Basis der gebilligten Strategie die Befehlsgebung und Projektorganisation für die Umstellung zu DEMAR im Heer aufzustellen. Phase 2 befasst sich primär mit der Einführung eines Systems für Qualitätsmanagement in Anlehnung an internationale Standards (DIN EN ISO 9001/ 9100) in den heutigen Betrieb bis Ende des IV. Quartals 2020. Die dritte Phase schafft die Voraussetzungen für die konkrete Umstellung der Managementorganisation, welche spätestens im IV. Quartal 2022 beginnen soll. Dies beinhaltet unter anderem auch die Umstellung der Organisationsstrukturen in der heutigen Abteilung Flugbetrieb Heer, die nach Abschluss aller Maßnahmen deutliche Parallelen zu den Strukturen eines zivilen Luftfahrtunternehmens aufweisen wird. Dazu wird eine Organisation zum Management Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) etabliert, die in Zusammenarbeit mit einem militärischen Instandhaltungsbetrieb (IHB) alle

anfallenden luftfahrzeugtechnischen Arbeiten im Grundbetrieb und im Einsatz koordiniert und durchführt. Die vierte Phase beginnt mit der Genehmigung dieser beiden Organisationen im Heer durch das LufABw. Dabei wird zunächst das IntHub-schrAusbZ als Pilotbetrieb umgestellt. Die weiteren Standorte werden sukzessive, abhängig von der Einsatzbindung und unter Beibehaltung der heutigen Verbandsstruktur, bis Ende 2023 in den Instandhaltungsbetrieb Heer integriert.

Fazit!

Zusammenfassend führt die Umstellung nach DEMAR zu einer Standardisierung der Verfahren und kann als Konsequenz zu einer deutlich verbesserten Verfügbarkeit der Luftfahrzeuge im Grund- und Einsatzbetrieb beitragen. Weiterhin begünstigt sie die Zusammenarbeit mit anderen Nationen und der internationalen Industrie bei der Instandhaltung.

Letztendlich schaffen diese Maßnahmen jedoch nur ein neues Rahmengerüst für die Instandhaltung der Luftfahrzeuge im Heer. Der wesentliche Erfolgsfaktor ist und bleibt jeder Einzelne von uns, der die neuen Verfahren und Abläufe verinnerlichen und „leben“ muss, damit am Ende eine Entlastung für uns alle erreicht wird.

Das Team KdoH EFO DEMAR wird weiter darüber berichten und steht jederzeit für Fragen zur Verfügung.

Weitere Informationen zu diesem Thema sind auf der BWiki Seite der EFO DEMAR Heer unter <https://wiki.bundeswehr.org/display/InfoHFlgTr/DEMAR+im+HEER> zu finden.

Der Autor:
Major Robert Knabe
Kdo H
EFO DEMAR

Neugestaltung der Führernachwuchsausbildung

Neugestaltung der Ausbildung Offizier Truppendienst Heeresuniformträger (NeuGAusbOffzTrD HUT) in der Heeresfliegertruppe

Die Ausbildung des Führernachwuchses der Heeresuniformträger ist heute in hohem Maße zentralisiert und bietet wenig Gelegenheit zur Sozialisierung und Bindung an die Truppe sowie Prägung durch die Truppengattungen selbst.

Vor diesem Hintergrund wird zukünftig die gesamte Führernachwuchsausbildung für Heeresuniformträger dezentralisiert, entfrachtet und wo sinnvoll und zweckmäßig, in die Truppe zurückgeführt. Das heißt für uns als Heeresfliegertruppe konkret: Die Offiziersausbildung kommt wieder zurück

nach BÜCKEBURG und wir sind für die Ausbildung unseres jungen Führernachwuchses selbst verantwortlich!

Wesentliche Änderungen der ersten 15 Monate sind dabei, dass nach den ersten Monaten der Grundausbildung und Spezialgrundausbildung, nun im neu geschaffenen Fahnenjunkerlehrgang die Ausbildung am IHTC unter einer Führung durchgeführt werden wird. Vielen älteren Kameraden ist diese Ausbildungsform noch von Ihrer eigenen Ausbildung bekannt, da dieses Konzept bis 2007 bereits existierte.

Die Truppengattungsbindung und die dadurch resultierende Prägung sind der Schwerpunkt der Umstellung. Weiterhin wird ab 01.10.2020 voraussichtlich ein zweiter Einstellungstermin für Offiziere angeboten, um das benötigte Fachpersonal in Quantität und Qualität zu gewinnen.

Gemäß dem Schaubild ist exemplarisch der geplante Ausbildungsgang bis zum Beginn des Studiums aufgeführt. Neben den zwei Einstellungsterminen, jeweils zum 01. Juli und 01. Oktober eines Jahres, wird im Anschluss an die Spezialgrundausbildung

Ausbildungsgang OA HFlgTr – Angepasstes Modell (DET 01.07. und 01.10.)

202X						202Y									
Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	
Allg.Grundausbildung		Sprachausbildung				Spezialgrundausbildung		Segelfliegen 3. Dimension		Fahnenjunker Lehrgang			Führungspraktikum/ Grundpraktikum		Modul Heeresprägung Beginn Studium
Allg.Grundausbildung		Sprachausbildung													



bildung bzw. Sprachausbildung, das Modul Segelfliegen integriert. Ähnlich wie bei der Luftwaffe sollen unsere jungen Offizieranwärter in einer Woche die Dritte Dimension erleben! Hierdurch wird den Offizieranwärtern als zukünftige Führungskräfte die dritte Dimension in mehreren Flügen in einem Segelflugzeug anschaulich vermittelt, um ein Verständnis für die speziellen Eigenheiten dieser Dimension zu erlangen und dieses in den Gesamtkontext „Heeresflieger“ einordnen zu können.

Die frühzeitige, tiefgreifende und umfangreiche Befassung zukünftiger Führungskräfte mit der „Dritten Dimension“ ist ein wesentlicher Faktor für die attraktive und nachhaltige Personalgewinnung und soll, neben der „besonderen Identität Heeresflieger“, zur besseren Personalbindung führen. Teambuilding, Motivation sowie Prägnung für die Luftfahrt und die Möglichkeit, Sport facettenreich durchzuführen, stehen somit im Fokus.

Anschließend werden die Offizieranwärter den Fahnenjunkerlehrgang absolvieren, welcher als Laufbahnprüfung mit den entsprechenden Prüfungen durchgeführt werden wird.

Im neuen Ausbildungsgang schließt nach dem Grundpraktikum oder dem Führungspraktikum bzw. der Sprachausbildung das Modul Heeresprägung an der Offiziersschule des Heeres in DRESDEN den Ausbildungsgang ab. Dabei werden zentrale Elemente des Heeres verinnerlicht und die Teilnehmer erhalten bei der Informations- und Lehrübung (ILÜ) in MUNSTER ein erstes Bild, wie Ihre Truppengattung in Operationen verbundener Kräfte integriert wird.

Unverändert beginnt dann im letzten Quartal des Jahres das Studium an einer der Bundeswehr Universitäten. Dazu sind ab 2021 auch Studienplätze im Dualen Studiengang „Aeronautical Engineering“ für die Heeresflieger reserviert.

Die Abwechslung zwischen theoretischen Anteilen und Studienabschnitten, gepaart mit praktischer Flugausbildung, bilden eine perfekte Symbiose aus Theorie und Praxis.

Zunächst ist geplant, zwei jungen Studierenden die Möglichkeit zu geben, sich in diesem dualen Studium zu verwirklichen, um Erkenntnisse für die Folgejahre zu sammeln.

Alles in allem also eine deutliche Fokussierung unseres Nachwuchses auf die Heeresfliegertruppe!

Der Autor:

Oberstleutnant Tobias Werner
Hörsaalleiter
IntHubschrAusbZ Lehrgruppe B

Strategie der Reserve – Vision Reserve 2032+

Die Bundeswehr hat eine neue Strategie für ihre Reserve. Das Grundlagendokument ersetzt die Konzeption der Reserve von 2012 mit sofortiger Wirkung und nimmt für die Umsetzung einen Zeitraum bis 2032 in den Blick. Die Rolle der Reserve wird gestärkt. Die Reservisten sollen genauso gut ausgebildet und ausgerüstet werden wie die reguläre Truppe. Insbesondere in der Landes- und Bündnisverteidigung soll die Reserve die Durchhaltefähigkeit der aktiven Truppe erhöhen. Zudem werden aus der Bundeswehr ausscheidende Soldaten künftig für sechs Jahre in die Reserve grundbeordert.



Künstliche Intelligenz in den Landstreitkräften

Mit dem Format „Technology meets Capabilities“ wurde in den Jahren 2018 und 2019 das Thema Künstliche Intelligenz (KI) im Amt für Heeresentwicklung umfangreich erarbeitet.

Alle wesentlichen Erkenntnisse dieses Prozesses wurden nun in dem Positionspapier „Künstliche Intelligenz in den Landstreitkräften“ durch das Dezernat I 5 (2) konzentriert und in einer Broschüre publiziert.



Buchempfehlungen des Inspekteur des Heeres

Für die Soldaten unter unseren Lesern empfehlen wir die Seite „Literatur im Heer“ (<http://152.18.48.18:8085> im Intranet der Bw).

Auf dieser Seite im Intranet der Bundeswehr finden Sie Buchempfehlungen des Inspekteurs des Heeres zu den Themenbereichen

- ◆ Bibliothek der Generalität,
- ◆ Heeres-Geschichte,
- ◆ Ethik Führung,
- ◆ Sicherheitspolitik und
- ◆ Zukunft des Heeres.

Unter dem Motto „Wir möchten, dass Sie mehr lesen! ...“ hat der Inspekteur des Heeres, Generalleutnant Vollmer, 30 Bücher ausgewählt. Mit diesen Leseempfehlungen möchte er die Soldaten des Heeres auf eine „kleine Lesereise“ mitnehmen!

Einfach mal reinlesen!

Wo finde ich die aktuelle Ausgabe der NachVorn?

Ab sofort werden wir die digitale Ausgabe der NachVorn zum Download auf der Homepage des Dachverbandes der Gemeinschaft der Heeresflieger bereitstellen. Unter der Rubrik „Aktuelles“ finden Sie jeweils die aktuelle Ausgabe und die unter der Rubrik „Lesenswertes“ empfohlenen Schriften.

Ältere Ausgaben finden Sie in der Rubrik „Downloads“ (<http://www.gdh-dachverband.de/index.php/downloads.html>)

Dank an die Gemeinschaft der Heeresflieger!

<http://www.gdh-dachverband.de/index.php/aktuelles.html>



Wo ist „Charlie-Golf Hotel“?

„SAREX-Adler“ nennt sich eine Übungsreihe, die in internationalem Rahmen zwischen den Ländern Deutschland, Schweiz und Österreich durchgeführt wird. Sie findet jährlich statt und der Übungsort wechselt innerhalb der drei Nationen. Kern der Übung ist die internationale Zusammenarbeit im Thema „SAR-Land“. Alle drei Nationen sind der ICAO, der internationalen Zivilluftfahrtbehörde, durch das „Chicagoer Abkommen“ verpflichtet, SAR Rettungsmittel und eine entsprechende Führungsorganisation bereit zu stellen. In Deutschland ist diese Aufgabe zwischen Marine und Heer aufgeteilt. Die Marine deckt mit Ihren „Sea King“-Hubschraubern den Bereich der Ost- und Nordsee ab, das Heer hat von der Luftwaffe den Auftrag übernommen und ist für den kompletten deutschen Landbereich zuständig. „SAR-Land“-Kommandos gibt es in Nörvenich, Holzdorf und Niederstetten. Geführt werden sie von der 7. Staffel des Transporthubschrauberregiments 30 aus Niederstetten. Sie sind ganzjährig, rund um die Uhr, mit je einer Bell UH-1D besetzt.

SAR-Leitstellen (Rescue Coordination Center = RCC) gibt es in Glücksburg für die Marine, und in Münster für die drei Heereskommandos.

Die „SAREX Adler“ fand 2019 beim Transporthubschrauberregiment 30 in Niederstetten statt. Geplant wurde sie federführend vom RCC in Münster. Szenario war die Crashlandung einer zweimotorigen Propellermaschine, die mit zwei Personen besetzt war. Laut Flugplan ist

die „Charlie-Golf Echo Golf Hotel“ in Grafenwöhr gestartet, und sollte IFR nach Mönchengladbach fliegen. Über dem nördlichen Baden-Württemberg verschwand der Transponder- und Radarkontakt, Notruf wurde keiner abgesetzt. Daraufhin wurde RCC-Münster alarmiert. Das war der Startschuss für die „SAREX Adler 2019“. Die SAR-Leitstelle in Münster ist durchgehend in Stärke 1/3 (1 Offizier / 3 Unteroffiziere) besetzt und hat sofort die Alarmierung und



Ein Flugzeugwrack wurde auf dem Standortübungsplatz Kilsheim vorbereitet

Koordinierung der Kräfte übernommen. Das „Drehbuch“ sah vor, dass der SAR-Hubschrauber aus Niederstetten kurzfristig anderweitig gebunden war, es musste daher weitere Unterstützung aus dem benachbarten Ausland angefordert werden. RCC Münster fragte bei „Austrocontrol“ in Wien und dem „Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt“ an, das zusammen mit der Schweizer Luftwaffe einen Super Puma Hubschrauber in SAR-Bereitschaft hält. In Wien startete nach der Alarmierung eine Cessna Citation, mit SAR Peil- und Kommunikationseinrichtungen. In Dübendorf, einem Militärflugplatz nahe Zürich, hob der Schweizer Such- und Rettungshubschrauber ab. Parallel dazu wurden alle verfügbaren Informationen aus Flugplan und Radaufzeichnungen eingeholt und an die Retter weitergegeben. „Alarmierung, Koordinierung und Führung der Kräfte sind die Haupt-Trainingsbereiche für die „SAREX-Adler 2019“, erläuterte der Leiter des RCC in Münster, Oberstleutnant Hans-Joachim Rösen, den Übungsschwerpunkt. Die Kommunikation und der Informationsaustausch untereinander ent-



Vom SAR-Kommando aus Niederstetten kam eine „Huey“ an den „Absturzort“

scheiden über das schnelle Auffinden des vermissten Flugzeugs. Das österreichische Flächenflugzeug konnte aufgrund der Flughöhe und der Nähe zum Suchgebiet als erstes Einsatzmittel ein Notsignal empfangen. Diese Daten wurden über RCC Münster sofort an den Schweizer Hubschrauber weitergeleitet. Dadurch konnte der Super Puma direkter und schneller an das Suchgebiet herangeführt werden. Auch ihm gelang es, das Notsignal elektronisch zu empfangen und die Absturzstelle durch Peilung und

letztendlich durch optische Wahrnehmung einer Rauchsäule zu entdecken. Mittlerweile konnte auch die „Huey“ des SAR-Kommandos Niederstetten zum Luftnotfall der „Charlie-Golf Hotel“ geführt werden und traf kurz nach dem Super Puma am Absturzort ein. Beide Rettungshubschrauber waren mit je einem Luftrettungsmeister als medizinisch ausgebildetem Fachpersonal besetzt. Schnell fand man im crashgelandetem Rumpf der Maschine eine „schwerverletzte“ Person, die gemeinsam versorgt wurde. Dass man dies alles so realitätsnah in einem echten Flugzeugwrack in einer Übung darstellen konnte, ist Hauptfeldwebel Benjamin Peinzger zu verdanken. Er ist in Niederstetten in der 7. Staffel Luftrettungsmeister und im Zivilleben als freiwilliger Feuerwehrmann engagiert. Durch Zufall kam er an das Flugzeugwrack, das anscheinend einmal ins Hamburger Hafenbecken „geplumpst“ war und rettete es vor der Verschrottung. Seitdem war es schon bei mehreren Feuerwehr- und Katastrophenschutzübungen im Einsatz und ermöglicht realitätsnahe Übungsszenarien. Beim Aufbau der Übungslage half außerdem das



Aus Dübendorf kam der Such- und Rettungsheli der „Swiss Air Force“

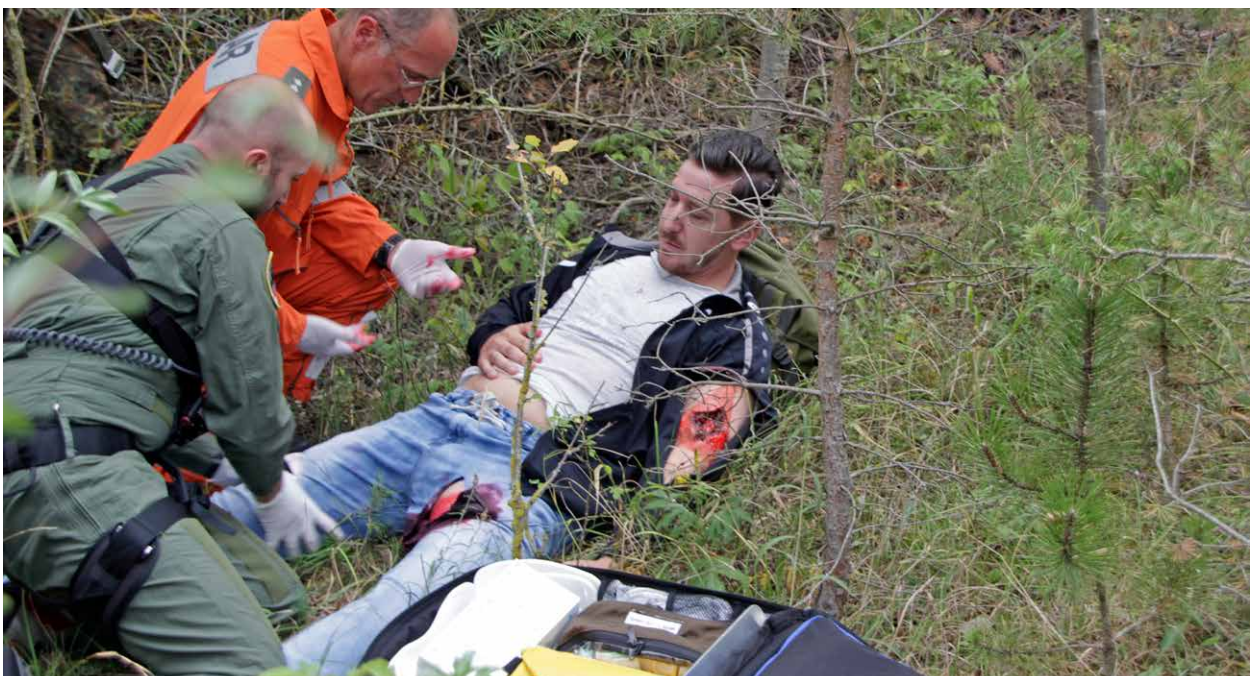


Internationale Zusammenarbeit bei der Versorgung der Verletzten

Logistikbataillon 461 aus Walldürn mit Transport- und Krankkapazität. Aber zurück zur Übung „SAREX Adler“. Wo war die zweite Person? Im Wrack befand sie sich nicht. Nachdem die beiden Luftrettungsmeister durch die Verletztenversorgung der ersten Person gebunden waren, mussten

die Piloten der Rettungshubschrauber eine Personensuche organisieren. Schnell fand man die zweite Person, „schwerverletzt“ mit Arm- und Beinverletzungen in einem Waldstück. Bis zum Eintreffen des medizinischen Personals musste ein SAR-Pilot seine San- und Ersthelferkenntnisse an-

wenden und den Verletzten versorgen und betreuen. Während der Ereignisse am Boden blieb man mit RCC Münster in Verbindung. Von dort wurden weitere Hilfsmaßnahmen koordiniert und die anschließende Verletztenversorgung in die Krankenhäuser organisiert. Die verletzte Person im Waldgebiet wurde von der Super Puma im Außenwindschverfahren aufgenommen. Ort des Geschehens war der Standortübungsplatz in Kilsheim, ca. 15 Flugminuten vom Heeresflugplatz Niederstetten entfernt. Am Nachmittag gab es ein gemeinsames Debriefing. Optimierungspunkte erkannte man in verschiedenen Bereichen der Kommunikation der Luftfahrzeuge untereinander. Alarmierung und Koordination der Kräfte klappte sehr gut. Man war sich einig, dass diese einmal jährlich stattfindende Übung sehr sinnvoll ist und nicht nur die gemeinsamen Prozesse schult, sondern auch den



Auch die Piloten der SAR-Maschine beteiligen sich als medizinisch ausgebildete Ersthelfer am Unfallort



Drei Länder, drei verschiedene Luftfahrzeuge: „SAREX Adler“ ist immer eine internationale Übung

persönlichen Kontakt der handelnden Personen in der „SAR-Community“ verbessert. Zum Abschluss gab Major Marcus Preuß, Staffelkapitän der 7./TrspHubschrRgt 30, einen Ausblick auf die nähere Zukunft. Beginnend ab November 2019 soll die erste der sieben neuen Maschinen vom Typ H 145 LUH SAR geliefert werden.



Das neue Staffelwappen der 7. Staffel beinhaltet auch den Hinweis auf die Einsatzbereitschaft rund um die Uhr („7/24“) – und dies an 365 Tagen im Jahr

Mitte 2020 soll das SAR-Kommando Niederstetten bereits mit dem neuen Hubschrauber einsatzbereit gemeldet werden. Die letzte „Huey“ wird 2021 ausgemustert. Die neuen H 145 LUH SAR-Hubschrauber werden die weltweit modernsten Such- und Rettungshubschrauber ihrer Klasse sein. Neben der notfallmedizinischen Ausrüstung gehören Lasthaken, Außenwinde, Suchscheinwerfer und IR/Wärmebildgerät zum Ausstattungspaket. An Kommunikationsmöglichkeiten wird es nicht fehlen. Satellitenkommunikation (SATCOM), Telefon, WLAN und die Möglichkeit für digitalen Behördenfunk (DigBOS) sind eingeplant, zusätzlich weitere Möglichkeiten zur Funkortung abgestürzter Luftfahrzeuge und vermisster Personen. Erste Umschulungen sind bereits angelaufen. Die Ablösung, Umschulung und Professionalisierung wird bei laufender SAR-Bereitschaft stattfinden. In einem früheren Beitrag wurde in diesem Zusammenhang schon einmal

von der „Operation am offenen Herzen“ gesprochen. Dies beschreibt sehr treffend den anstehenden Typwechsel. Alle drei SAR-Kommandos bleiben auch während der Umrüstphase rund um die Uhr einsatzbereit. Es werden spannende Zeiten.

Die nächste „SAREX Adler“-Übung wird 2020 in der Schweiz stattfinden. Dann mit einem anderen Szenario und anderen Übungsschwerpunkten als dieses Jahr in Niederstetten. Es ist geplant, dass die 7./TrspHubschrRgt 30 dann bereits mit dem neuen Such- und Rettungshubschrauber H145 LUH-SAR teilnimmt.

Der Autor:

Oberstleutnant d.R. Peter Straub
 Pressestabsoffizier TrspHubschrRgt 30
 Niederstetten

Fotos:

Oberstleutnant der Reserve Peter Straub

SAR-Kommando Land

Highlights bei Einsatz- und Ausbildung 2019

Nichts ist so wenig vorhersehbar wie der Ablauf der Einsätze auf SAR-Kommandos. Dies bestätigte sich auch 2019 wieder, denn es gab einige außergewöhnliche Alarmierungen und besondere Ausbildungssituationen. An drei Beispielen schildern wir das breite Spektrum, in dem sich die SAR Flieger bewegen.

Beispiel 1: Freizeitpark
Geiselwind bei Würzburg –
„Top of the world“ hängt in
60 Metern Höhe fest –
es wird eine fliegerisch sehr
anspruchsvolle Rettung –
„Airwolf“ im Einsatz

Es war ein schöner Spätsommertag am 3. September 2019. Um 15.38 Uhr klingelte im SAR-Kommando Niederstetten das Alarmtelefon. Im Freizeitpark Geiselwind bei Würzburg war Großalarm. 23 Personen steck-

ten in der Aussichtsplattform „Top of the World“ in 60 Metern Höhe fest. Niemand war verletzt, aber die Besucher mussten aus der misslichen Lage schnell befreit werden. Die Feuerwehr war mit Höhenrettern bereits im Einsatz und man entschied sich für die Abbergung der Personen im Helikopter-Winschverfahren. Drei Hubschrauber mit Winde wurden alarmiert, darunter auch der Bundeswehr Hubschrauber aus Niederstetten. Die Besatzung entschied sich, mit „Airwolf“ abzuheben, einem gewichtsoptimierten „Huey“ Hubschrauber, der speziell bei Windeneinsätzen und im Gebirge zum Einsatz kommt. Nach 20 Minuten Flugzeit war „Rescue 64“, so der Funkname, am Einsatzort. Ein Landefeld war neben dem Fahrgeschäft vorbereitet, einige Höhenretter waren bereits zur Betreuung zu den eingeschlossenen Parkbesuchern aufgestiegen. Die Besatzungen entschlossen sich, jeweils eine Person im Doppelwinsch-Verfahren mit dem Retter zusammen an die Winde zu nehmen. In einem gemeinsamen Briefing wurden die Bergestrategie und die Ruffrequenzen festgelegt und jedem Hubschrauber ein Höhenretter mit-

gegeben. Die Maschinen wurden von nicht benötigter Ausrüstung weiter entlastet und der Innenraum für die Aufnahme von mehreren Personen vorbereitet. Die erforderliche Schwebeflughöhe zur Windenrettung bedeuteten HOGE-Bedingungen. Das heißt, schweben im freien Raum ohne Bodeneffekt, das verlangt mehr Triebwerksleistung und bietet weniger optische Orientierungspunkte (Referenzen) für den Piloten. Ein weiteres Problem zeigte sich beim ersten Bergeanflug. Die Crew entschied sich zunächst wegen der besseren Sichtreferenz näher am Mast des Fahrgeschäfts zu bleiben. Der Hauptrotor hatte dabei nur ca. einen Meter Abstand zum Hindernis, der Mastspitze des Fahrgeschäfts. Der Rotorabwind wurde durch den kugelförmigen Aufbau des Fahrgeschäfts gestört und brachte Unruhe in die Fluglage. Bei den weiteren Rettungsumläufen entschied man sich, weiter weg von der Kugel zu bleiben und die volle Länge des 45 m Windenseils zu nutzen. Dies brachte zwar eine ruhigere Fluglage, aber eine deutlich schlechtere Position zum Mast als optischem Referenzpunkt. Der steuerführende Pilot hatte die Referenz in seiner 5 Uhr

Blickposition – einer sehr anstrengenden und ungünstigen Blickposition. Der zweite Pilot unterstützte durch zusätzliche Kontrolle und koordinierte den Funk mit den Bodenkräften und dem Höhenretter am Seil.

Im Wechsel mit dem Polizeihubschrauber wurden nacheinander die Personen aus der Gondel aufgewünscht und am Windenseil hängend auf dem Boden abgesetzt. Auch diese Entscheidung erwies sich als vorteilhaft und ermöglichte schnellere Umläufe. Weitere Schwierigkeiten hingen mit der Bauform der Hubgondel zusammen. Der abgewünschte Höhenretter verschwand wie unter einem Vordach und war für den Bordtechniker nicht mehr sichtbar. Die Kommunikation erfolgte dann nur über BOS-Sprechfunk und über Mittelsmann am Boden. Alles in Allem ein schwieriger, fliegerisch sehr anspruchsvoller Einsatz. Es zeigte sich, dass das vorausgegangene Training mit den Berg- und Höhenrettern und die einheitliche Zeichensprache sehr wertvoll waren.

Rechtzeitig vor Einbruch der Dunkelheit waren alle Gondelbesucher wie-

der auf festem Boden. Die Besatzung hatte eine Menge Entscheidungen zu treffen und war voll gefordert; es war ein wirklich außergewöhnlicher Einsatz, der nur mit dem Hubschrauber möglich war.

Beispiel 2: Baumlandung eines Segelflugzeugs nahe der Porta Westfalica – Besatzung war mehrere Stunden in 30 Metern Höhe gefangen

Es war ein klarer, sonniger und etwas böiger Spätsommertag. Ein doppel-sitziges Kunststoff-Segelflugzeug war in der Gegend der Porta Westfalica unterwegs. Vermutlich hatte sich der Pilot mit der Flughöhe verschätzt und landete in einem Waldgebiet. Der Flieger blieb in ca. 30 Metern Höhe in den Bäumen hängen. Um 16.38 Uhr erfolgte die Alarmierung von „SAR 41“ am Luftrettungsstütz-

punkt Nörvenich durch das RCC Münster. Flugzeit zur Absturzstelle war ca. eine Stunde. Vor Ort war bereits die Feuerwehr mit Höhenrettern im Einsatz und konnte das Segelflugzeug vor weiterem Absturz sichern. Eine Rettung der beiden Insassen war vom Boden aus nicht möglich. Es blieb nur die Alternative einer Hubschrauber-Windenrettung. Ein erster Probeanflug zeigte durch den Downwash verursachte starke Bewegungen des Segelflugzeugs in den Baumwipfeln, worauf die Flughöhe für das Winschmanöver weiter erhöht wurde. Die Kommunikation mit den Flugzeuginsassen erfolgte über den Flugfunk, der problemlos funktionierte. Ein Höhenretter der Feuerwehr wurde zum Flugzeug abgewünscht, und war durch die Baumspitzen für die Heli-Besatzung nicht mehr erkennbar. Auch hier erfolgte die Kommunikation ausschließlich über BOS-Funk. Der steuerführende Pilot musste sich in großer Schwebeflughöhe ohne geeignete Referenz zu einem fixen optischen Punkt ganz auf die Angaben seines Co-Piloten und auf den Luftrettungsmeister an der Winde verlassen. Wichtige Lage-Informationen konnte auch der Segelflieger geben, denn der Höhenretter hatte mit den Bäumen und Ästen im wahrsten Sinne „alle Hände voll zu tun“ und keine freie Hand mehr für die Bedienung des Funkgeräts. Letztendlich gelang die Befreiung der beiden Personen aus der gefährlichen Lage. Über vier Stunden nach dem Absturz hatten sie wieder sicheren Boden unter den Füßen. Für die Besatzung vom SAR 41 waren die langandauernden Hoverzeiten von über 15 Minuten und die laufende Kommunikation mit verschiedenen Funkstellen anstrengend. Auch dies ein Rettungseinsatz, der nur mit ei-





nem Hubschrauber und einer gut ausgebildeten Besatzung möglich war. Es zeigte sich auch hier, wie wichtig das stetige Training mit Höhen- und Bergrettern der Rettungsorganisationen ist.

Beispiel 3: Ausbildung der Luftrettungsmeister – Luftverladelehrgang an der Lufttransportschule in Altenstadt

Neben den beiden Piloten gehört zu jeder SAR Besatzung der Luftrettungsmeister. Er kennt sich nicht nur mit der Bordtechnik des bewährten

Hubschraubers aus, er ist auch umfangreich und medizinisch als Luftrettungsmeister sowie als Luftverladefeldweibel ausgebildet. Er bedient die Winde und weist den steuerführenden Piloten ein. Außerdem ist er wichtiges zusätzliches Augenpaar bei der Suche nach vermissten Personen. Der Ausbildungsinhalt zum Luftverladefeldweibel ist in drei Abschnitte aufgeteilt. Erstens: Einführung, Technik und Grundlagen in Bückeburg. Zweitens: Praxis am Heimatstandort Niederstetten und Drittens: Ein 14-tägiger Luftverladelehrgang an der Lufttransportschule Altenstadt. Dabei lernt man das ganze Spektrum an Lasten und Luftverlastbarkeit kennen, die einem im SAR Betrieb begegnen können. Das reicht vom Skidoo-Raupenfahrzeug der Bergwacht, über Bergegerät der Höhenretter oder Gerätschaften des THW wie

Pumpen, Meiselhammer und Abstützpfosten, bis zur Feuerlöschrüstung der Brandabwehr- und Brandbekämpfungstrupps. Auch Löschbehälter wie der „Semat“ oder der „Bambi Bucket“ werden am Lasthaken von SAR-Hubschraubern geflogen. Jede Außen- oder Innenlast hat ihre Besonderheit. Der Luftverlademeister muss sie kennen. Das macht deutlich, wie anspruchsvoll und vielseitig die Verwendung des Luftrettungsmeisters ist und warum die Ausbildung einige Jahre in Anspruch nimmt.

Der Autor:

Oberstleutnant Peter Straub
Presse und Öffentlichkeitsarbeit
Transporthubschrauberregiment 30

Die Fotos:

Alexander Bozic

Mustereinweisungsurkunde CAT-C UHT

Aushändigung der ersten Urkunden CAT-C Mustereinweisung UH TIGER

Na endlich! –
könnte man sagen.

Die DEU/FRA AusbEinr TIGER verzeichnet erste sichtbare Erfolge bei der Genehmigung der Ausbildung nach DEMAR 147. Der LtrDtA DEU/FRA AusbEinr TIGER, Oberstleutnant Schumann, konnte in seiner Funktion als beauftragter Ausbildungsleiter TIGER des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum die ersten Urkunden CAT-C UH-TIGER unterschreiben.

Die Aushändigung der ersten Urkunden an die Trainingsteilnehmer der DEU/FRA AusbEinr TIGER erfolgte am 26.11.2019 durch Oberst Schütte in seiner Funktion als stv. verantwortlicher Leiter der Einrichtung.

Mit diesen Urkunden wurde 6 von 10 Lehrgangsteilnehmern des Lehrganges CAT-C UH-TIGER bestätigt, dass sie



gem. den Anforderungen DEMAR 147 die theoretischen Teile der genehmigten luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung absolviert und die entsprechenden Prüfungen CAT-C UH-TIGER erfolgreich abgelegt haben.

Um die Normen der DEMAR 147 zu erfüllen, müssen die genehmigten Schulungsunterlagen des luftfahrzeugmusterbezogenen Trainings für den UH-TIGER in den vorgegebenen Ausbildungsstunden abgearbeitet und die entsprechenden Kenntnisse mit einer abschließenden Prüfung nachgewiesen werden.

Die DEU/FRA AusbEinr TIGER hat hiermit den Grundstein für weitere Genehmigungen gelegt. Neben diesem Lehrgang werden bereits alle anderen Trainings ebenso nach den Regeln der DEMAR 147 durchgeführt, um die Anerkennung des technischen Personals TIGER bei der späteren Überleitung in den Regelungsraum DEMAR 145 in den Verbänden in Fritzlar und Le Cannet-des-Maures leichter zu erreichen.

Der Autor: Leutnant Beatrix Müller

Foto: Oberstleutnant Jan Schumann

„in a nutshell“

Löschen, wo andere nicht hinkommen ...

Brandbekämpfung aus der Luft ist eine bedeutende Fähigkeit zur Unterstützung von zivilen und militärischen Feuerwehreinsatzkräften. Ob in schwer zugänglichem Gelände oder bei drohenden Sekundärgefahren für Mensch und Material am Boden, beispielsweise durch Munitionsaltlasten auf Truppenübungsplätzen – der Löschwassereinsatz aus der Luft ist schnell und effektiv.

Am Flugplatz Faßberg (Lüneburger Heide) führte die Einsatzprüfung NH90 der Division Schnelle Kräfte in den vergangenen Tagen die operationelle Bewertung für den Feuerlöschbehälter „Bambi Bucket“ durch. Hierbei handelt es sich um einen faltbaren Löschbehälter aus stabilem Gewebematerial, der an einer 15 Meter langen Leine geflogen wird. Getestet wurden vor allem die Wasseraufnahme aus stehenden und fließgewässern, aber auch aus mobilen Feuerlöschbecken, die durch die Feuerwehr am Boden befüllt werden können. Angefangen mit ersten technischen Erprobungen bis zu



Wasseraufnahme aus fließenden Gewässern

den abschließenden Flugversuchen mit Wasseraufnahme und dem ersten realen Löscheinsatz auf dem Truppenübungsplatz Bergen, wurde der „Bam-

bi Bucket“ auf seine Flugeigenschaften und Einsatztauglichkeit am NH90 getestet. Im Ernstfall kann der 85 Kilogramm schwere, faltbare Behälter als Innenlast im NH90 schnell zu seinem Einsatzort transportiert werden und ist dort innerhalb von Minuten aufgebaut und einsatzbereit. Mit einem Fassungsvermögen von 2000 Litern kann er mehr als die doppelte Menge an Wasser transportieren und ist dem aus UH-1D-Zeiten bekannten „Smokey“ Feuerlöschbehälter somit weit überlegen. Durch den Einsatz des neuen Systems wird die Effizienz des gesamten Löschvorgangs deutlich erhöht.

Mit der nun zeitnahen Einführung in die Verbände kann das Fähigkeitsprofil des NH90 zukünftig um eine Kernkompetenz im zivil-militärischen Katastrophenschutz erweitert werden.

Der Autor:

Hauptmann Steven Braun, DSK Dez EinsPrfg

Foto:

Hauptmann Diederichs, DSK Dez EinsPrfg

»in a nutshell«

Die ersten DEMAR-Urkunden

Aushändigung der ersten DEMAR 147 Mustereinweisungsurkunden CAT B1.3 NH90 in Faßberg



Lehrgang DEMAR CAT B 1.3

Am 2. Oktober 2019 war es so weit: nach neun Monaten intensivster Ausbildung in der Halle 8 am Fliegerhorst Faßberg konnten die ersten neun DEMAR CAT B 1.3 Urkunden in der Bundeswehr vergeben werden.

Der erste Lehrgang dieser Art war leider drei Wochen vor Vergabe der Genehmigungsurkunde durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr am 03.07.2018 gestartet, sodass bei der VI. Inspektion des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums im März 2019 noch keine DEMAR Urkunden vergeben werden durften.

Nach Abschluss dieser Ausbildung stehen nun den Verbänden neun Fachkräfte zur Verfügung, die in den nächsten drei Jahren in einem DEMAR Betrieb zu sogenannten „Freigabeberechtigten“ ernannt werden können. Die frisch ausgebildeten Fachkräfte beherrschen nun 1.200 der insgesamt 17.500 Datenmodule der technischen Dokumentation des NH90 (IETD).

Als Lehrgangsbester wurde der Technische Regierungshauptsekretär Marc Pfannstiel aus Bückeburg, dicht gefolgt von der einzigen weiblichen Teilnehmerin, Frau Christin Struwe, ausgezeichnet.



Der Autor:
Oberstleutnant O. Gericke,
Inspektionschef VI. Inspektion, LGB

Fotos:
Bundeswehr, C. König

„in a nutshell“

Mit dem **Rad** zur Arbeit

Luftfahrzeugtechnische NH90 Ausbilder fahren
fast 10.000 Kilometer mit dem Rad.



Radgruppe VI. Inspektion

Man hat ja heutzutage den Eindruck, dass man der Klimahysterie nicht mehr entkommen kann. Die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ zeigt auf, dass man mit dem Verzicht auf das Auto sicherlich auch einen kleinen Beitrag zum Umweltschutz leisten kann. Etwas höher anzusehen ist jedoch das gute Gefühl, dem Körper mit solchen Aktionen etwas Gutes zu tun. Denn nur so können wir unsere körperliche Leistungsfähigkeit erhalten beziehungsweise verbessern.

Vom 01. Mai bis 31. August 2019 beteiligten sich neun Inspektionsangehörige der luftfahrzeugtechnischen Ausbildung am NH90 in Faßberg an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit in Niedersachsen“. Durch die Teilnehmer wurden 9847,0 km (2018: 6513,4 km) geradelt und damit 1938,00 kg CO₂ eingespart, sowie 230.000 kcal verbraucht.

Nächstes Jahr gilt es, die 10.000 km Grenze zu knacken!

Der Autor:

Oberstleutnant O. Gericke,
Inspektionschef VI. Inspektion, LGB

Fotos:

Bundeswehr, C. König

Die Sonderaußenlast

Transporthubschrauberregiment 30 führte mit Unterstützung des zivil-militärischen „Systemzentrum Drehflügler Heer“ aus Donauwörth und unter Beteiligung des HSG64 aus Laupheim eine Weiterbildung der luftfahrzeugtechnischen Offiziere (LFTO) am Heeresflugplatz Niederstetten durch. Hierbei ging es um die Vermittlung und Vertiefung theoretischer und praktischer Inhalte zur Verbringung von Sonderaußenlasten.

Sonderaußenlasten sind alle nicht-standardisierten Außenlasten, für die es kein standardisiertes Freigabeverfahren gibt. Standardisierte Außenlasten können, anders als die Sonderaußenlasten, einfach durch einen Luftverladefeldwebel vorbereitet und geflogen werden. Sonderaußenlasten sind z.B. havarierte Luftfahrzeuge, außergewöhnliche Versorgungsartikel, Geräte oder auch Infrastruktur wie Brückenteile.

In der Truppe ist einzig der luftfahrzeugtechnische Offizier (Truppendienstoffizier mit technischem Studium oder Fachdienstoffizier mit Ausbildung zum Techniker) verantwortlich und berechtigt die notwendige Freigabe für die Luftverlastung zu erteilen. Hierzu gehört eine Lastenbe-

rechnung, ein Kranhängeversuch und die Dokumentation der vorgeschriebenen Maßnahmen. Ferner benötigt er breit gefächerte Kenntnisse zum Luftfahrzeug, um Möglichkeiten, aber auch Systemgrenzen einschätzen zu können und der Besatzung beratend zur Seite zu stehen.

Weiterhin ist Basiswissen zu zivilen Grundlagen, Sicherheitsbestimmungen, STANAG's, Gefahrgut- und Luftfrachtsicherheit notwendig. Je nach Komplexität des Transportvorhabens kann die Vorbereitung mehrere Wochen in Anspruch nehmen.

Als aktuelle Grundlage zum Transport von Material mit dem NH90 dient das vorläufige Beladehandbuch, welches sich weiterhin in der Erstellung und zur Zulassung beim Luftfahrtamt der Bundeswehr befindet. Bis zur Veröffentlichung sind daher alle deutschen Außenlasten nur als Sonderaußenlasten zu fliegen. Umso wichtiger ist es, diese Fähigkeit zu erhalten und zu professionalisieren. Die Berechnung zum Außenlasttransport besteht aus der Bestimmung geometrischer Beziehungen, der Prüfung auftretender Belastungsarten, Verwendungsgrenzen des Gehänges, Berechnung und





Erdung und Einhängen der Außenlast „Bell UH-1D“



Aufnahmen der Außenlast

Bestimmung der Bruchlasten und das Berücksichtigen von spezifischen Limitierungen des benutzten Materials. Zur Dokumentation wird ein Sonderaußenlastbericht erstellt, in dem die Angaben allgemeiner Art, zur Sonderlast, zum Außenlastgerät, zur Durchführung und Anlagen enthalten sind. Die Angaben zur Durchführung, wie etwa das Verhalten der Last im Flug, werden im Nachgang durch die Luftfahrzeugbesatzung dokumentiert und dient dem luftfahrzeugtechnischen Offizier als Feedback zur Vorbereitung und zugleich als Grundlage zu einer möglichen Verbesserung für gleiche oder ähnliche Vorhaben. Wenn sich die häufige Wiederholung gleichartiger Sonderaußenlasttransporte abzeichnet, kann diese auf Grundlage des Sonderaußenlastberichtes auch zur Musterlast eingesteuert werden.

Zur Durchführung der Weiterbildung wurde der seit November 2016 am Heeresflugplatz Niederstetten stationierte NH90 TTH (Tactical Transport Helicopter) eingesetzt.

Die zulässige Gesamtmasse beträgt 11.000 kg im Betrieb mit Außenlast. Davon entfallen etwa 7.200 kg auf das Luftfahrzeug in seiner Standard-Rüstkonfiguration. Die Differenz von 3800kg kann auf Besatzung, Kraftstoff und Lasten verteilt werden. Der Kraftstoffverbrauch kann im Außenlastflug mit 550 kg/h angenommen werden.

Im Rahmen des Weiterbildungsvorhabens wurden verschiedene Übungslasten zur Eingewöhnung freigegeben und geflogen. Im späteren Verlauf wurde das Niveau gesteigert und schließlich auch ein leerer 20-Fuß Container mit 2.350 kg, ein Luftfahrzeug-Stromversorgungsaggregat mit 2.300 kg, sowie die betagte Bell UH-1D „Huey“ in Sonderlackierung, mit etwa 1.900 kg als Außenlast geflogen.

Neben der Befähigung zur Berechnung und Freigabe der Außenlast wurden die luftfahrzeugtechnischen Offiziere auch im Einhängen der Außenlast geschult.

Es ist ein überwältigendes Gefühl, unter einem tonnenschweren Hubschrauber im Schwebeflug zu stehen, gepeitscht vom Abwind des mit 16,3m im Durchmesser großen Hauptrotors und der Geräuschkulisse von Triebwerken, die im Notfall jeweils bis zu 3.000 PS leisten können. Die förmliche „Ruhe nach dem Sturm“ und der Hubschrauber mit der Außenlast am Horizont, sind letztendlich die Belohnung guter Vorbereitung.

Für die Fähigkeitsentwicklung im Bereich NH90 waren sich alle Beteiligten im Anschluss einig: Diese Woche war wieder ein deutlicher Schritt nach vorn!

Der Autor:

Oberleutnant Marco Weigand, luftfahrzeugtechnischer Offizier und Systemprüffoffizier NH90 im Transporthubschrauberregiment 30

Fotos:

OLt Weigand, HF Tiefel

„in a nutshell“

Regiments-Trauertag

„Ich hatt' einen Kameraden, Einen bessern findst du nit. Die Trommel schlug zum Streite, Er ging an meiner Seite Im gleichen Schritt und Tritt.“

„Erst wenn keiner mehr an einen denkt, dann ist er wirklich gestorben!“

Fritzlar. Das Kampfhubschrauberregiment 36 hat den Montag nach Volkstrauertag zum jährlichen Gedenktag des Verbandes festgelegt.

Aus diesem Grund fand am 18. November 2019 am Ehrenmal in der Georg-Friedrich-Kaserne ein Gottesdienst zum Gedenken an alle gefallenen, getöteten, verunfallten und verstorbenen Soldatinnen, Soldaten, zivilen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Kampfhubschrauberregiments 36 statt.

Oberstleutnant Schmuck lobte und bedankte sich für die hervorragende Arbeit der Soldatinnen und Soldaten sowie aller zivilen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Standort. Er verwies darauf, dass besonders an

diesen Tagen das Bewusstsein, „nicht in einem normalen Beruf tätig zu sein“, jedem in Erinnerung gerufen wird. Unsere professionelle Arbeit, nicht nur im Einsatz, ist fast immer mit erhöhten Gefahren verbunden, jedoch für die fortwährend erforderliche Einsatzfähigkeit unabdingbar.

Schmuck betonte, wie stolz er auf die Angehörigen des Verbandes ist und wie schmerzlich die von uns Gegangenen vermisst werden.

Oberstleutnant Schmuck beendete die Gedenkfeier mit dem für alle Anwesenden wichtigen Satz „Erst wenn keiner mehr an einen denkt, dann ist er wirklich gestorben!“ und gab im Anschluss an die Veranstaltung allen die Zeit, alleine oder im Team den gefallenen, verstorbenen und verunglückten des Standortes zu gedenken – zu trauern.



Ehrenmal

Der Autor:

Oberstleutnant Templin-Dahlenburg,
Personalstabsoffizier
KpFHubschr Rgt 36

Fotos:

Bundeswehr / Oberstleutnant Templin-Dahlenburg

„in a nutshell“

Modernisierung für die **Sicherheit**

Fritzlar. Auf dem Heeresflugplatz Fritzlar wurde am 23. Oktober 2019 der nächste Schritt Richtung Modernisierung begangen. Das alte Radar ASR-910 (Aerodrome Surveillance RADAR) wurde abgebaut. Seit Juni 1983 war es das verlässliche Arbeitsgerät der militärischen Flugsicherung am Heeresflugplatz Fritzlar. Das analoge System wird durch ein digitales System ersetzt, das ASR-S. Das digitale System wird permanent in Betrieb sein, wovon nicht nur die Flugsicherung am Heeresflugplatz Fritzlar, sondern auch die Flugsicherheit in großem Maße profitiert. Damit der Betrieb des Heeresflugplatzes Fritzlar sichergestellt werden kann, arbeiten Teile des militärischen Flugsicherungspersonals im Rahmen des Radarflugbetriebs bis zur Inbetriebnahme des neuen Radars vom Standort der Deutschen Flugsicherung in Langen weiter.

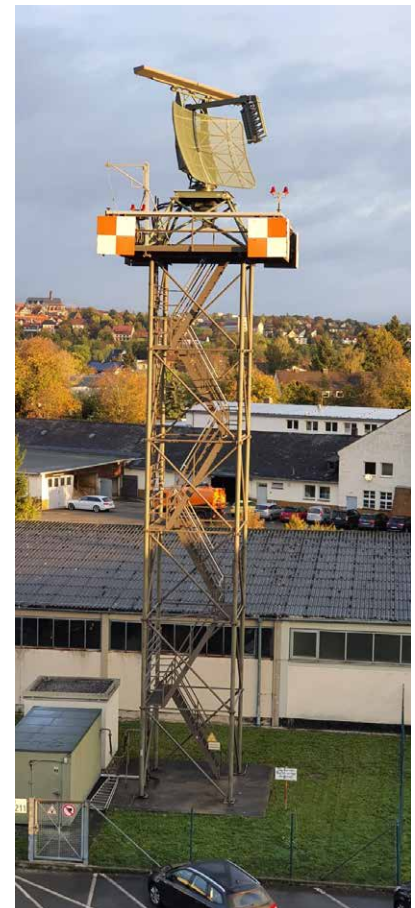
Der Autor:

Oberstleutnant Templin-Dahlenburg,
Personalstabsoffizier, KpffHubschrRgt 36



Fotos:

Bundeswehr / Oberstleutnant Templin-Dahlenburg




 „in a nutshell“

Der fliegende Teppich

Erprobung „Fliegender Teppich“ beim TrspHubschrRgt 30 in NIEDERSTETTEN

Im Januar 2018 führte eine BELL UH-1D der 7./ TrspHubschrRgt 30 eine Sicherheitslandung in der Nähe des Heeresflugplatz NIEDERSTETTEN durch. Der Landeplatz war aufgrund der Witterungsverhältnisse aufgeweicht. Dies führte dazu, dass der Hubschrauber auf dem vorhandenen, weichen Untergrund nicht ohne weiteres bewegt werden konnte. Durch diese Erfahrung wurde die Fähigkeitslücke, Hubschrauber im Gelände, auf weichem Untergrund, mit eigenen Mitteln und Kräften zu bergen, aufgezeigt. Mit diesem Sachstand hat das TrspHubschrRgt 30 an der Bergeübung ELEPHANT RECOVERY 19 teilgenommen. Während dieser Übung wurde das Faltstraßensystem vom schweren Pionierbataillon 901 aus HAVELBERG vorgestellt.

Dieses Faltstraßensystem wurde so modifiziert, dass das Zugfahrzeug der Faltstraße ein Faltstraßensegment von 10 m Länge ziehen konnte. Auf diesem Faltstraßensegment wurde eine BELL UH-1D positioniert.

Die Kombination aus Zugfahrzeug, Faltstraßensegment und BELL UH-1D wurde dann durch schweres Gelände gezogen. Bei besonders schwerem Gelände kann das Faltstraßensegment auch durch einen Bergepanzer gezogen werden.

Mit diesen Erkenntnissen entstand im TrspHubschrRgt 30 die Idee die Faltstraße auch als Bergegerät für einen NH90 zu nutzen. Nachdem erste technische Daten mit der 3. Kompanie des schweren Pionierbataillon 901 ausgetauscht wurden, um eine Machbarkeitsstudie zu erstellen, sowie alle Informationen ausgetauscht und eine Erprobung des „FLIEGENDEN TEPPICH“ für Ende September in NIEDERSTETTEN angesetzt wurde, begann Mitte Juli 2019 die Feinplanung. Schwerpunkt dieser Erprobung war es, eine eventuelle Bergemöglichkeit für den NH90 aus schwerem Gelände zu testen und die neue Einsatzmöglichkeit des Faltstraßengerätes in die technische Dokumentation mit aufzunehmen.

Am 25.09.2019 hat die 6./TrspHubschrRgt 30 in Zusammenarbeit mit Personal und Material der 3. Kompanie des schweren Pionierbataillon 901 den „FLIEGENDEN TEPPICH“ erprobt. Dabei wurde zuerst der NH90 von einem befestigten Untergrund mittels Seilwinde des Faltstraßengerätes auf die Faltstraße gezogen. Danach absolvierte die Kombination aus Faltstraße und NH90 eine Entfernung von 300 m über weichen Untergrund. Als nächster Schritt wurde der NH90 im weichen Gelände abgestellt, um diesen dann wiederum per Seilwinde auf die Faltstraße zu ziehen. Nachdem auch diese Erprobung durchgeführt wurde, hat das Faltstraßengerät die Kombination aus Faltstraße und NH90 an eine befestigte Fläche gezogen. Der NH90 wurde dort mittels der Seilwinde des Faltstraßengerätes von der Faltstraße auf die befestigte Fläche gezogen.

In einem möglichen Bergungsszenario hätte der NH90 jetzt, auf der befestigten Fläche stehend, von einem



Kran auf einen Tieflader verladen und abtransportiert werden können.

Die Erprobung wurde mit folgendem Ergebnis abgeschlossen. Das Faltstraßengerät ist geeignet, um einen NH90 aus schwerem Gelände zu bergen. Besonders hervorzuheben ist, dass keinerlei Vorarbeiten am Luftfahrzeug durchzuführen sind, um das Luftfahrzeug zu bergen. Sollte es dazu kommen, dass das Luftfahrzeug mit einem oder mehreren Rädern eingesunken ist, kann mit Hilfe der Faltstraße in Verbindung mit einfachem Gerät das Luftfahrzeug schnell geborgen werden.

Nichts desto trotz hat die Erprobung auch verschiedenen Handlungsbedarf aufgezeigt, der bereits bei der 2. Bergkonzeptbesprechung NH90 an vorgesetzte Dienststellen gemeldet wurde.



Der Autor:
Hauptmann Thiemo Brader,
FT0
6./TrspHubschrRgt 30

Fotos:
6./TrspHubschrRgt 30

Hoher Besuch bei den „30er“

Niederstetten – Über den aktuellen Sachstand hinsichtlich Infrastruktur, Ausbildungsstand und Einsatzbereitschaft des Verbandes informierte sich der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung, Dr. Peter Tauber, beim Transporthubschrauberregiment 30. Neben Vorträgen und Gesprächsrunden fand auch der Mitflug im nagelneuen Rettungshubschrauber vom Typ Airbus H145 statt.

Auf Einladung der örtlichen Bundestagsabgeordneten Nina Warken und Alois Gerig besuchte Dr. Tauber die Niederstettener Heeresflieger am 03. Dezember 2019. Begleitet wurden sie vom Landtagsabgeordneten Prof. Dr. Wolfgang Reinhart, der Niederstettener Bürgermeisterin Heike Naber, ihrem Stellvertreter Georg Keim und der amtierenden Tauberfränkischen Kommandeurin Dr. Stefanie Leenen.

Regimentskommandeur Oberst Peter Göhringer erläuterte den Gästen, dass



Der Parlamentarische Staatssekretär Dr. Tauber im Cockpit des neuen Rettungshubschraubers Airbus H145

die Entwicklung beim Transporthubschrauber NH90 trotz kleinerer Rückschläge insgesamt sehr positiv sei. „Der NH90 ist deutlich besser als sein Ruf“ lautete sein kurzes Fazit. Gezeigt wurden den Gästen neben den Zusatztanks auch die mögliche Bewaffnung mit zwei schweren Maschinengewehren zur Selbstverteidigung und die kurzfristig beschafften Feuerlöschbehälter, wodurch der NH90 zur Brandbekämpfung einge-

setzt werden kann. Nach einer kurzen, fliegerischen Vorführung der Einsatzmöglichkeiten des NH90, konnte sich Staatssekretär Dr. Tauber im Rahmen eines Mitfluges mit dem nagelneuen Rettungshubschrauber H145 von dessen Fähigkeiten überzeugen. Die H145 wird die bewährte, aber in die Jahre gekommene Bell UH-1D ablösen, die nur noch bis Mitte 2021 am tauberfränkischen Himmel zu sehen sein wird.

Nach Gesprächsrunden mit den „Spießern“ und verschiedenen Beteiligungsgremien verließ der Staatssekretär den Standort mit einem ausgesprochen positiven Eindruck und der Gewissheit, dass trotz aller Veränderungen und Weiterentwicklungen bei den Niederstettener Heeresfliegern „alles im Lot ist“.

Der Autor:
Oberstleutnant Macher

Foto:
Bundeswehr/TrspHubschrRgt30



»in a nutshell«

SAR Huey bringt Nachfolger nach Hause

Niederstetten – Eine Hubschrauberformation ganz besonderer Art erreichte letzte Woche den Flugplatz Niederstetten. Unter Führung des altbewährten Rettungshubschraubers Bell UH-1D wurde das erste Luftfahrzeug des Nachfolgemodells Airbus H145 an seinen zukünftigen Heimatstandort gebracht. Zuvor war der nagelneue Hubschrauber am Stammsitz der Firma Airbus Helicopters Deutschland (AHD) in Donauwörth an das Transporthubschrauberregiment 30 übergeben worden.

Fast auf den Tag genau ein Jahr nach Vertragsabschluss wurde Mitte Dezember der erste von insgesamt sieben neuen Rettungshubschraubern des Heeres durch AHD feierlich an die Bundeswehr übergeben. Aus diesem Anlass überreichte Dr. Wolfgang Schoder (CEO AHD) symbolisch ein Miniaturmodell einer H145 zunächst an Ralph Herzog (Erster Direktor des Bundesamtes für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr, BAAINBw), welches

dieser direkt an Oberst Peter Göhringer (Kommandeur Transporthubschrauberregiment 30) als Vertreter des Heeres und damit des zukünftigen Nutzers weitergab.

In einer kurzen Ansprache bezeichnete Dr. Schoder die kurze Zeitspanne zwischen Vertragsabschluss und Auslieferungsbeginn als „rekordverdächtig“ und versprach dem „Premiumkunden Bundeswehr“, „weiterhin alles zu tun, dass unsere Soldaten mit dem bestmöglichen Fluggerät ausgestattet werden“. Der Abteilungsleiter Luft im BAAINBw, Ralph Herzog, bezeichnete in seiner Rede den Übergang von UH-1D zur H145 als „Quantensprung“ und verglich dies mit dem Wechsel vom „robusten Mittelklassewagen mit H-Kennzeichen“ hin zum „toppmodernen Oberklassefahrzeug“. Oberst Göhringer als Kommandeur Transporthubschrauberregiments 30 verwies darauf, dass das Nutzungsende der Bell UH-1D zunächst bis 2012, dann 2014, 2016 bzw. 2019 und letztendlich auf den

30.06.2021 festgelegt wurde. Diese wiederholte Nutzungsdauerverlängerung hätte an einigen Stellen innerhalb der Bundeswehr viel Kritik heraufbeschoren, allerdings habe sich dieses vermeintliche Problem auch als Chance dargeboten. Mit dem Transporthubschrauber NH90 sei der Verband sehr zufrieden, doch sei dieser aufgrund seiner Abmessungen und seines immensen Rotorabwindes für den Einsatz als Rettungshubschrauber im relativ eng besiedeltem Bundesgebiet nicht geeignet. Die zeitliche Verzögerung wurde nach seinen Worten sinnvoll genutzt, um mit dem H145 einen Rettungshubschrauber zu beschaffen, der „state of the art“ ist. Etwas Besseres wäre auf dem Markt derzeit nicht zu finden. Er dankte allen am Beschaffungsprozess Beteiligten für „den engen Schulterschluss, ohne den die Einführung so schnell nicht realisierbar gewesen wäre“ und bat darum, dies unbedingt beizubehalten, da es für den nunmehr beginnenden Einführungsprozess bis zum 30.06.21 keine zeitlichen Reserven gebe.



Symbolische Übergabe des ersten Airbus H145 (von links: Ralph Herzog, Erster Direktor BAAINBw, Dr. Wolfgang Schoder, CEO Airbus Helicopters Deutschland und Oberst Peter Göhringer, Kommandeur Transporthubschrauberregiment 30)
Quelle: Bundeswehr/Maximilian Schulz

Aus Sicht des Verbandes sei die Übergabe des Hubschraubers erst der Anfang, dem bereits morgen die beginnende Einsatzprüfung folgen werde und letztendlich mit der Einführung des neuen Hubschraubers auf allen drei SAR-Kommandos des Heeres (Niederstetten, Holzdorf und Nörvenich) im Frühjahr 2021 abgeschlossen sein werde.

Nach einer kurzen fliegerischen Darstellung der Fähigkeiten des neuen Rettungshubschraubers durch den Chefpiloten der Firma Airbus führte Oberst Göhringer als Pilot der vorausfliegenden Bell UH-1D die erste H145 nach Niederstetten, wo diese nach einem gemeinsamen Überflug über den Flugplatz gegen 16:30 Uhr

zur ersten Landung vor Halle 4, die das SAR Kdo beheimatet, ansetzte. Erwartet wurde der Neuzugang nicht nur von Mitarbeitern der Firma Motorflug, die zukünftig für die

technische Wartung verantwortlich sein wird. Auch zahlreiche Soldaten, insbesondere aus der 7. Staffel des Regiments, hatten sich zur Begrüßung eingefunden. Gerade auf die „7./30“



Die „Huey“ bringt ihren Nachfolger nach Hause. Bell UH-1D (rechts) und daneben Airbus H145 im Formationsflug in Richtung Heeresflugplatz Niederstetten.
Quelle: Thomas Neuss



Trotz winterlicher Bedingungen strahlende Gesichter beim Gruppenfoto vor der ersten H145 in Niederstetten. Von links: Oberst Peter Göhringer (Kommandeur Transporthubschrauberregiment 30), Dr. Stefanie Leenen (amtierende Tauberfränkische Kommandeurin), Heike Naber (Bürgermeisterin Niederstetten), die ehemaligen Tauberfränkischen Kommandeure Georg Denzer (Landrat a.D.), Edmund Brenner (Sparkassendirektor a.D.), Rüdiger Zibold (ehem. Bürgermeister von Niederstetten), die früheren Regimentskommandeure Oberst a.D. Heinz Bierbrauer und Oberst a.D. Guido Elschenbroich sowie Armin Rother als Vertreter des Geschäftsführers der Fa. Würth, Rainer Bürkert (ehem. Tauberfränkischer Kommandeur). Quelle: Bundeswehr/ TrspHubschrRgt 30

kommen in den nächsten beiden Jahren große Herausforderungen zu. Neben der Ausbildung von insgesamt 51 Piloten und 24 Luftrettungsmeistern sind weiterhin alle drei SAR-Kommandos durchgängig zu besetzen, weshalb die Einführung quasi eine „Operation am offenen Herzen“ ist.

Im Rahmen des wenige Tage später stattfindenden alljährlichen Jahresabschlussappells wurde das neue Luftfahrzeug im Transporthubschrauberregiment offiziell vorgestellt. Dabei überreichte Oberst Göhringer dem Staffelpapitän der 7./30, Major Marcus Preuß, symbolisch das Modell der H145 mit der Registrierungsnummer 77+01 und wünschte der Staffel einen jederzeit sicheren Flugdienst. Die ers-

ten vier Piloten und Luftrettungsmeister des Verbandes wurden bereits seit September erfolgreich bei der Firma Airbus geschult. Der Rest der Staffel wird bis Ende 2020 die Ausbildung abgeschlossen haben.

Auch vom zweiten Hubschraubermuster des Verbandes, dem NH90, gab es gute Nachrichten zu vermelden. So konnte neben einem „flugunfallfrei“ auch die erstmalige Durchführung des Taktiklehrgangs und der Gebirgsflugausbildung in Saillagouse (FRA) gemeldet werden. Oberst Göhringer verwies auf weitere Meilensteine wie das Voranbringen der Fähigkeiten wie Fliegen mit Außenlast inklusive Feuerlöschbehälter, dem Absetzen von Freifallern, der

Nutzung der Laderampe für Kleinfahrzeuge, die Interoperabilität mit der NLD 11 Luftmobile Brigade und dem Elektronischem Kampf. Bei allem Stolz auf das bisher Erreichte verwies der Kommandeur jedoch auch darauf, dass es gerade im bevorstehenden Jahr 2020 darauf ankomme, sich gemeinsam mit dem Schwesterregiment in Faßberg auf die anstehenden Herausforderungen in Afghanistan bzw. als Leitverband der NATO-Eingreifkräfte VJTF 2023 vorzubereiten.

Der Autor:
Oberstleutnant Macher

Fotos:
siehe Bildunterschriften

Ein Wechsel zeichnet sich ab

Neues Standardfliegerhelm-System (SFH)

Im Rahmen einer Ersatzbeschaffung soll der bisher in die Bundeswehr eingeführte Fliegerhelm SPH-4G durch einen handelsüblichen, dem Stand der Technik entsprechenden Fliegerhelm inklusive Zubehör (Fliegerhelmsystem) schrittweise ersetzt werden.

Das Fliegerhelm-System SFH soll den Schutz der Luftfahrzeugbesatzungsangehörigen (LFBA) auf Hubschraubern in ihren unterschiedlichen Tätigkeiten im Bereich des Kopfes einschließlich der Augen und Ohren sowie des Gesichts gewährleisten. Neben zahlreichen Neuerungen wird

der HGU-56P als erster Fliegerhelm in der Bundeswehr auch über einen ballistischen Schutz verfügen.

Der SFH wird im Organisationsbereich Heer auf den Luftfahrzeugmustern NH90 (ausgenommen der Luftfahrzeugführer (LFF)), den Schulungs-Lfz und LUH SAR zur Anwendung kommen.

Es wurde das Modell HGU-56P der Firma GENTEX ausgewählt, welches bereits durch zahlreiche andere Streitkräfte der NATO verwendet wird.

Zum Lieferumfang des Satzes SFH wird gehören:

- ◆ Fliegerhelm HGU-56P mit ballistischem Schutz
- ◆ Gesichtsschutz (FaceShield) mit ballistischem Schutz
- ◆ Verschiedene Visierkombinationen (u.a. Laserschutz)
- ◆ CEP NH90 und Standard (vorgeformte InEar-Lautsprecher)
- ◆ Brille (Sand-/Staubschutz)
- ◆ Schlauchtuch (Sand-/Staubschutz)
- ◆ Helmtasche HGU-56P



Neues Standardfliegerhelm-System (SFH)

Zudem wird der SFH für die Aufnahme der Nachtsichtbrille (NVG) AN/AVS09 als Nachfolgemodell der bisher verwendeten BM8043 optimiert sein (eine Verwendung der NVG BM8043 auf HGU-56P ist nicht vorgesehen). Des Weiteren wird der Satz ein automatisiertes Höhenatemgerät zur Sauerstoffversorgung (PHODS), bestehend aus Sauerstoffflasche und Atemmaske, enthalten. Nicht zuletzt werden an dem SFH seitliche sog. Rail-Connector (Fixpunkte zur Aufnahme von Anbauteilen) angebracht sein, an denen sich bspw. eine LED-Lampe anbringen lässt.

Ein Vertragsschluss ist mittlerweile erfolgt und die für die Erprobung vorgesehenen Muster werden bis Oktober 2020 zulaufen. Im Anschluss daran ist die Erprobung der Fliegerhelmsysteme durch das Dezernat Einsatzprüfung NH90 und der Beginn des Zulassungsprozesses für den Bereich der Bundeswehr vorgesehen. Mit der Serienlieferung kann ab 2023 gerechnet werden.



Electronic Kneeboard (EKB) – auf zu neuen Ufern . . .

In meiner Zeit bei der Heeresfliegertruppe (und das sind mittlerweile schon etliche Jahre), haben Luftfahrzeugführer ihre für den Flugdienst benötigten fliegerischen Dokumentationen wie Checklisten und Kartenmaterial in Papierform in sperrigen schwarzen Lederkoffern zum Flugdienst mitgenommen und genutzt.

Da in der zivilen und militärischen Luftfahrt von der Nutzung von Fluginformationsveröffentlichungen und Luftfahrtkarten in Hardcopy-Format

Electronic Kneeboard (EKB)

zugunsten digitaler Daten und Darstellungen zunehmend abgerückt wird, werden diese Zeiten auch für die Bundeswehr in Kürze der Vergangenheit angehören.

Autonome Geräte (Stand-Alone-Gerät ohne technische Anbindung an das Lfz) werden als Tablet-basierte Navigationsunterstützungssysteme mit Eigenschaften wie Moving Map, präzise Positionsbestimmung über GPS, Hindernis- und Luftraumdarstellung, Nutzung von Email- und Chat-Systemen, Verfügbarkeit von Dokumenten und Fluginformationsunterlagen – kurz iPad mini 5 mit geeigneter Software – Einzug halten.

Dadurch soll erreicht werden:

- ◆ eine Entlastung der Luftfahrzeugbesatzung im Flug in den zentralen Bereichen der Navigation (Positionsbestimmung im SAR-Flugdienst), Zugriff auf Informationen bzgl. der Flugverkehrskontrolldienste (Luftraumordnung, Kommunikationsfrequenzen) und Erhöhung der situativen Aufmerksamkeit zu schaffen,
- ◆ die Flexibilität bei Auftrags- und Lageänderungen im Verlauf der Einsatzdurchführung (z.B. Änderung des Landeplatzes) durch Zugriff auf aktuelle Landeplatzdaten sicher zu stellen und

- ◆ entscheidend zu einer Konzentration auf Steuerführung und Hinderniserkennung im Tiefflug oder urbanen Räumen auch unter schwierigen Wetterbedingungen beizutragen.

Alle aktiven Luftfahrzeugführer im OrgBer Heer (gem. Regelung C2-271/0-0-6050 `Fliegerischer Dienst (Hubschrauber) im Heer`) werden ab dem Jahreswechsel 2019/2020 mit dem EKB ausgestattet.

Die Sätze EKB werden nach heutigem Stand enthalten:

- ◆ iPad mini 5
- ◆ Tasche / Hülle iPad
- ◆ Ladekabel Netzstecker
- ◆ Kniebrett zur Aufnahme des Tablet
- ◆ Fliegerhandschuhe, kapazitiv
- ◆ Nav-Tasche

Die mit dem EKB voraussichtlich mitgelieferten Fliegerhandschuhe mit kapazitiven Eigenschaften (zuverlässige Berührungserkennung mit Handschuhen) zur Bedienung des Tablet werden ein internationales Produkt sein, die den in die Bundeswehr eingeführten Fliegerhandschuhen im Material sehr ähnlich (NOMEX-Fasern, Fa. DuPont) und für den Übergang bis zu einer finalen Lösung für die Fliegerhandschuhe vorgesehen sind. Eine Freigabe zur Nutzung im Flugbetrieb wird derzeit für den Organisationsbereich Heer eingeholt.

Parallel dazu wird der bisher in der Bundeswehr verwendete Fliegerhandschuh regeneriert und soll damit als Nachfolger der o.a. Übergangslösung künftig ebenfalls über kapazitive Eigenschaften verfügen.

Mit der Einführung der EKB wird ein wesentlicher Schritt hin zu den für die Zukunft erwarteten Touch-Screens in den Luftfahrzeugen der Bundeswehr begangen.

Quellen:

- ◆ Leistungsbeschreibung SFH / technische Lösung vom 27.11.2017
- ◆ Vortragsunterlagen / Ergebnisvermerk Facharbeitsgruppe EKB vom 09.10.2019
- ◆ Teilergebnisberichte EinsPrfG EKB 05 – 09.2019

Der Autor:

Hauptmann Oliver Pistoll
Bevollmächtigter Vertreter des Heeres für Rettungs- u. Sicherungssysteme (RuS) / PSA der HFlgTr im AHEntwg II 3 (4)

Fotos:

EKB – Projektleitung BAAINBw U 5.4
SFH – eigenes Bildmaterial

Sie wollen einen Artikel schreiben?

Gerne nehmen wir Ihre Artikel für die NachVorn an.

Voraussetzung:

- **Kurzer** aber prägnanter Text,
- **Aktuelle** und „NachVorn“ gerichtete Themen,
- **Bilder** als JPEG unter Benennung des Fotografen (Bildrecht) ...

Die Entscheidung zur Veröffentlichung trifft die Redaktion.

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

Redaktionsschluss beachten!!!

Verfrühte **Bescherung** bei den „KURHESSEN“

Fritzlar. Am 16.12.2019 gab es beim Kampfhubschrauberregiment 36 in Fritzlar schon eine Weihnachtsbescherung. Der Regimentskommandeur Oberstleutnant Sönke Schmuck wurde vom Divisionskommandeur, Generalmajor Andreas Hannemann, bei einem Antreten zum Oberst befördert. Mit dem Schulter Schlag des Divisionskommandeurs und seinem Stellvertreter, Oberst i.G. Andreas Pfeifer, ist mit sofortiger Wirkung aus dem Oberstleutnant Sönke Schmuck der Oberst Sönke Schmuck geworden.

Nicht nur der Kommandeur des Kampfhubschrauberregiments 36 „KURHESSEN“ hatte allen Grund zu Strahlen, sondern auch Stabsfeldwebel Karsten Schenk. Bevor der Regimentskommandeur zum Oberst ernannt wurde, wurde dem Stabsfeldwebel Schenk das Ehrenkreuz der Bundeswehr in Gold für treue Pflichterfüllung und überdurchschnittliche Leistungen vom stellvertretenden Kommandeur, Oberstleutnant Heiko Maaß, verliehen.



Der Autor:
Kapitänleutnant Julia Ude

Foto:
Oberstabsgefreiter Thomas Schulz



Flash-NEWS



Neuer Inspekteur des Heeres, GenLt Alfons Mais, ist Heeresflieger und übernimmt am 13.02.2020 das Kommando über das Heer



Neues Format Informationsveranstaltung GenHFlgTr und Fachtagung AHEntwg ab 2020 – Details folgen



25 Mio Vorlage für Upgrade NH90 Simulatoren durch den Haushaltsausschuss gebilligt – Upgrades kommen!



Beauftragter für das Veränderungsmanagement am IHTC wird OTL d.R. Hahn – bei Fragen ... App 2012



Neues Dokument „Zielvorstellungen für das Internationale Hubschrauberausbildungszentrum – Multinationalisierung und Multinationale Hubschrauberführergrundausbildung“ von GenHFlgTr erlassen – somit nunmehr 3 Dokumente verfügbar (zusätzlich: Simulatoren, Simulationsverbund)

Fotostrecken



Gebirgsflug-Weiterbildung IntHubschrAusbZ – Allgäu, 3. – 4. September 2019

Fotos: Alexander Bozic, Stabsfeldwebel Schumann



Infotagung – Bückeburg, 13. – 14. November 2019

Foto: Alexander Bozic



Framework Nations Concert – Bückeburg, 6. – 7. November 2019

Fotos: Alexander Bozic



SAR-Übergabe – Münster, 5. Dezember 2019

Fotos: Alexander Bozic



Überflug NH90 Transporthubschrauberregiment 30 – Bückeburg, 18. Dezember 2019

Fotos: Stabsfeldwebel Stefan Schumann

Vor 60 Jahren

Aufstellung der Heeresfliegerwaffenschule Teil 2 (Verlegung und Anfänge in Bückeburg)

Mit Aufstellungsbefehl Nr. 317 (Heer) hatte der Bundesminister für Verteidigung am 10. Juni 1959 die Aufstellung der Heeresfliegerwaffenschule (HFlgWaS) in der „Zwischenunterkunft“ Niedermendig befohlen. Mit Befehl Fü H III 5 Nr. 60/59 vom 04.12.1959 wurde die Verlegung zum Heeresflugplatz Bückeburg-Achum befohlen. Das HFlgAusbBtl verblieb zunächst im Standort Andernach.

Der Flugplatz Achum war nach dem Zweiten Weltkrieg nach Plänen der ehemaligen deutschen Luftwaffe gebaut worden und spielte eine nicht unerhebliche Rolle bei der Berliner Luftbrücke 1948/49 (Bückeburg war Ausweichflugplatz). Grund für den Bau war die Notwendigkeit eines Flugplatzes für die Kurierflugzeuge des britischen Hauptquartiers im benachbarten Bad Eilsen. Die Royal Airforce stationierte auf dem Platz, den die Alliierten anfangs als Airfield B.151 bezeichneten, ihr Comms Wing (Kommunikations-Geschwader), das eine Reihe unterschiedlicher Flugzeugtypen in seinen Beständen hatte.

Zwischen Juni 1950 und dem Frühjahr 1952 lag hier in RAF Bückeburg darüber hinaus eine weitere Staffel, die bis Ende 1950 noch mit Spitfire ausgerüstete 2. Squadron, die ab Juni 1951 von der 541. Staffel verstärkt wurde. Sie waren mit Meteor F8/FR9 bzw. PR10 ausgerüstet, ihre Rolle war Aufklärung. Sie verlegten im April bzw. Mai 1952 nach RAF Gütersloh. Hier lagen auch eine Staffel RF-84F Thunderflash Aufklärer, die 306., der KLu, die im Herbst 1954 auf die neue Station RAF Laarbruch verlegt wurde und zwischen Juli 1952 und Dezember 1954 die 1912. Light Liaison Flight mit Auster.

Die Heeresfliegertruppe der Bundeswehr übernahm den Fliegerhorst im April 1958. Stationiert wurden zunächst Flugzeuge vom Typ Dornier Do 27, ab Juni 1959 H-21 und H-34 (HFlgTrspLStff 102).

Die Verlegung der HFlgWaS wurde im Kern am 12./13.01.1960 durchgeführt, die Luftfahrzeuge sollten je nach Wetterlage bereits ab 05.01.1960 verlegen.

Die Verlegung des Personals und des Materials wurde im Bahntransport (2 Transportzüge!) durchgeführt. Besonderheit aus heutiger Sicht: zur Überführung waren sämtliche private Kfz mit der Bahn zu verladen und sofort nach Eintreffen des Transportes am Güterbahnhof Bückeburg zu entladen.

Auf dem Luftweg waren zu überführen: 4 Vertol H-21, 10 Sikorsky H-34, 4 Bell 47 G 2 (alle HFlgTrspLStff 303), 22 Do-27 und 11 Alouette II (alle HFlgLStff 51).

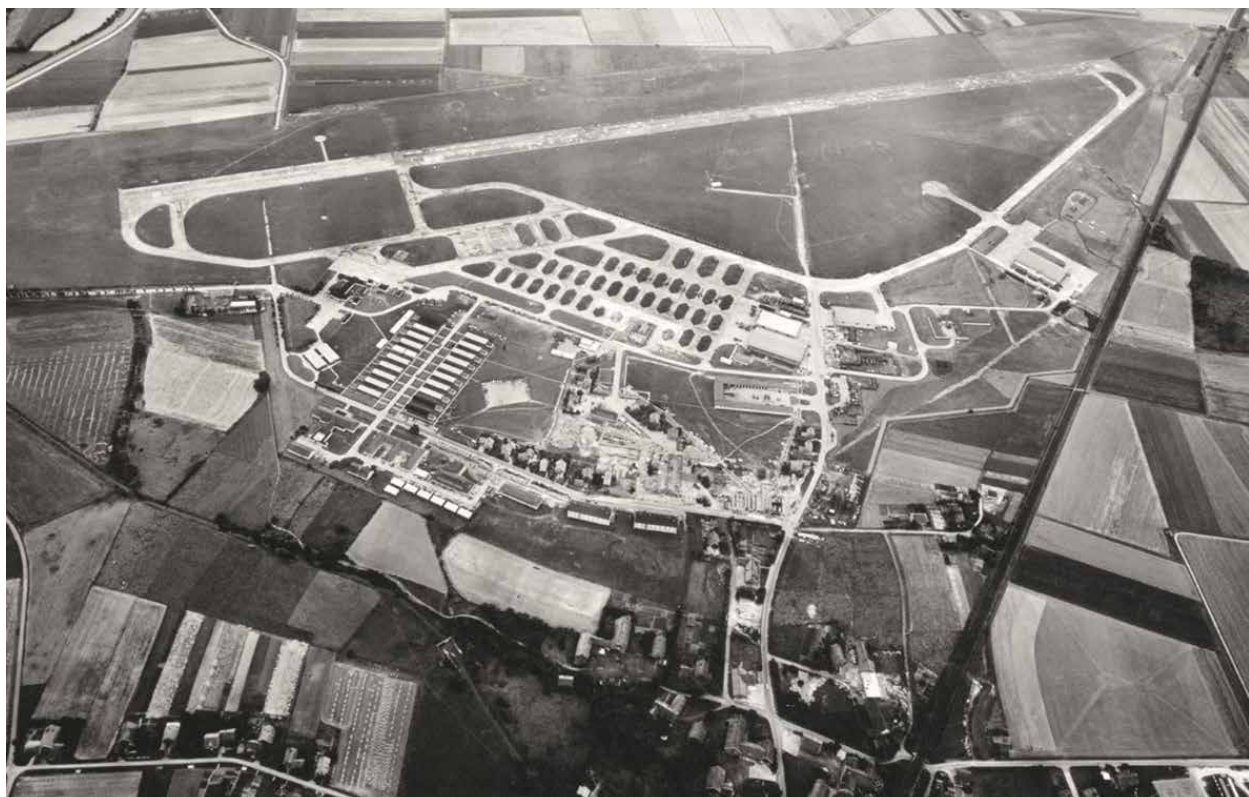
Da die Staffeln nicht über genügend Luftfahrzeugführer verfügten, mussten einzelne Luftfahrzeugführer mehrmals fliegen. Der Rücktransport des fliegenden Personals erfolgte von Bückeburg nach Niedermendig mit der Bundesbahn.

Der Autor:

Oberstleutnant der Reserve Rainer Lüttge

Fotos:

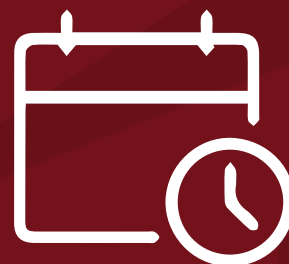
Lehrsammlung IntHubschrAusbZ



Heeresflugplatz Bückeburg-Achum, 50er/60er Jahre des 20. Jahrhunderts



Q1 2020



INTERESSANTE TERMINE

Januar

Ende Januar 2020
Herausgabe Jahresbericht 2019
des Generals der Heeresfliegertruppe
Bückerburg

21. Januar – 15. Februar 2020
Kälteerprobung NH90 und TIGER
in VIDSEL (SWE)

IntHubschrAusbZ

Februar

13. Februar 2020
Übergabe Deutsches Heer
von Generalleutnant Vollmer
an Generalleutnant Mais



Anmerkung der Redaktion: Die Aktualität der Rubrik „Interessante Termine“ lebt von Ihrer Zuarbeit. Bitte teilen Sie uns entsprechende Termine bis zum Redaktionsschluss der jeweiligen „Nach Vorn“ mit. Die Entscheidung über die tatsächliche Aufnahme in die Rubrik trifft die Redaktion.

Nächster Erscheinungstermin NACH VORN:
April 2020

Redaktionsschluss: 1. März 2020