

NACH VORN



Ausgabe 1/2021

Heeresfliegernews
Januar 2021



IMPRESSUM

Herausgeber (v.i.S.d.P.):
General der Heeresfliegertruppe

Redaktionsanschrift:
Internationales
Hubschrauberausbildungszentrum
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:
IHTCPresse@bundeswehr.org

Gesamtherstellung:
Fachmedienzentrum des Internationalen
Hubschrauberausbildungszentrums

Drucklegung: 5. 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

INHALT

Editorial

04 Editorial

Lesenswertes

06 Prognosefähigkeit & Entscheidungsunterstützung

Übung und Einsatz

10 Feuerlöschübung im Bayerischen Wald

12 Heideflieger verlegen in den Einsatz

14 Logistische Operation Verlegezelle

16 NH90 auf dem Weg in den Einsatz

19 Schulterchluss in Celle

„in a nutshell“

24 Der Heeresverbindungsstab USA in Ft. Rucker

30 Neuer Rettungshubschrauber löst Legende ab

33 Von Fritzlar nach Bad Mergentheim

36 Stippvisite bei den TIGERn

39 Sommerzeit ist Reisezeit

42 Klein trifft Groß

44 500 Euro für den Flächenbrand

46 15 Jahre Flugbetrieb TIGER

48 Neuer Kommandeur zu Besuch

Flash-News

50 Aktuelles

Fotostrecken

52 Fotostrecken

Termine

56 Interessante Termine

Liebe Kameradinnen und Kameraden, liebe Heeresflieger,

... ein drittes Mal beginne ich meinen Gruß an Sie mit dem Thema, das uns alle seit nunmehr knapp einem Jahr durch Tag und Nacht begleitet: COVID-19, SARS-Cov-2 oder kurzum Corona. Spaß macht das nicht!

Während wir vergangen Januar noch sorgenvoll nach Wuhan blickten und darauf hofften, dass die Verbreitung des Erregers schnell unter Kontrolle gebracht werden kann, blicken wir nun zurück auf die rasante Ver-

breitung des unsichtbaren Feindes, auf den Ausbruch einer weltweiten Pandemie.

Diese neue Situation hat uns alle im Dienstalltag, aber auch in unserem Privatleben unwiderruflich geprägt. Wir leben in einer neuen Normalität, die niemand von uns als dauerhaft erfahren möchte. Welche Einschränkungen wir alle seitdem erfahren, muss an dieser Stelle nicht im Einzelnen genannt werden. Sie alle leisten Übermenschliches. Sie erfüllen Ihren Auftrag als Heeresflieger, als Soldat, und meistern zugleich die Herausforderungen als Eltern, Erzieher, Lehrer – als Krisenmanager. Dafür danke ich Ihnen. Ich bin stolz darauf, als General der Heeresfliegertruppe eine solch starke Mannschaft um mich zu haben.

Lassen Sie uns das Jahr 2021 - wenngleich auch dieses nicht ohne R-Wert, Fallzahlen, Hotspots und Lockdown begonnen hat - weiter NACH VORN blicken. Ja, auch mir macht die Situ-



Brigadegeneral Ulrich Ott

ation Sorgen, aber uns stehen 2021 neue Wege offen, die wir gemeinsam beschreiten und mit Erfolgen säumen können und werden. Damit fangen wir schon jetzt im ersten Quartal des Jahres an. Heeresflieger aus Faßberg und Niederstetten stellen in Mazar-i Sharif bereits seit Dezember des letzten Jahres ihr Können im Rahmen von Resolute Support unter Beweis. In Bückeberg bereitet sich der Stab des Kommando Hubschrauber auf die Indienststellung des Kommandos am 25.03.2021 und die damit verbundene Unterstellung der Heeresfliegerregimenter, des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums und des Systemzentrums Drehflügler Heer vor. Auf dem Weg zu diesem Tag gab es, das liegt in der Natur der Sache, immer wieder Rückschläge – und ja: es wird auch in der nahen

Zukunft weiter Defizite geben, die ein solch neues Kommando sicher nicht von heute auf morgen bewältigen kann. Aber lassen Sie uns gemeinsam die Chance ergreifen, unsere Truppengattung weiter zu entwickeln. Die Richtung stimmt, und das, was uns heute noch stört, werden wir gemeinsam morgen meistern! Ich bin sehr zuversichtlich, dass das Kommando Hubschrauber künftig als Kern der Truppengattung sowohl die Fachlichkeit, als auch die Führungskompetenz zum Wohle des Heeres und der Landstreitkräfte einbringen kann und wird. Gemeinsam müssen wir diesen Prozess gestalten!

Ich wünsche Ihnen beim Lesen der NACH VORN wie immer viel Spaß und freue mich auch in Zukunft über möglichst viele und vielfältige Beiträ-

ge aus unseren Reihen – aus der Heeresfliegertruppe! Damit uns allen das vergangene Jahr nicht ausschließlich als das Corona-Jahr in Erinnerung bleibt, blicken wir in dieser ersten Ausgabe 2021 auf einige Highlights der Heeresfliegertruppe im Jahr 2020 zurück.

Für das vor uns liegende Jahr wünsche ich Ihnen allen nur das Beste, bleiben Sie gesund!

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:
KdoHubschrPresse@bundeswehr.org

Redaktionsschluss beachten!!!

Prognosefähigkeit und Entscheidungsunterstützung ...

... beim Betrieb von Hubschrauberflotten mittels Modellbildung und Simulation

Wir Heeresflieger kennen Simulation schon seit vielen Jahren aus der fliegerischen Ausbildung. Jeder Luftfahrzeugführer hat während seiner Laufbahn viele Flugstunden in den Flugsimulatoren der Truppengattung, zum Beispiel am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum in Bückeburg, absolviert. Die Fähigkeit der simulationsgestützten Ausbildung basiert auf virtueller Simulation und ist Teil der Simulationslandschaft des Heeres. Der Einsatz von Simulation im Rahmen der Aus- und Weiterbildung ist überall im Bereich der Luftfahrt zum Standard geworden.

Neben der Nutzung von virtueller Simulation in der Ausbildung gibt

es weitere Anwendungsgebiete für Simulationstechnologien. Weniger vertraut sind wir mit dem Einsatz von Simulation im Bereich Systemanalyse und Prognose sowie zur Entscheidungsunterstützung, obwohl hier ein großes Potential für die Truppengattung, das Heer und die gesamte Bundeswehr erkennbar ist. Es geht dabei im Besonderen um den Bereich der Analyse-Simulation, welche dem Feld der konstruktiven Simulation zugeordnet ist und als Werkzeug zur Prognose von Systemzuständen auf Basis operationeller Daten genutzt werden kann. Damit ist Analysesimulation eine mögliche Realisierungsform der im Teilprojekt „Steuerung Nutzung“ (ehem. TP 2) der Agenda Nutzung

beschriebenen „Prognosefähigkeit Einsatzbereitschaft“ und möglicherweise ein zukünftiger Teil der digitalen Transformation der Bundeswehr.

Die digitale Transformation der Gesellschaft ist bereits allgegenwärtig. Sie beschreibt den Übergang vom Informationszeitalter in das kognitive Zeitalter, d.h. den Übergang in eine Welt in der uns Algorithmen auf Basis operativer Daten immer mehr kognitive Last, z.B. durch Entscheidungsunterstützung, abnehmen werden.

Prognosefähigkeit ist bereits in vielen Bereichen Teil unseres Alltags. Wer mit seiner PayBack-Karte Punkte sammelt, liefert den teil-

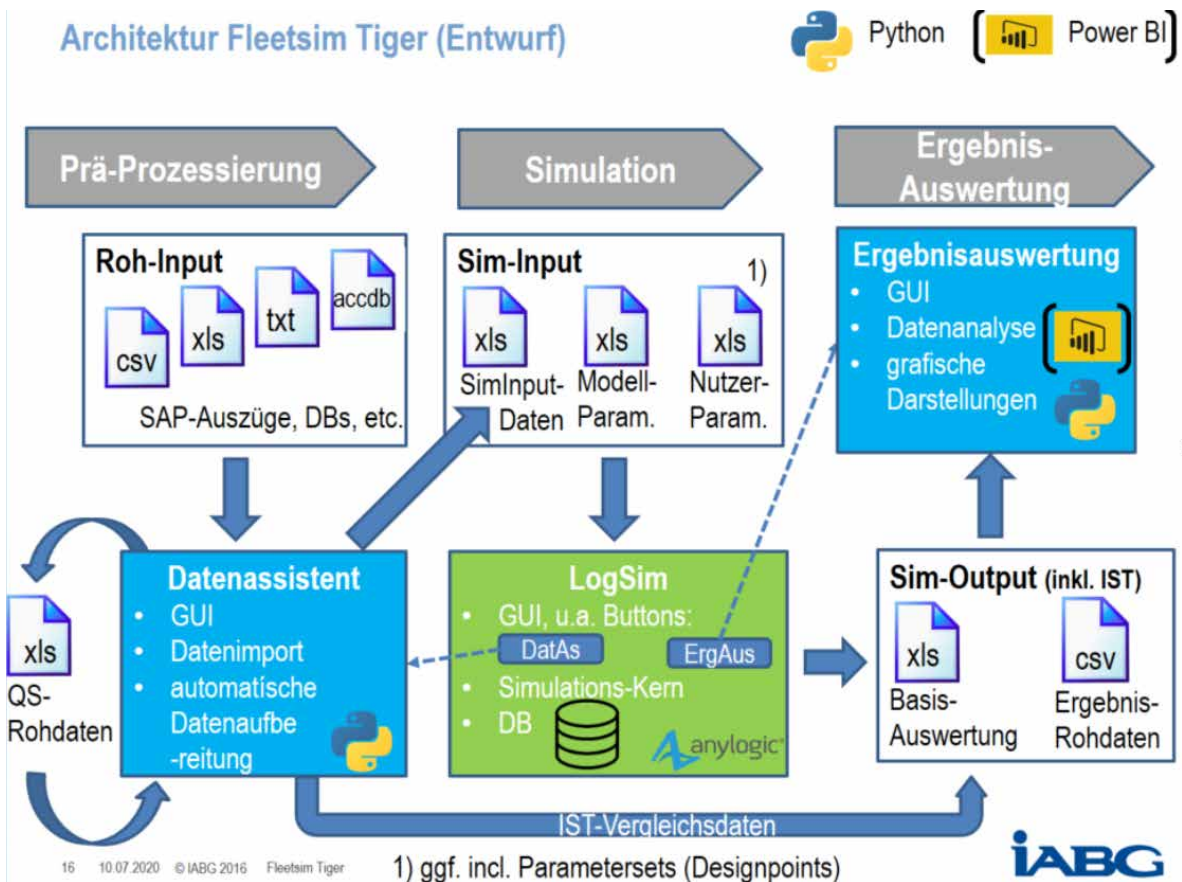


Abb. 1: Grundfunktionalitäten NT-Studie Tiger FleetSim

nehmenden Unternehmen Daten zur Prognose des Kaufverhaltens, also der Nachfrage, Dating-Seiten berechnen sogenannte Matches auf Basis der eingegebenen Nutzerprofile, Cookies zeichnen unser Surfverhalten auf und ermöglichen auf den Nutzer zugeschnittene Werbung beim nächsten Aufruf von Web-Seiten und Systeme mit intelligenter Sprachsteuerung erleichtern uns den Alltag. Auch Navigations-, Fahr- und Flugassistenzsysteme (Spurhalteassistent/Autopilot) in modernen Luft- und Kraftfahrzeugen, die den Piloten bzw. Fahrer während des Betriebs unterstützen, benötigen eine gewisse Prognosefähigkeit für die Bereitstellung ihrer Services.

Im Kern beschäftigt sich dieser Beitrag mit der Frage, wie Simulation genutzt werden kann, um die aktuellen technisch-logistischen Herausforderungen der Truppen-gattung besser zu durchdringen und Lösungsansätze für das Produkt- und Nutzungsmanagement zu entwickeln. Im Schwerpunkt geht es dabei um Erkenntnisse, wie der Zielbetrieb der TIGER-Flotte, d.h. die Nutzung des Waffensystems in der Zeit nach der abgeschlossenen ASGARD-Umrüstung, im Hinblick auf Einsatzbereitschaft und Flugstundenumsatz optimiert werden kann. Dazu wurde auf Basis erster Erkenntnisse aus einer Masterarbeit aus dem Jahr 2017 im vergangenen Jahr eine nicht-techni-

sche Studie mit dem Titel „Optimierung Zielbetrieb UH TGER 2026+“ beauftragt. Ziel der Studie ist die Entwicklung eines softwarebasierten Demonstrators, mit dem der technisch-logistische Zielbetrieb der TIGER-Flotte hinsichtlich seiner maßgeblichen systemrelevanten Einflussfaktoren und Entscheidungsräume für das Flottenmanagement untersucht werden kann. Dabei sollen identifizierte Lösungsansätze auf vorhandenes Optimierungspotential in Bezug auf eine nachhaltige Steigerung von Verfügbarkeit und Flugstundenleistung analysiert werden. Mit dem Zielsystem sollen so u.a. Nutzungsprofile, Änderungen des Inspektionssystems, Instand-

setzungs- und Störbehebungskapazitäten sowie die Verfügbarkeit und das Ausfallverhalten von Hauptbaugruppen und Austauschteilen hinsichtlich ihrer zu erwartenden langfristigen Auswirkungen auf die Entwicklung der gesamte Flotte untersucht werden.

Das System, das die Prognosefähigkeit abbildet, besteht im Wesentlichen aus den vier im Folgenden genannten Grundfunktionalitäten:

1. Datenanalyse Suite zur automatisierten Generierung nutzbarer Betriebsparametern aus SASPF-Daten
2. Simulationsmodell zur Abbildung des technisch-logistischen Verhaltens der TIGER-Flotte
3. Design of Experiments für den Aufbau einer simulationsgestützten Analyse
4. Analyse-Umgebung zur Visualisierung der Simulationsergebnisse

Im Ergebnis ist es der Studiengruppe, bestehend aus Abt FlBtrbH BVV UH TIGER, AHEntwg I 5 (2) OR M&S und der iABG als Auftragnehmer, bisher gelungen das zugrundeliegende reale System in einer Modellarchitektur zu erfassen und in einer funktionsfähigen Simulationssoftware zu implementieren. In ersten umfangreichen Tests auf Ebene der individuellen Luftfahrzeuge der Flotte konnte die Funktionsfähigkeit des Simulationsmodells anhand von Nutzungsdaten der zurückliegenden Jahre mit hinreichender Genauigkeit verifiziert und validiert werden. Als nächster Schritt erfolgt der Aufbruch der Luftfahrzeuge in Baugruppen, so dass deren Zuverlässigkeit hinsichtlich ihres

Einflusses auf das Gesamtsystem untersucht werden kann.

Das innovative an diesem Ansatz ist die Nutzung von technisch-logistischen Betriebsdaten des realen (Flug-) Betriebs der Flotte aus SASPF als Basis für die Modell- und Eingabeparameter des Simulationssystems. Dieser datenzentrische Ansatz entspricht der Methodik der sehr erfolgreichen großen Internetkonzerne unsere Zeit und wurde in der Bundeswehr in dieser Form bisher noch nicht verfolgt. Besonders vielversprechend ist dabei, dass zum ersten Mal versucht wird, das in den Betriebsdaten verborgene systemrelevante Wissen aus den Betriebsdaten teilautomatisiert und reproduzierbar zu extrahieren. Mit wissenschaftlich anerkannten, statistischen Methoden wurde z.B. eine Quantifizierung des Stör- und Ausfallverhaltens aller KpfHubschr TIGER und ausgewählter Baugruppen mit einer hohen Genauigkeit ermittelt, die weit über die systemimmanenten Funktionalitäten von SASPF in seiner heutigen Form hinausreichen. Damit einhergehend wird der Übergang vom Subject Matter Expert (SME) zum Data driven Decision Making vollzogen. Die Experten werden dabei in den Entwicklungs- und Kalibrierungsprozess des Prognosesystems eingebunden. Die Hauptrolle spielen allerdings die Daten; ihrer Qualität kommt dabei höchste Bedeutung zu. Einmal richtig kalibriert ist das automatisierte Prognosessystem in seiner Endausbaustufe deutlich schneller, innerhalb des zertifizierten Entscheidungsraumes objektiver und wesentlich genauer als jede durch Experten abgeleitete Prognose.

Neben der Nutzung dieser Parameter als Eingangsgröße für das Prog-

nosemodell kann das Nutzungs- und Produktmanagement das Ausfallverhalten der Hubschrauber und Waffensystemkomponenten mit Hilfe einer aus den Daten generierten Mean Time Between Failure (MTBF) feststellen und auf der Zeitachse überwachen. Das Produktmanagement kann aus diesen Erkenntnissen Forderungen an die Industrie ableiten, um die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems zu steigern. Das ist im internationalen Vergleich nichts Ungewöhnliches. Die US Army nutzt sogenannte Reliability Growth Programs, um das Ausfallverhalten ihrer Waffensysteme sukzessive zu steigern. Die Quantifizierbarkeit von Leistungsparametern aus dem Betrieb ist dafür Grundvoraussetzung.

Das Simulationsmodell kann darüber hinaus genutzt werden, um festzustellen wie sich die Zuverlässigkeit von Komponenten mindestens entwickeln muss, um die Einsatzbereitschaft der Hubschrauber nachhaltig zu steigern. Neben der Verbesserung der Zuverlässigkeit können u.a. Durchlaufzeiten für Instandsetzungsmaßnahmen und Änderungen am Inspektionssystem untersucht werden. Auch die Analyse von Auswirkungen unterschiedlicher Nutzungsprofile, wie sie beispielsweise aus einem geplanten Auslandseinsatz entstehen können, auf die Entwicklung der Flotte und der Ersatzteilbedarfe ist vorgesehen. Aus den Daten in SASPF wird Wissen extrahiert und aus diesem Wissen mittels Simulation Prognosen erzeugt.

Die digitale Transformation der Gesellschaft und der Bundeswehr ist bereits im vollen Gange und nicht mehr aufzuhalten. Technische Systeme, wie zum Beispiel eine Luft-

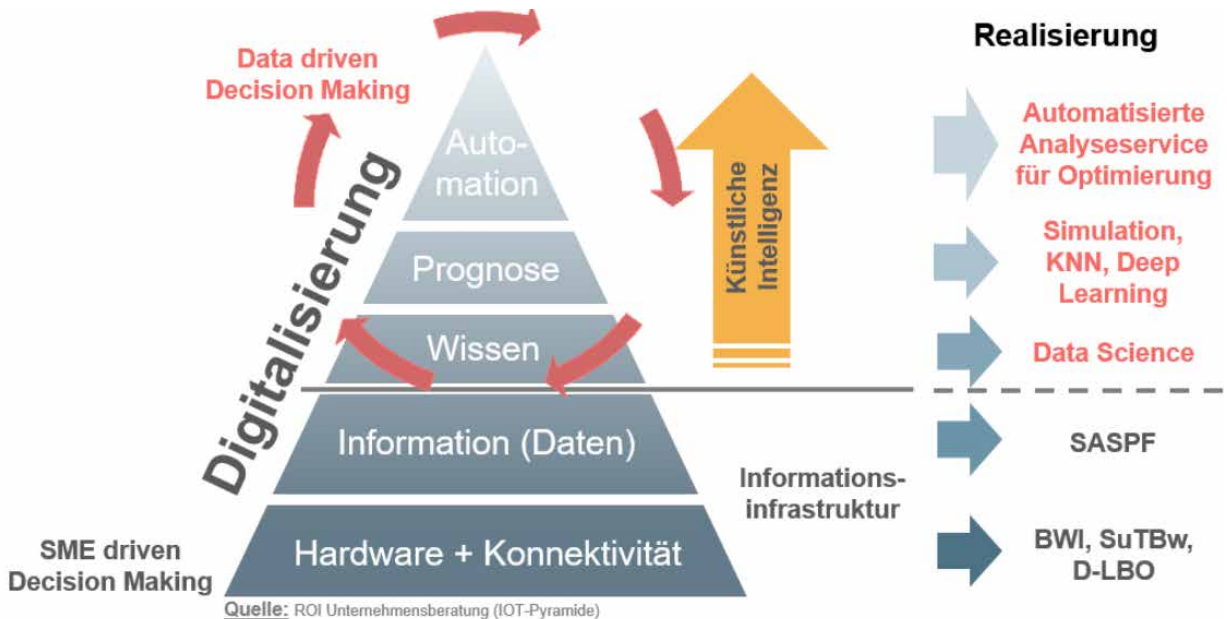


Abb. 2 Internet of Things (IoT) Pyramide (Quelle: ROI Management Consulting AG)

fahrzeugflotte, werden zunehmend komplexer und Zeit spielt eine immer wichtigere Rolle im schnelllebigen operativen Geschäft. Eine simulationsgestützte Prognosefähigkeit für das Produkt- und Nutzungsmanagement kann als Chance der Digitalisierung einen Mehrwert für die Heeresfliegertruppe und die gesamte Bundeswehr generieren. Gut gepflegte, verfügbare Daten sind dafür der Treibstoff, kluge und leistungsfähige Algorithmen das Triebwerk für die Erzeugung guter Beiträge zu nachhaltigen Führungsentscheidungen. Mit den hier beschriebenen Studienaktivitäten wird erstmalig eine leistungsfähige teil-automatisierte Prognosefähigkeit auf Basis der operationellen technisch-logistischen Betriebsdaten aus SASPF geschaffen und damit der Grundstein für ein modernes, digitalisiertes und zukunftsfähiges Flottenmanagement gelegt.

Wird damit die Expertise und die Erfahrung vieler Generationen von Luftfahrzeugtechnikern obsolet? Soll künstliche Intelligenz nun richten, was wir mit menschlicher Intelligenz und Kreativität (noch) nicht geschafft haben (die neuen Hubschrauberflotten mit guter Einsatzbereitschaft bedarfsgerecht und nachhaltig zu betreiben)? Die Antwort auf diese Fragen ist ein klares „Nein!“. Unsere zukünftigen Simulationsmodelle können aber bei quantitativen Analysen unterschiedlicher Lösungsansätze wesentliche Beiträge zu guten Entscheidungen leisten. Die Experten, die diese Lösungen dann an ihren Erfahrungen spiegeln und bewerten, die fähigen Menschenführer, die die ausgewählten Lösungen mit klugem Change-Management einführen und die vielen Luftfahrzeugtechniker, die sie mit ihrer Professionalität und ihrer Motivation effektiv umsetzen, wird es auch in Zukunft benötigen.

Die Autoren:

Oberstleutnant Manuel Löwer,
PlgABw IV 2 (2), Modellbildung und Simulation

Hauptmann Sven Antonik,
KdoHubschr Grp TLM LLZH, ProjOffz und Datenanalyse

Oberstleutnant Wolfgang Lehmann,
KdoHubschr Grp TLM LLZH, WaSysMgr UH Tiger

Feuerlöschübung am Arber im Bayrischen Wald

Die Waldbrandgefahr ist angesichts der zunehmend trockenen Sommermonate in Deutschland in den letzten Jahren weiterhin hoch. Obwohl die Anzahl der militärischen Hubschrauber in den vergangenen Jahrzehnten deutlich reduziert wurde, kommt der Waldbrandbekämpfung aus der Luft eine hohe Bedeutung bei. Dies gilt natürlich umso mehr für schwer zugängliche Gebiete wie den deutsche Alpen- oder Mittelgebirgsraum. Da Waldbrandbekämpfung fast ausschließlich im Zusammenwirken mit zivilen Feuerwehrcräften durchgeführt wird, ist regelmäßiges Üben zur Erlangung bzw. Aufrechterhaltung eines Ausbildungsniveaus unerlässlich.

Das Transporthubschrauberregiment 30 übte aus diesen Gründen Ende Juni die Zusammenarbeit mit mehr als 100 zivilen Einsatzkräften im Rahmen





einer Waldbrandübung im Bereich des Großen Arbers. Die Radaranlagen der Luftwaffe im Gipfelbereich waren gemäß dem Übungsszenario durch Waldbrände bedroht und eine Brandbekämpfung in solch exponierter Lage eine sehr große Herausforderung. Der NH90 entnahm mit Hilfe der „Bambi Bucket“ genannten Außenlastfaltbehälter in mehreren Flügen Löschwasser aus dem Großen Arbersee, welches dann über dem angenommenen Brandgebiet abgelassen wurde. Pro Flug konnten etwa 2.000 Liter Wasser transportiert werden. Um die Brandbekämpfung vom Boden zu ermöglichen, war die zivile Feuerwehr mit Feuerlöschfahrzeugen angerückt. Problematisch in einer Höhe von über 1.400 m ist die Wasserversorgung. Aus diesem Grund wurden im Umfeld der Radarstation durch die Feuerwehr Faltbehälter

aufgestellt, welche ebenfalls durch die Niederstettener Heeresflieger aus der Luft befüllt wurden.

Ein rundum positives Fazit nach dieser mehrtägigen Übung zogen alle Übungsbeteiligten. Sowohl die zivilmilitärische Zusammenarbeit als auch das Fliegen mit Außenlast im Mittelgebirge konnte hervorragend geübt werden. Darüber hinaus hat der NH90 erneut bewiesen, dass er problemlos zur Waldbrandbekämpfung in schwierigem Gelände eingesetzt werden kann

Der Autor:

Oberstleutnant Ingo Macher, TrspHubschrRgt 30

Fotos:

Hauptmann Harald Heinen, TrspHubschrRgt 30

Heideflieger verlegen in den Einsatz nach Afghanistan

Im Oktober wurden das 18. und 19. Einsatzkontingent Resolute Support mit einem feierlichen Appell verabschiedet

„Soldaten, Menschen verlegen nach Afghanistan, werden dort unter widrigen Bedingungen ihren Einsatzauftrag versehen und werden ihren Beitrag zum Erfolg von Resolute Support leisten.“

Mit diesen Worten leitete der Regimentskommandeur des Transporthubschrauberregiment 10

(TrspHubschrRgt 10), Oberstleutnant Cay Goedelt, am 16. Oktober 2020 den Verabschiedungsappell für die Hubschrauberkräfte des 18. und 19. Kontingents „Resolute Support“ in den Einsatz nach Afghanistan ein. Hintergrund des Einsatzes ist es nach wie vor, zusammen mit den transatlantischen Verbündeten, die

Herstellung und Aufrechterhaltung der Sicherheit und des Friedens in Afghanistan durch die Ertüchtigung der örtlichen Sicherheitskräfte zu gewährleisten. Durch diese Unterstützung soll der afghanische Staat langfristig selbst dazu befähigt werden sich gegen Terror und Gewalt schützen zu können.



„Corona-konforme“ Paradeaufstellung des TrspHubschrRgt 10 und einer Abordnung des TrspHubschrRgt 30



v.l.: MdB Henning Otte, MdB Kirsten Lühmann, HptGefr Maik Rotermel, StGefr Acelya Inyurt, OTL Cay Goedelt, Bürgermeister der Gemeinde Faßberg Frank Bröhl

Auftrag der deutschen Hubschrauberkräfte des Heeres wird es sein, die sich derzeit im Einsatz befindlichen CH-53 Kräfte der Luftwaffe ab dem 15. Dezember 2020 „in der Stellung“ abzulösen und deren Aufträge nahtlos fortzuführen. Die CH-53 ist seit Beginn des Deutschen Engagements am Hindukusch ununterbrochen im Einsatz und war bisher das „Rückgrat“ in Sachen luftgestützter Transport. Die deutschen Hubschrauberkräfte verantworten aber nicht nur den luftgestützten Transport von Gütern, darüber hinaus gewährleisteten sie dem Truppenführer vor Ort, dass er sich einer bruchfreien Rettungskette für alle sich im Einsatz befindlichen Bodenkraft sicher sein kann.

Als sog. „Planungsleitverband“ für diese Ablösung ist das TrspHub-schrRgt 10 verantwortlich für die Ausplanung und Aufstellung des Fähigkeitsbeitrages „Drehflügler“ des Heeres gewesen. Dieser Auftrag ist seitens der „Faßberger Heideflieger“ in enger Abstimmung mit dem Ein-

satzführungskommando der Bundeswehr sowie dem Kommando Heer und anderer verantwortlicher Stellen bearbeitet worden.

„Ihre Vorbereitung auf den jetzigen Afghanistan-Einsatz war trotz aller Herausforderungen, die dieses besondere Jahr mit sich brachte, mustergültig!“

Dies stellte der stellvertretende Divisionskommandeur Brigadegeneral Pfeifer in seiner Ansprache an die angetretene Truppe fest. Die Anlegekreuze der drei wesentlichen Bereiche zur Herstellung der Einsatzbereitschaft, nämlich Personal, Ausbildung und Ausrüstung, wurden im TrspHub-schrRgt 10 in mustergültig-effizienter Art und Weise übereinandergelegt, konstatierte der General.

Sowohl das hervorragende Einsatztraining, als auch die im Hintergrund geführte logistische Operation zum Herstellen aller Voraussetzungen im Einsatzland bleiben in der Rede des Herrn General nicht unerwähnt.

In seiner abschließenden Zusammenfassung stelle der Stellvertretende Divisionskommandeur dann auch voller Überzeugung fest:

„Das für den nun nahenden Einsatz vorgesehene gemeinsame Einsatz-Kontingente der Heeresfliegertruppe ist vollumfänglich einsatzbereit!“

Zum Abschluss und als Höhepunkt des Appells ließen es sich alle drei anwesenden Vertreter aus Bundes- und Lokalpolitik nicht nehmen, das Kontingente mit sehr überzeugenden Grußworten zu verabschieden:

Zunächst sprachen die beiden Mitglieder des Bundestages Kirsten Lühmann und Henning Otte zur Truppe und ordneten den bevorstehenden Einsatz in den weltpolitischen Zusammenhang ein, bevor der Bürgermeister der Garnisonstadt und Patengemeinde Faßberg, als sichtbares Zeichen der Unterstützung durch die Bürger, ein Ortsschild der Stadt Faßberg zur Mitnahme nach Afghanistan übergab.

Der Autor:

Leutnant Lena Plostica

Fotos:

Carsten König

Logistische Operation

Verlegezelle

Der Flug ins Einsatzland

Es ist so weit: Das Transporthubschrauberregiment 10 (TrspHub-schrRgt 10) verlegt wieder in den Einsatz. Mit langjähriger Erfahrung in den Teilbereichen Vorbereitung, Verlegung und Nachbereitung, haben wir es uns im Regiment zum Ziel gemacht, schnell, flexibel und vor allem in eigenständiger Verantwortung die Einsatzbereitschaft unserer Hubschrauberkräfte sicherzustellen.

Der Auftrag in der NATO Mission Resolute Support fordert von den „Heidefliegern“ im Verbund mit den Schwesterregimentern die Bereitstellung von insgesamt sechs NH90 für die luftgestützte Rettung von Verwundeten (Forward Air Medevac) sowie den Lufttransport.

Um diesem Auftrag gerecht zu werden, bedarf es im Voraus einer detaillierten logistischen Verlege-Operation. Zur Erfüllung einer einwandfreien Verlegung wurde unter der Leitung

der Stabsabteilung 4 Abteilung eine Verlegezelle eingerichtet, die speziell für die fachgerechte Kommissionierung des benötigten Materials verantwortlich ist.

Durch diese intern geregelte personelle Aufstellung gewinnt das Regiment

mit hoheitlichem Versenderstatus Planungs- und Handlungssicherheit. Mit diesem Status wird dem Verband der qualifizierte Versand von Luftfrachtgütern ermöglicht, ohne dass diese durch weitere zivile oder militärischen Stellen nochmals geprüft oder bearbeitet werden müssen.



Die Sicherstellung eines luftfrachtsicheren Transportes

Bereits ab Ende August wurden 150 Tonnen Ausrüstung, Material und weitere notwendige Güter in Transportbehältern wie beispielsweise Containern luftfrachtsicher verpackt, um diese vom Heimat-Standort in den Einsatzort Camp Marmal bei Mazar-e-Sharif zu versenden.

Hier liegt der Schwerpunkt auf einer lückenlosen Luftfrachtsicherheits-Kette mit einem Vor-, Haupt- und Nachlauftransport.

Die rund 160 Packstücke müssen unter strengen Auflagen mit verantwortungsbewussten, spezialisierten Speditionen zum Flughafen Leipzig transportiert werden. Dort angekommen, ist eine geschlossene, luftfrachtsichere Lagerung bis zum Flugtransport unerlässlich.

Die Kameradinnen und Kameraden des TrspHubschrRgt 10 haben sich im eigenen Verantwortungsbereich dieser logistischen Operation angenommen und alle Maßnahmen zur Umsetzung eingeleitet.

Organisation und Planung des Materials

Ohne genaue Kennzahlen des benötigten Zusatzmaterials ist eine detaillierte und koordinierte Verlegung unmöglich.

Nun hängt es an der Verlegezelle diesen Materialumfang zu ermitteln. Seit Ende August verbringen die be-



troffenen Einheiten ihr identifiziertes Material zum Umschlag in die Verlegezelle. Im Anschluss wird der Inhalt auf Gefahrgut kontrolliert und eine zollrechtliche Abfertigung sowie eine luftfrachtsichere Verpackung durchgeführt.

Danach werden die Packstücke gemäß einer vorangegangenen Priorisierung zu einem wöchentlichen Pack-Satz zusammengestellt und in einer verschließbaren Lagerhalle geordnet eingelagert.

Sind alle vorangegangenen Maßnahmen abgeschlossen, wird das Material dank einer vorausschauenden logistischen Planung sicher auf die lange Reise ins Einsatzland geschickt, wo es von den vor Ort befindlichen Kameradinnen und Kameraden zur Auftrags-erfüllung eingesetzt werden kann.

Der Autor:

Leutnant Lena Plostica

Fotos:

Leutnant Lena Plostica

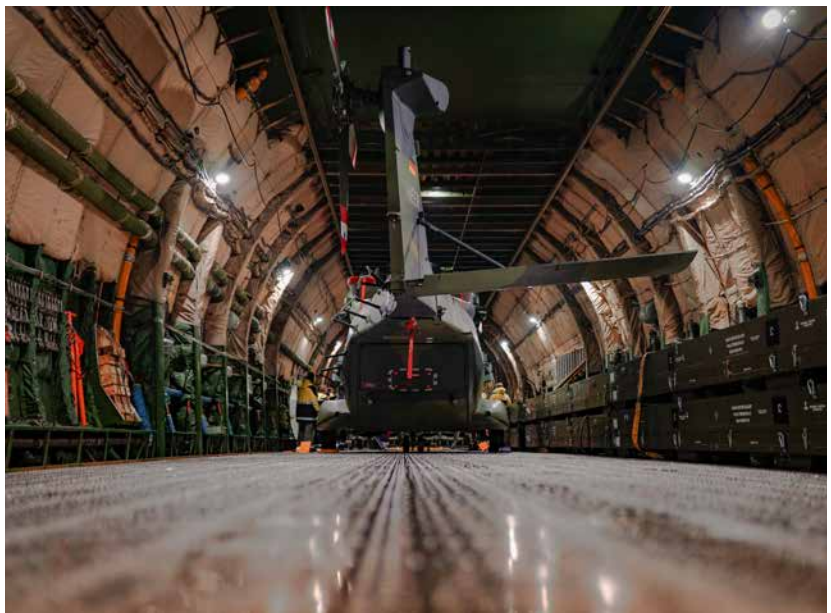


NH90 auf dem Weg in den Einsatz

Im Zeitraum vom 11. November bis 25. November 2020 wurden sechs NH90 für den Einsatz „Resolute Support“ mit einem Transportflugzeug des Typs Antonov An-124 vom Flughafen Leipzig nach Mazar-e-Sharif in Afghanistan verlegt. Insgesamt waren dafür drei Flüge mit jeweils zwei NH90 und dem entsprechenden Zubehör notwendig.

Sechs NH90 zur Ablösung der CH-53

Am Anfang stand sowohl die Auswahl und Aufstellung von einsatzbereitem Personal, als auch die Auswahl geeigneter NH90 mit ausreichendem Flugstundenvorrat im Fokus der Vorbereitungen. Damit nicht genug, muss, in Abhängigkeit der Verfügbarkeit des zivil zu charternden Frachtflugzeuges Antonov An-124 zur strategischen Luftverlegung geklärt werden, wann welche Maschine in Leipzig zum Umschlag und zum Transport in das Einsatzgebiet bereitgestellt werden muss.





Der zu verlegende Hubschrauber des Typs NH90 fliegt aus eigenem Antrieb zum Airport Leipzig. Die Identifizierung eines für den Einsatz bereiteten Luftfahrzeugs erfolgt in Absprache mit dem Technisch-logistischen Management des Kommando Hubschrauber. Dabei sind folgende Faktoren zu beachten: Flugstunden-Vorrat anhand planmäßiger Inspektionen und Rüstzustand.

1. Ziel: Airport Leipzig

Bevor die zwei NH90 pro Verband in das gigantische Luftfahrzeug Antonov An-124 mit einer Länge von 69,10 m und einer Spannweite von 73,30 m verladen werden können, müssen die Transporthubschrauber für den Transport teilzerlegt werden. Die dazu eingeleiteten vorbereitenden Maßnahmen fußen auf bereits gemachten Erfahrungen aus den vorangegangenen Einsatzstellungen in Afghanistan für „ISAF“ 2013/2014 und in Mali bei „MINUSMA“ 2017/2018.

Da diese vorbereitenden Tätigkeiten zeitintensiv sind und erfahrungsgemäß bis zu einer Woche dauern, verlegen die NH90 im „Flugdienst“ bereits frühzeitig vor der eigentlichen Verlegung zum Airport Leipzig.

2. Ziel: Sichere Verzurrung der NH90

In Leipzig angekommen bereiten nun die sich vor Ort befindlichen Techniker der 6. Staffel die NH90 für den

Umschlag in den Laderaum der Antonov An-124 vor.

Nachdem der Kraftstoff aus den Tanks vollständig restentleert wurde, wird die gesamte Bordeauxausstattung des Hubschraubers abgerüstet. Alle vier Hauptrotorblätter sowie ein Heckrotorblatt werden abgenommen. Diese werden mit Hilfe eines Deckenkran in Transport und Lagerbehälter (TuLB) gelegt. Es folgt das Anbauen der Adapter zum Verzurren, der sog. Jacking Adapter, um so einen ladungssicheren Transport garantieren zu können. Nach aufwändiger und präziser Vorarbeit ist der der NH90 nun für die Verzurrung bereit.



Arbeiten mit Geschick: Das „Schleppen“

Öffnet sich die Laderampe der Antonov An-124, präsentiert sich ein riesiger Frachtraum mit einer Länge von 36,50 m und einer Breite von 6,40 m. Die luftfrachtsichere Verankerung der beiden NH90 kann nun nebst dem zusätzlichen Material beginnen!

Unter Anweisung des Lademeisters der Antonov werden die NH90 per Seilwinde Hand in Hand zusammen mit der ukrainischen Crew und den NH90 Technikern an Bord „geschleppt“. Eine Team- Arbeit, die Geduld, Konzentration und Kommunikation erfordert.

Steht der NH90 im Frachtraum auf seinen Platz, wird dieser auf vier sogenannte Air Suspension Kits niedergezurrt. Die feste Verankerung des NH90 verhindert das Aufschwingen des Fahrwerks.

3. Ziel: Mazar-e-Sharif

Voll gepackt hebt die Antonov nun ab, um die Strecke von ca. 4600 km bis in das Einsatzland zu fliegen. Auch hier wird keine Zeit verloren: Es gilt die Maschinen schnellstmöglich wieder aufzurüsten und die Einsatzbereitschaft für den Auftrag durch das Einrüsten der Rüstzusätze startklar zu machen.

Der Autor:
Leutnant Lena Plostica

Fotos:
Stabsunteroffizier Tom Kupfermann
Carsten König

Schulter- schluss in Celle

Fliegerische Ausbildung und taktische Zusammenarbeit

Auf dem Heeresflugplatz Celle üben und trainieren das Internationale Hubschrauberausbildungszentrum (IHTC) und das Ausbildungs- und Übungszentrum Luftbeweglichkeit (Air Manoeuvre Training and Exercise Centre / AMTEC) während der Sommermonate gemeinsam: neben der fliegerischen Ausbildung der „Bückerbürger“ laufen auch die Übungsdurchgänge der „Celler“ rund um die Luftbeweglichkeit unter CORONA-Bedingungen weiter – nicht zuletzt mit der Unterstützung der Einsatzvorbereitung „Resolute Support“ der Transporthubschrauberregiments 10.

Bis zum 3. September ist das AMTEC nicht alleine auf dem Heeresflugplatz in Celle, denn hier findet auch ein Teil der fliegerischen Ausbildung des IHTC für den Hörsaal „Professi-

onalisierung“, Nachtflug der Mustersinsatzflugausbildung (MEFA) mit NH90 und Instrumentenflugregeln (IFR)-Nachtflug der Hubschraubergrundausbildung (HGA) mit EC 135 statt.

*Aufgrund von aufwendigen Infrastrukturmaßnahmen rund um die Start- und Landebahn musste die Ausbildung befristet von Bückerburg nach Celle verlegt werden.

„Wir freuen uns über die stärkere Nutzung unseres Flugplatzes, werden aber nach wie vor nicht an die Flugbewegungen vergangener Tage heran kommen“, erklärt der Verantwortliche für den Flugbetrieb, Oberstleutnant Peer Garben. Er flog als Kommandeur der „TE 900“ bis 2016 selbst in und aus Celle und kennt den Dauerbetrieb mit täglichen Ausbildung-

gen gut. „Die Unterstützung für unsere Bückerbürger Kameraden wurde schon seit über einem Jahr intensiv vorbereitet und ermöglicht nun die bruchfreie fliegerische Ausbildung unserer jungen Luftfahrzeugführer während der Bauarbeiten in Bückerburg.“ Ab Ende September geht es sukzessive wieder in den regulären Übungsbetrieb über. „Dann verlagert sich auch der erhöhte regelmäßige tägliche Flugbetrieb wieder hin zu unregelmäßigem Flugbetrieb während der einzelnen Übungsdurchgänge am AMTEC.“

Mit Blick in die Zukunft könnten sich die bereits etablierten Wege und die gute Zusammenarbeit mit dem IHTC bewähren – zum einen bei der Unterstützung durch das AMTEC bei der Führerausbildung der HFlg-Tr – vom Fahnenjunkerlehrgang bis



Damit bei der Patientenübergabe alles schnell geht, muss jeder genau wissen, was er zu tun hat.

zum Bataillionskommandeurlehrgang – und zum anderen bei der fliegetaktischen Zusammenarbeit der Heeresfliegerregimenter im Rahmen der hier durchzuführenden Übungsdurchgänge u.a. mit luftbeweglicher Infanterie – nämlich mit eben diesen jungen Luftfahrzeugführern nach der MEFA und Versetzung in den Einsatzverband.

Wie diese taktische Zusammenarbeit aussehen kann, konnte bereits bei zwei Übungsdurchgängen dieses Jahr erfolgreich gezeigt werden: Ende Januar und Ende Juni unterstützte das AMTEC die Einsatzvorbereitung des Transporthubschrauberregiments 10 und sorgte auf dem Standortübungsplatz Celle-Scheuen für fordernde Übungsszenarien – denn wenn sich Feldjäger und flugmedizinisches Personal gemeinsam mit Hubschrau-

bern NH90 und H145 LUH auf den Resolute-Support-Einsatz in Afghanistan vorbereiten, gibt es viel Abstimmungsbedarf und bei Tageslicht anspruchsvolle Verfahren werden in der Dunkelheit nicht einfacher.

Die entscheidende erste Stunde

„He! Hören Sie mich!?“ Mit jeder Minute wird die verwundete Soldatin spürbar unruhiger. „Meine Beine! Was ist mit meinen Beinen los?“ Kurz zuvor war das Fahrzeug beschossen worden, nun liegt sie am Boden und kann sich nicht selbst helfen. Ihre Kameraden haben mithilfe des Meldeschemas „9-Liner“ einen Hubschrauber für den Verwundeten-transport angefordert. Nun ver-

suchen die Soldaten das Fahrzeug so gut es geht zu sichern und beobachten aufmerksam in alle Richtungen, während ein Ersthelfer die Soldatin betreut und beruhigt. Keine leichte Aufgabe, denn die Dämmerung ist vorbei und auch das allerletzte Licht schwindet. Hin und wieder fallen ein paar Regentropfen auf den staubigen Weg, dann endlich tönt das erlösende Knacken aus dem Funkgerät.

Abläufe greifen ineinander

„Request Landing Zone Update!“ Mit diesen Worten kündigt der Pilot die kurz bevorstehende Landung an und fordert aktuelle Informationen über die Lage am Boden. Dies ist die letzte Möglichkeit, auf Feindkräfte oder Gefahren zu reagieren, ehe das Luftfahrzeug aufsetzt.



Feldjäger sichern das Luftfahrzeug und die Übergabe.

Um schnell am richtigen Ort zu sein, braucht der Hubschrauberpilot präzise Informationen über die Landezone, was ihn dort erwartet, wie der Untergrund beschaffen und ob mit Feindkräften in der Nähe zu rechnen ist. Um diese Informationen korrekt, vollständig und schnell zu übermitteln, gibt es formalisierte Funksprechverfahren. Der „9-Liner“ ist eines davon. Mit ihm teilen die Soldaten alles Notwendige über den oder die Verwundeten und über den Aufnahmepunkt, beispielsweise die Feindlage oder Markierungszeichen, mit. Mit wenigen Worten ist alles Notwendige gesagt. Jeder weiß nun genau, was er zu tun und wie er sich zu verhalten hat.

Zuerst überfliegt die sogenannte „Chase-Maschine“ das Gelände. In dieser Rolle wird ein H145 LUH

(Light Utility Helicopter) oder von einem NH90 eingesetzt, der gegebenenfalls den Feind bekämpft oder abgedrängt. Erst dann nimmt der „MedEvac“, ein speziell für diese Rolle eingerüsteter NH90, erneut Verbindung mit der Bodentruppe auf. Bei der „Medical Evacuation“, kurz „MedEvac“, handelt es sich um einen von medizinischem Personal begleiteten, qualifizierten Verwundetentransport. Für die Soldatin bedeutet das eine möglicherweise lebensrettende Versorgung, denn abseits einer festen Infrastruktur mit Straßen und Krankenhäusern ist die Zeit einer der Faktoren, die darüber entscheiden, ob ein Soldat überlebt, ob er bleibende Schäden davonträgt oder auch ob verletzte Gliedmaßen gerettet werden können. In der Unfallmedizin wird diese entscheidende erste Stunde auch „Golden Hour“ genannt.

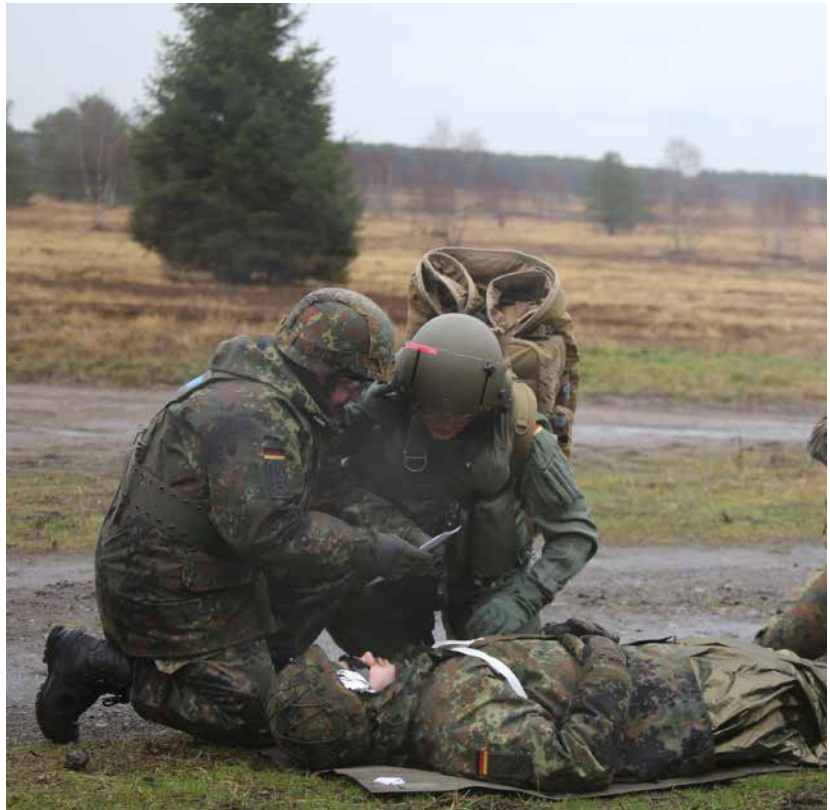
In manchen Landezonen sind die Lichtungen nicht groß, aber der Pilot dreht und manövriert den knapp zwanzig Meter langen Hubschrauber geschickt zwischen den Bäumen zu Boden. Regen, Sand und Steine fliegen im Downwash der Rotorblätter dreißig Meter und weiter durch die Luft. Ausrüstung, die jetzt nicht gesichert ist, kann schnell zur Gefahr werden. Zwei Soldaten schirmen mit Schutzwesten und ihren Körpern die verwundete Kameradin ab.

Trotz der Unterstützung durch die Chase-Maschine, sind Hubschrauber am Boden leichte und dazu noch besonders hochwertige Ziele. Deswegen muss alles schnell gehen, sobald die Räder den Boden berühren. Dafür greifen am Hubschrauber zahlreiche Fähigkeiten ineinander: Während der Pilot bereit zum Abheben und mit der

„Chase“ in permanenter Verbindung bleibt, sitzen zwei Feldjäger ab und bringen den Arzt und den Notfallsanitäter nach Verbindungsaufnahme mit dem Einweiser des Bodentrupps auf schnellstem Weg zur Verwundeten. Die im Tageslicht schon mehrfach geübten Abläufe werden nach Sonnenuntergang im grünlichen Schimmer der Restlichtverstärker noch fordernder. Der Ersthelfer orientiert sich für die Patientenübergabe am sogenannten MIST-Report, dann beginnen die Mediziner zu arbeiten. MIST setzt sich zusammen aus den englischen Anfangsbuchstaben der vier wichtigsten Übergabekriterien: „Mechanism of Injury“, „Injury“, „Symptoms“ und „Treatment“, also der Verwundungsursache, der Verwundung, den Symptomen und der bisherigen Behandlung.

Jeder Handgriff sitzt

Das Ausbildungs- und Übungszentrum Luftbeweglichkeit Celle unterstützt die Ausbildung der Luftfahrzeugbesatzungen im Rahmen der Einsatzvorbereitung. Das Transporthubschrauberregiment 10 „Lüneburger Heide“ ist mit der Planung, Vorbereitung und Durchführung des gemischten Einsatzes von Hubschraubern des Heeres und der Luftwaffe in der NATO-Mission „Resolute Support“ in Afghanistan beauftragt. Dafür muss die Qualifikation der Luftfahrzeugbesatzungen ebenso sichergestellt wie Funktionspersonal ausgebildet werden. In den Übungstagen in Scheuen trainieren Feldjäger, Fallschirmjäger und flugmedizinisches Fachpersonal gemeinsam die Zusammenarbeit in unterschiedlichen Lagen mit dem Schwerpunkt „Forward Aeromedical Evacuation“.



Damit die Zeit am Boden kurz bleibt, muss jeder genau wissen, was er zu tun hat.

„Ein Schwerpunkt in diesem Übungsdurchgang ist die Kohäsionsausbildung H145 LUH von der Luftwaffe und NH90 vom Heer zur Vorbereitung der Mission „Resolute Support“. In diesem Rahmen werden zudem die Zusammenarbeit mit den Luftfahrzeugen und die Unterstützungsleistung MEDEVAC für bodengebundene Kräfte trainiert“, fasst Hauptmann Tim Wein vom Ausbildungs- und Übungszentrum Luftbeweglichkeit zusammen. Er koordiniert und leitet diesen Teil der Übung und verfügt als Fallschirmjäger zudem über infanteristische Expertise. „Luftbeweglichkeit ist niemals als Einzelleistung möglich. Synergien und das Zusammenwirken von Kräften am Boden und in der Luft spielen in den

Übungsdurchgängen des Ausbildungs- und Übungszentrums Luftbeweglichkeit immer eine entscheidende Rolle, denn mehrere Akteure bedeuten zwangsläufig auch einen höheren Grad an Komplexität. Die Infanteriekräfte müssen sich auf die Arbeitsweisen der Luftfahrzeugbesatzungen einstellen - und umgekehrt. Im Einsatz gibt es kaum Zeit, sich zusätzlich abzusprechen.“

Mehr Akteure bedeuten komplexere Szenarien

Zu späterer Stunde werden die Bedingungen nicht einfacher: Der „Downwash“ der Rotorblätter wirbelt wäh-



So knapp über dem Boden wird die Kraft des Downwash deutlich spürbar. Nichts darf mehr ungesichert herumliegen.

rend seiner Zeit am Boden unablässig Gräser, Sand und Schmutz durch die Luft, denn der Hubschrauber bleibt jederzeit bereit zum Abheben. Auch die Notfallbehandlung in der Dunkelheit mit Restlichtverstärker und unter Einsatzbedingungen stellt selbst für erfahrenes medizinisches Personal eine durchaus nicht alltägliche Herausforderung dar. Kein Gefühl in den Beinen kann ein Wirbelsäulentrauma bedeuten – die verwundete Soldatin muss ohne weitere Belastung für die möglicherweise verletzte Wirbelsäule auf eine stabile Trage umgelagert und sicher fixiert werden. Trotz der schwierigen Bedingungen ist innerhalb weniger Minuten alles für den Transport vorbereitet. Bis zu zwei liegend zu transportierende Verwun-

dete könnte der NH90 in der MedEvac-Rolle mitnehmen zusätzlich zu sitzend zu Transportierenden.

Anwendung von Meldeformaten ist wichtig

„Im Einsatz hoffen wir natürlich, dass die Fälle, die wir hier üben, nie Realität werden.“ erklärt Hauptmann Wein. Die richtige, standardisierte Anwendung der verschiedenen Meldeformate ist ihm wichtig, denn nur so lassen sich die Informationen schnell, vollständig und korrekt übermitteln. „Diese Verfahren sind für alle Soldaten wichtig. Wir üben in diesem Durchgang keine Szenare

für spezialisierte Kräfte. Die Verletzungsmuster sind einsatztypisch und können jeden Soldaten betreffen“, betont Hauptmann Wein. Nach dem ersten Übungsdurchgang Anfang des Jahres zieht er auch diesmal ein positives Fazit. „Luftbeweglichkeit kann für jeden Soldaten relevant werden. Nicht nur mit Blick auf den Resolute-Support-Einsatz, für den wir hier trainieren, ist es ein gutes Gefühl zu sehen, wie professionell die Szenare absolviert werden und wie die Zusammenarbeit immer flüssiger wird.“

Der Autor:

Hauptfeldwebel Andrea Neuer, Ausb/ÜbZLbwgk

Fotos:

Hauptfeldwebel Andrea Neuer, Ausb/ÜbZLbwgk

Der Heeresverbindungsstab USA 5 in Ft. Rucker, Alabama

Deutsche Heeresflieger arbeiten Seite an Seite mit U.S. Heeresfliegern

Als die Bundeswehr 1955 der NATO beitrug, befand diese sich noch in der Aufbauphase. Ein starker Partner wie die USA konnte damals – wie heute – die eigene Weiterentwicklung mit Rüstungs- und Ausbildungsunterstützung beschleunigen. Als 1957 die Aufstellung der Heeresfliegertruppe begann, hatte eine Zusammenarbeit mit der U.S. Army Aviation bereits begonnen. Die ersten deutschen Heeresflieger wurden schon 1956 in Ft. Rucker ausgebildet. Um die Zusammenarbeit zu stärken, wurde am 15.10.1964 der Heeresverbindungsstab USA 5 (HVStab USA 5) am Standort Ft. Rucker aufgestellt. Seitdem leistet der HVStab USA 5 wertvolle Arbeit im Rahmen der Heeresverbindungsorganisation und in der Umsetzung des EURO-NATO Helicopter Pilot Training Program (ENHPTP). In den zurückliegenden 56 Jahren haben sich die Strukturen und Aufgaben natürlich verändert. Zeit für ein Update.

Die Heeresverbindungsorganisation USA



Die deutsche Heeresverbindungsorganisation in den USA umfasst insgesamt 13 Elemente, die sich über 12 Standorte in 11 Bundesstaaten der USA verteilen. Sie stellt die Verbindung des deutschen Heeres zu den wichtigen Dienststellen und Einrichtungen der U.S. Army her. In dieser breiten und in der Fläche präsenten Aufstellung, vertritt die Heeresverbindungsorganisation die Belange des

deutschen Heeres und der Bundeswehr. Sie folgt dabei der strategischen Ausrichtung der internationalen Zusammenarbeit des deutschen Heeres und leistet dabei ihren Beitrag zur Effektivitätssteigerung und Entlastung in Bündnis- und Einsatzverpflichtungen. Hierzu fördert die Heeresverbindungsorganisation das gegenseitige Verständnis mit der U.S. Army, den Informations- und Gedankenaustausch, die Zusammenarbeit, die Interoperabilität und die Integration. Sie stellt her und hält persönliche Kontakte, formale Partnerschaften und Austauschbeziehungen als Voraussetzungen für die Zusammenarbeit bis hin zur Integration.

Hubschrauberkräfte im Allgemeinen und wir Heeresflieger im Besonderen sind wertvolle Ressourcen, die in jeder Krise und jedem Konflikt nachgefragt werden. Darum müssen wir gemeinsam mit verbündeten Hubschrau-

berkräften und unter der Führung von multinationalen Stäben kämpfen können. Nur abgestimmte Verfahren, interoperable Führungsmittel und ein gemeinsames Verständnis von taktischer Führung können hierbei zum Erfolg führen. Genau hier leistet der HVStab USA 5 seine wichtige Arbeit. Weiterentwicklungen von Führungsvorschriften (z.B. FM 3-04) und Verfahren (z.B. MUM-T) sowie von Strukturen (z.B. Brigade Aviation Element) und Waffensystemen (z.B. Future Armed Reconnaissance Aircraft und Future Long Range Assault Aircraft) werden beobachtet, bewertet und über das Berichtswesen der Heeresverbindungsorganisation dem KdoH übermittelt. Bei KdoH II 2 werden dann weitere Bewertungen vorgenommen und erforderliche Maßnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit und Interoperabilität eingeleitet.

Der HVStab USA 5

Der HVStab USA 5, einer von heute noch 7 HVStäben in den USA, untersteht fachlich und truppendienstlich dem Heereshauptverbundstab in Ft. Eustis/VA und besteht heute nur noch aus dem Leiter, einem HubschFhrStOffz und einem HFlgFw. Der Leiter nimmt alle Aufgaben des Heeresverbindungswesens wahr und pflegt Informationsbeziehungen mit den in Ft. Rucker befindlichen Dienststellen U.S. Army Aviation Center of Excellence (USAACE), U.S. Army Combat Readiness and Safety Center, Army Aviation Medical School und dem wichtigsten Partner dem Capability Development Integration Directorate. Der HFlgFw nimmt die Abwicklung aller Stabsprozesse aller Führungsgrundgebiete wahr und hält Verbindung zur in Ft. Rucker befindlichen Serge-

ants Academy, um vor Ort die deutsch-amerikanische Zusammenarbeit mit Leben zu füllen.

Das EURO-NATO Helicopter Pilot Training Program

Die Niederlande, Italien, Dänemark, Norwegen und Deutschland haben mit dem U.S. Verteidigungsministerium die Ausbildung von Hubschrauberbesatzungen im EURO-NATO Helicopter Training Program (ENHPTP) vereinbart. Hier ist auch vereinbart, dass die Partnernationen Fluglehrer an das U.S. Army Aviation Centre of Excellence (USAACE) abstellen, um Kosten zu kompensieren und erfahrenes Lehrpersonal zu gewinnen.

Die Teileinheit ENT

Die Teileinheit ENT (EURO-NATO-Training) wurde 2016 aufgestellt und ist dem HVStab USA 5 truppendienstlich unterstellt. Ein Fachdienstoffizier des Heeres als „Senior Representative ENHPTP“ und zwei Fachdienstoffiziere der Luftwaffe finden als Fluglehrer hier ihre Dienstposten. Aus HFlg-Verbänden und dem IntHubschrAusbZ werden regelmäßig weitere Fluglehrer abgestellt. Der „Senior Representative ENHPTP“ stellt die Schnittstellen zum USAACE und der „International Student Military Organisation“ her, um die reibungslose Ausbildung der durchschnittlich 25 Lehrgangsteilnehmer pro Jahr für verschiedenste Lehrgänge sicher zu stellen. Die Fluglehrer sind permanent an das USAACE abgestellt, um dort gemeinsam mit US-amerikanischen und internationalen Fluglehrern den Ausbildungsflugbetrieb sicher zu stellen.



Der tägliche Flugbetrieb am USAACE, Portrait Hptm Sascha Bill

Das USAACE ist als die 'Wiege der U.S. Army Aviation' gut vergleichbar mit dem IntHubschrAusbZ (IHTC) in Bückeburg. Hier werden alle Muster der U.S. Army geschult, sowie die fliegerische Grundausbildung auf UH-72 Lakota durchgeführt. Neben den fliegerischen Lehrgängen werden auch Lehrgänge für Führungspersonal, luftfahrzeugtechnisches Personal und flugmedizinisches Personal ausgerichtet. Die 110 Avn Brigade führt alle fliegerischen Ausbildungen für das USAACE durch. Hier bin ich als einer von insgesamt drei deutschen Fluglehrern, die auf UH-60M Blackhawk schulen, seit Oktober 2017 zur A Co/1st Bn/212th Aviation Regiment abgestellt. Wir schulen gemeinsam mit den U.S.-Instructor Pilots (IPs) sowohl nationale als auch internationale Flugschüler zur Erlangung der Muster- und Instrumentenflugberechtigung auf dem Einsatzmuster. Ein Fluglehrer begleitet i.d.R. zwei Schüler durch den Kurs.

Die Flotte der Trainingsluftfahrzeuge am Basefield "Lowe Army Heliport" umfasst ca. 120 UH-60 (!). Insgesamt hat das USAACE etwa 560 Lfz vom Jetranger bis zur Chinook "im Bestand". Hinzu kommen die Ausbildungsmöglichkeiten auf verschiedenen Simulatoren im Simulatorzentrum "Warrior Hall".

Der tägliche Flugbetrieb führt hinaus zu einem der 15 verfügbaren Stagefields, an denen die Grund- und Notverfahren geübt werden. Diese Außenlandeplätze sind für deutsche



Verhältnisse eher echte Flugplätze (6 parallele Asphaltlandebahnen, kontrolliert von Lotsen in der Ausbildung). Zu Spitzenzeiten ist dann auch "relativ viel Blech am Himmel", welches stets im Auge oder im Hinterkopf behalten werden will.

In der Instrumentenphase werden dann Regionale- sowie Internationale Flugplätze angefliegen und die Verfahren im Simulator geübt. Daran schließen sich dann die Taktik- sowie BiV-Phasen an. Der Flugbetrieb findet in Früh-, Spät-, sowie Nachtschichten statt und wird an jedem Tag der Woche in allen Schichten durchgeführt. Bei Bedarf auch Samstags und Sonntags. Durchschnittlich werden ca. 400 Trainingsflüge pro Tag durchgeführt und zu Stoßzeiten wollen dann auch entsprechend viele Lfz zeitgleich los.

Fordernd als neuer IP ist zu Beginn sicherlich die Menge an Lfz zwischen denen man sich bewegt, sowie die notwendigen Informationen aus dem Sprechfunkverkehr auf mehreren Funkkreisen zu filtern, um die "situational awareness" aufrecht zu erhalten während man sich gleichzeitig

weiter auf die Schüler konzentrieren muss. Die klimatischen Bedingungen sind ein weiterer Stressor, sowohl für Schüler, als auch die Lehrer (Subtropisches Klima mit hohen Temperaturen und Luftfeuchtigkeit).

Als IP ist man mit einem großen Anteil auch für die theoretische Ausbildung der Schüler verantwortlich. Diese umfasst sämtliche Themen der Fliegerei (Luftrecht, LFZ-Systeme, Limits, CRM, Aerodynamik, Flugphysiologie, BIV, Taktik etc.). Diese Themen behandelt jeder IP mit seinen Schülern beim täglichen "Tabletalk", sowie beim Debriefing.

Wirklich bemerkenswert ist die unkomplizierte Nutzung elektronischer Dokumente und Publikationen im Flugbetrieb auf privaten Tablets. Sämtliche Publikationen, Vorschriften, Handbücher und Checklisten stehen zum Download bereit und machen die Arbeit im Cockpit äußerst effizient. Selbst den IFR-Flugplan kann man über sein Tablet aufgeben, wenn man möchte.

Insgesamt sind die Ausbildungsbedingungen am USAACE hervorragend.

Nachdem die Schüler ihre fliegerische Grundausbildung abgeschlossen haben, verbringen sie insgesamt 80 Trainingstage bei uns und werden dann als fertige Blackhawk-Piloten in ihre Einheiten entsandt.

Der Weg zum IP auf UH 72A Lakota,

Portrait Hptm Christian Fischer

Als erster deutscher Fluglehrer erhielt ich nach einem zweimonatigen AQIPT course (aircraft qualification and instructor pilot training) Ende September 2019 meine Musterberechtigung auf UH 72A / Lakota am USAACE. Dieser Kurs beinhaltet neben den fliegerischen Anteilen auch Unterricht in den Fächern aerodynamic, air crew training, instructing fundamentals, flight information publications, weather and flight planning, GPS based navigation sowieusterspezifische Unterrichte hinsichtlich aircraft systems. Während der Ausbildung waren die von mir seit 2003 am IHTC auf dem Muster EC 135 T1 gesammelten Erfahrungen als Fluglehrer sowie mein

Einsatz in der HGA mit schwedischen Trainingsteilnehmern in englischer Sprache von großem Vorteil. Im Anschluss an den AQIPT wurde ich auf diesem Muster am Shell Army Airfield (KSXS) als Fluglehrer in der D-Company, 1st BN, 223rd AVN REGT in Musterberechtigungslehrgängen und bei Überprüfungsflügen im Rahmen der Hubschrauberführergrundausbildung eingesetzt. Diese Lehrgänge umfassen Normal- und Notverfahren im Tag- und Nachtflug (mit und ohne Restlichtverstärkerbrille) sowie Fliegen nach Instrumentenflugregeln. Auf diese Weise werden am USAACE etwa 1200 Flugschüler verschiedener Nationen pro Jahr mit einer Flotte von 87 UH 72A geschult.

Besonders fordernd sind hierbei die klimatischen Bedingungen (hohe Temperaturen in Verbindung mit hoher Luftfeuchtigkeit) sowie der oft eng getaktete Dienstplan mit Unterrichtseinheiten am Nachmittag nach vorangegangenen Realflug in der Frühschicht (Dienstbeginn 0530 lcl). Weitere Herausforderungen stellen der Flugverkehr mit bis zu 16 Luftfahrzeugen an den Ausbildungsflugplätzen und somit auch der Funksprechver-

kehr – teilweise zusätzlich erschwert durch den gewöhnungsbedürftigen Südstaaten-Akzent – dar. Ein großer Unterschied zum Ausbildungsflugbetrieb in Deutschland ist die weniger restriktive Handhabung im BIV-Flugbetrieb: NAP-of-the-earth Flug im Abstand von 500 m zu remote training sites ist hier gängige Praxis, wobei NAP hier near as possible bedeutet und auch so gemeint ist. Als Fazit nach einem Jahr als Fluglehrer am USAACE kann ich sagen, dass dies eine anspruchsvolle aber auch begeisternde Aufgabe ist, welche meinen fliegerischen Horizont sicher nachhaltig erweitert.

Der Weg zum IP auf UH 60 M Blackhawk, Portrait Hptm Jelto Jahnke

Ich bin im April 2019, fast genau 20 Jahre nachdem ich hier in Lowe Army Airfield meine fliegerische Laufbahn begonnen habe, wieder nach Fort Rucker versetzt worden, um hier als Fluglehrer auf UH-60M ausgebildet zu werden. Mit einer Flugerfahrung von etwa 2400 Flugstunden auf den Mustern Bell UH-1D, Bell 206 und EC135 wurde ich am USAACE im Juni 2019 erst auf die UH-60L und dann im Juli/August auf die UH-60M umgeschult. Die Umschulung auf UH-60L betrug 15,5 Real- und 4,5 Sim-Flugstunden. Bei der Umschulung auf die UH-60M waren es 17,5 Real- und 13,5 Sim-Flugstunden. Direkt im Anschluss an die Umschulung auf die „Mike“ folgte der 7-wöchige Fluglehrerlehrgang. Dieser beinhaltete 71 Flugstunden (35 Std Tagflug, 10 Std Nachtflug und 26 Std Simulator). Zum Abschluss folgte ein 3 wöchiger Resident IP Course mit knapp 20 Flugstunden. In diesem wur-





den die Fort Rucker eignen Verfahren vermittelt. Alle Lehrgänge waren aufgeteilt in VFR Grund- und Notverfahren, IFR, konventioneller Nachtflug und NVG.

Der Fluglehrerlehrgang diente dem mit mir gemeinsam geschulten dänischen Fluglehrer und mir primär, um mehr Erfahrung auf der Blackhawk zu sammeln und um die US-Lehrmethoden und Prioritäten in der Ausbildung kennenzulernen. Hier wurden in jedem Briefing Fragen bzgl. Kenntnisse fliegerischer Vorschriften, Aerodynamik, Technik und Flughypologie besprochen - was in der deutschen Ausbildung eher auf die Theorieschulung beschränkt wird. Dementsprechend war die Menge an Lerninhalten

der verschiedenen Themengebiete sehr umfangreich und es musste viel Wissen, auch aus der Grundschulung, wieder aufgefrischt werden.

Die Schulung hier ist sehr fordernd, da das Lernpensum sehr hoch ist. Für junge Flugschüler in der fliegerischen Grundausbildung genauso, wie für Piloten mit fliegerischer Erfahrung. Vormittags Unterricht, nachmittags Trainingsflüge und die Abende werden zur Flugvorbereitung sowie zum Lernen genutzt. Vieles muss auswendig gelernt werden. Wobei man hier derzeit anstrebt, den Umfang an Lerninhalten und das ständig mental abrufbare Wissen auf das wirklich notwendige Maß zu reduzieren. „De-frag the hard drive“ ist das Motto. Es

ist sehr spannend zu verfolgen, wie die Schule hier in Fort Rucker und das Zentrum in Bückeburg sich in den letzten Jahren in Richtung einer modernen, sich auf „nützliches Wissen“ beschränkenden Erwachsenen-Ausbildung orientiert haben.

Bezüglich der Abgrenzung von „nützlichem Wissen“ zu „weniger nützlichem Wissen“ habe ich gelernt, dass die Fragen „Wird es mir im Cockpit angezeigt?“, „Kann ich es vom Cockpit aus beeinflussen?“ und „Ist es etwas das regelmäßig wiederkehrt?“ hilfreich sind, um das Eine vom Anderen zu unterscheiden.

Mein Fazit: Eine sehr fordernde, spannende und interessante Erfahrung!

Ausbildungsflugbetrieb am USAACE unter COVID 19 Bedingungen, Portrait Hptm Jan Peters

Ich wurde 2011 als erfahrener Fluglehrer mit ca. 4000h in Ft. Rucker auf UH 60A/L geschult und 2018 auf UH 60M weitergeschult. Ich habe hier in Ft. Rucker bis heute 82 Schüler auf beiden Mustern ausgebildet und habe ca. 2800h auf der Blackhawk geflogen.

Im April dieses Jahres wurden wir alle mit dem CORONAVIRUS konfrontiert. Hier am USAACE musste die Ausbildung der dringend benötigten U.S.- und internationalen Luftfahrzeugführer bei gleichzeitiger Vermeidung von Ansteckung und Weiterverbreitung des Virus möglichst unvermindert weiter fortgeführt werden.





Im April 2020 unterbrach das USAACE den Flugbetrieb für 14 Tage. Diese Zeit nahm sich die Führung des Ausbildungszentrums, um Maßnahmen und Auflagen zu entwickeln die die Fortsetzung des Ausbildungsflugbetriebes erlauben sollten. Die Auflagen waren im Wesentlichen: Keine Briefings/Unterrichte mit mehr als 10 Personen in einem Raum, Verpflichtung zum Tragen einer Mund-Nasenabdeckung wann immer 6 Fuß Abstand nicht einzuhalten sind, Verpflichtung zum Tragen der Mund-Nasenabdeckung im Flugbetrieb im Cockpit und im Simulator, Vor- und Nachflugbesprechung mit Flugschüler am Lfz und strenge Hygienemaßnahmen in allen Ausbildungsphasen. Anders als daheim in Deutschland wurde hier auch in der fliegerischen Ausbildung, bei Notverfahren und im Nachtflug von der Besatzung der Mund-Nasenschutz getragen.

Diese Auflagen hatten Auswirkungen auf die Ausbildung der Flugschüler: die Kommunikation mit Mund-Nasenabdeckung bei 30 Grad und 90% Luftfeuchtigkeit am Luftfahrzeug wird zur Herausforderung für den Flugschüler und für den IP. Ebenso im Lfz, wo Crew Coordination durch mehr Kommunikation als im normalen Flugbetrieb unterstützt werden

muss. Erhöhte Konzentration beim Zuhören, speziell wenn es nicht die eigene Muttersprache ist, und der Hitzestau hinter der Mund-Nasenabdeckung führte dann teilweise zu erheblichen Ermüdungserscheinungen. Das führte dann zum zeitweiligen Herunternehmen der Mund-Nasenabdeckung im Flugdienst, um die Flugsicherheit weiterhin zu gewährleisten.

Nach einigen Wochen Flugbetrieb unter diesen Bedingungen wurden Anpassungen gemacht. So wurde für die Fluglehrer das Face-Shield an unsere Helme montiert. Das hatte zumindest für uns IPs den großen Vorteil, dass es kein Hitzestau mehr gab. (Die Flugschüler müssen bis heute mit Mund-Nasenabdeckung fliegen). Briefings sowie Unterrichte durften wieder in größeren Gruppen durchgeführt werden. Im Moment gilt überall: In Gebäuden muss die Mund-Nasenabdeckung getragen werden unabhängig davon wie viele Personen im Raum sind oder ob die 6 Fuß Abstand eingehalten werden können.

Auch außerhalb des Flugbetriebes wurden Auflagen erlassen die die Bewegungsfreiheit der U.S. Soldaten auf einen Radius von 50 Meilen – später von 100 Meilen - um Ft. Rucker begrenzt. Grundsätzlich dürfen Restau-

rants, Kaffees, Kegelbahnen, Kirchen, Kinos, Massagepraxen und Friseure außerhalb der militärischen Einrichtungen von Ft. Rucker bis zum heutigen Tage (Ende August 2020) nicht besucht werden. All diese Auflagen gelten im und außer Dienst. Wir Deutschen die hier in Ft. Rucker ihren Dienst versehen folgen diesen Auflagen, um die ergriffenen Schutzmaßnahmen nicht aufzuweichen.

Resümee zum HVStab USA 5

Die Bundeswehr unterhält mit dem HVStab USA 5 eine kleine aber besondere Dienststelle an einem exponierten Ort im Süden des U.S. Bundesstaates Alabama. Das Klima ist subtropisch. Das Arbeitsumfeld ist multinational. Die Arbeitssprache ist Englisch. Die Aufgaben sind fordernd. Der sprichwörtliche „Blick über den Tellerrand“ ist unser Alltag. Der gegenseitige Austausch ist unser Auftrag. Wir sind nur dann erfolgreich, wenn Sie von unseren Erkenntnissen profitieren. Scheuen Sie nicht mit uns in Verbindung zu treten.

Die Autoren:

- Alle Autoren sind angehörige des HVStab USA 5:
- » Hauptmann Sascha Bill, Fluglehrer, Lw, „Der tägliche Flugbetrieb am USAACE“
 - » Hauptmann Christian Fischer, Fluglehrer, Heer, „Der Weg zum IP auf UH 72A Lakota“
 - » Hauptmann Jelto Jahnke, Fluglehrer, Lw, „Der Weg zum IP auf UH 60 M Blackhawk“
 - » Hauptmann Jan Peters, Fluglehrer, Heer, „Ausbildungsflugbetrieb am USAACE unter COVID 19 Bedingungen“
 - » Oberstleutnant Michael Heger, Leiter HVStab USA 5, Heer, „Der Heeresverbindungsstab USA 5 in Ft. Rucker, Alabama“

Fotos:

HVStab USA 5

„in a nutshell“

Neuer Rettungshubschrauber löst **Legende** ab

Bericht über Waffensystemwechsel beim SAR(L)-Kommando Nörvenich

Nörvenich – Fast fünfzig Jahre lang startete sie vom Fliegerhorst Nörvenich aus zu Rettungseinsätzen, doch nun wurde die Bell UH-1D durch den Airbus H145 abgelöst. Angesichts der hochmodernen technischen Ausstattung des Nachfolgers bedeutet dies für den Such- und Rettungsdienst (SAR; Search and Rescue) zwar einen Quantensprung, allerdings fällt der Abschied von der altbewährten „Huey“ naturgemäß schwer.

Seit fast einem halben Jahrhundert war das markante Geräusch des liebevoll „Teppichklopfer“ genannten Rettungshubschraubers Bell UH-1D der Bundeswehr am Fliegerhorst Nörvenich zu hören. Jahrelang durch die Luftwaffe betrieben, wird der

Auftrag „Such- und Rettungsdienst“ seit 2013 vom Deutschen Heer ausgeführt. Coronabedingt wurde die Ablösung der UH-1D am vergangenen Montag nur in sehr kleinem Rahmen vollzogen. So begrüßte als „Hausherr“ der Stellvertretende Kommodore des Taktischen Luftwaffengeschwaders 31 „Boelcke“, Oberstleutnant Samuel Mbassa, den Kommandeur des Transporthubschrauberregiments 30, Oberst Peter Göhringer, der selbst an Bord mit der H145 angereist war. In einer kurzen Ansprache dankte Göhringer, dessen Verband mit der Dauereinsatzaufgabe SAR(L) beauftragt ist, der Geschwaderführung als Gastgeber für die bisher gute Zusammenarbeit und äußerte die Hoffnung, dass diese

„in absehbarer Zeit auch zu infrastrukturellen Verbesserungen für das SAR(L)-Kommando“ führen würde. Der Bürgermeister der Gemeinde Nörvenich, Dr. Timo Czech, betonte den hohen Stellenwert und die gute Zusammenarbeit mit der Bundeswehr. Er habe sich nachhaltig dafür eingesetzt, dass der SAR-Hubschrauber weiterhin in Nörvenich stationiert bleibe und sei außerordentlich froh über dieses hochmoderne Rettungsmittel, wovon die ganze Region profitieren würde.

Als Nachfolgemodell für die „Huey“ wurde im Dezember 2018 die H145 der Donauwörther Firma Airbus ausgewählt und die Auslieferung des ersten Hubschraubers erfolgte be-



V.l.n.r.: Oberstleutnant Samuel Mbassa, Bürgermeister Dr. Timo Czech, Oberstleutnant Marcus Preuß (Staffelkapitän SAR-Staffel), SAR-Besatzung (in oranger Kleidung) und Oberst Peter Göhringer vor dem neuen SAR-Hubschrauber Airbus H145.

reits ein Jahr später. Inzwischen sind bereits alle sieben bestellten Maschinen an das Heer übergeben worden und die Schulung aller 51 Pilotinnen und Piloten wird noch vor Weihnachten dieses Jahres abgeschlossen. Im Rahmen eines pressewirksamen Events im Beisein des Inspektors des Heeres wurde am 06. Juli der erste Waffensystemwechsel von UH-1D auf H145 am SAR(L)-Kdo in Niederstetten feierlich vollzogen. Nach dem nun durchgeführten Wechsel in Nörvenich wird das SAR(L)-Kommando in Holzdorf im April nächsten Jahres als drittes und damit letztes Kommando den neuen Hubschrauber erhalten. Die „Operation am offenen Herzen“, also die Umstellung auf ein neues Waffensystem

bei gleichzeitiger Beibehaltung des Bereitschaftsdienstes an allen drei SAR(L)-Kommandos, wird dann abgeschlossen sein.

Die Bell UH-1D wird noch bis Ende Juni 2021 am Himmel über Deutschland zu sehen sein. Anlässlich der Außerdienststellung wurde ein Hubschrauber mit einer Sonderlackierung versehen. Im Rahmen einer „Goodbye Huey Tour“ wird sich der Teppichklopper von ausgewählten Flugplätzen in Deutschland verabschieden. Höhepunkt und Abschluss dieser Tour wird der Tag der Bundeswehr am 12. Juni 2021 sein. Danach wird die Goodbye Huey endgültig nur noch im Hubschraubermuseum in Bückeburg zu bewundern sein.

Stichwort SAR(L) – Search and Rescue (Land):

Als Mitglied der internationalen zivilen Luftfahrtorganisation (ICAO; International Civil Aviation Organization) hat sich die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, vermisste oder verunglückte Luftfahrzeuge über ihrem Hoheitsgebiet zu suchen und zu retten, was eigentlich Aufgabe des Bundesverkehrsministeriums wäre. Mangels eigener Luftfahrzeuge wird dies durch die Bundeswehr wahrgenommen, wobei das See- und Küstengebiet durch die Marine überwacht wird. Im Auftrag des Heeres betreibt das Transporthubschrauberregiment 30 drei SAR-Kommandos:



Die letzte Besatzung der Bell UH-1D am SAR-Kommando Nörvenich

Niederstetten (Baden-Württemberg), Holzdorf (Brandenburg) und Nörvenich. Alarmiert werden alle Rettungshubschrauber der Bundeswehr durch das RCC (Rescue Coordination Center) in Münster, welches auch mit zivilen Leitstellen verbunden ist. Zusätzlich zum Such- und Rettungsdienst stehen die SAR-Hubschrauber auch rund um die Uhr und an 365 Tagen im Jahr bereit, wenn zivile Rettungshubschrauber wie beispielsweise „Christoph Europa 1“ aus Würselen oder „Christoph 3“ aus Köln nicht zur Verfügung stehen bzw. nicht über die notwendige technische Ausrüstung (z.B. Rettungswinde) verfügen. Medizinisch ausgestattet

sind die neuen SAR-Maschinen wie ein ziviler Rettungshubschrauber, sie haben darüber hinaus aber noch modernste Suchavionik, wie Wärmebildgerät oder Handyortung. Zusätzlich verfügen sie über verschiedene Kommunikationseinrichtungen, eine Tag- und Nachtsichtkamera, Suchscheinwerfer, eine Rettungswinde und einen Außenlasthaken beispielsweise für den Einsatz von Feuerlöschbehältern. Im Gegensatz zu zivilen Rettungshubschraubern stehen die SAR-Hubschrauber der Bundeswehr auch nachts zur Verfügung, weshalb die Besatzung aus zwei Piloten und einem als Notfallsanitäter ausgebildeten Luftrettungsmeister besteht.

Der Autor:

Oberstleutnant Ingo Macher, TrspHubschrRgt 30

Fotos:

Oberstleutnant Ingo Macher, TrspHubschrRgt 30

„in a nutshell“

Von **Fritzlar** nach **Bad Mergentheim**

Der letzte Flug der 72+67

Was als Außenlastweiterbildung begonnen hatte, als Deutschlandtour nach Celle geplant wurde, endete nun doch Regional bei der Firma Würth in Bad Mergentheim.

Die Geschichte beginnt mit dem Trainingsprogramm „Außenlastwoche 2019“. Ziel dieser Ausbildung war die Weiterbildung der luftfahrzeugtechnischen Offiziere des Transporthubschrauberregiment 30 (TrspHubschrRgt 30) aus Niederstetten, des Transporthubschrauberregiment 10 (TrspHubschrRgt 10) aus Faßberg, des Hubschraubergeschwader 64 (HSG 64) aus Laupheim und des Personals des zivil-militärischen Systemzentrum Drehflügler HEER aus Donauwörth. Der praktische Anteil der Ausbildung beinhaltete das Verbringen von kleineren, größeren und außergewöhnlichen Außenlasten. Neben einem Hitzinger 30 KVA, einem Betonklotz (1800kg) wurden auch ein 20 Fuß Container und eine





Bell UH-1D „Huey“ geflogen. Die Bell UH-1D, die ehemalige 72+67, wurde für diese Weiterbildung abgerüstet, das heißt ohne Haupt- und Heckrotorblätter geflogen.

Auch im Jahr 2020 wurden wieder luftfahrzeugtechnische Offiziere der oben genannten Verbände aus- und weitergebildet. Neben einem Wolf, einer Gebirgshaubitze und einem Betonklotz (1800 kg) wurde auch ein 10 Fuß Container als Außenlast mit Longline (Verlängerung der Außenlastaufhängung) geflogen. Nach den erfolgreichen Flügen war der nächste Schritt der diesjährigen Weiterbildung, wie bereits früher mit CH53 erfolgreich praktiziert, eine Bell UH-1D aufgerüstet mit Haupt- und Heckro-

torblättern als Außenlast zu transportieren. Dies war der erste Flug einer aufgerüsteten Bell UH-1D als Außenlast unter einem NH90.

Das dafür vorgesehene Luftfahrzeug war, wie bereits letztes Jahr, die Bell UH-1D 72+67 mit der Sonderlackierung „40 Jahre Transporthubschrauberregiment 30, 50 Jahre Standort Niederstetten“. Besagtes Luftfahrzeug sollte als Ausstellungsmaschine einen Platz in der Immelmann-Kaserne Celle finden. Die dafür notwendige Reise quer durch Deutschland war als Außenlast geplant. Die außergewöhnliche Bell UH-1D mit der taktischen Kennung 72+67 steht für die Tradition des TrspHubschrRgt 30 in der Region Main-Tauber. Die Sonderlackie-

rung erhielt sie für den Flugtag 2011 zu Ehren des 40-jährigen Bestehens des TrspHubschrRgt 30 und des 50. Jubiläums des Standortes Niederstetten als Garnisonstadt.

Am 1. April 1971 wurde das leichte Heeresfliegertransportregiment 30 in Fritzlar aufgestellt und mit Luftfahrzeugen vom Typ Bell UH-1D ausgerüstet. 1980 verlegte das Heeresfliegertransportregiment 30 nach Niederstetten. Das historische Wappen trägt der Verband bis heute. Auf grauem Untergrund, der Waffenfarbe der Heeresflieger, verkörpern seine Elemente die Einheit zwischen dem Verband, seinem Auftrag und seiner Heimat. Die drei Wildgänse stehen symbolhaft für den fliegerischen Auf-



trag des Verbandes, sie sind in den Ederauen des ersten Heimatstandortes Fritzlar anzutreffen. Das Rad des Verbandsabzeichens ist als Mainzer Rad im Wappen der Stadt Fritzlar enthalten. Wie es der Zufall so will, befindet sich das Mainzer Rad auch im Wappen des jetzigen Heimatkreises des Regimentes, dem Main-Tauber-Kreis wieder. Es verweist zugleich auf den Transportauftrag des Regimentes. Aus diesem Grund wurde anlässlich des Jubiläums die Bell UH-1D 72+67

großflächig mit diesem Wappen versehen. Zusätzlich zum Jubiläum 40 Jahre TrspHubschrRgt 30 muss auch erwähnt werden, dass das Luftfahrzeugmuster Bell UH-1D schon länger in der Region Main-Tauber ansässig ist, als das Regiment selbst. Nämlich seit der Ausstattung des Heeresfliegerbataillons 12 mit der Bell UH-1D im Jahre 1969. Aufgrund der engen Verbundenheit des Luftfahrzeugmusters mit der Region Main-Tauber war es nun der Wunsch der Firma Würth aus Bad

Mergentheim, diese zu dokumentieren. Daher hat sich die Firma bemüht, die sonderlackierte Traditionsmaschine zu erwerben und sie vor ihrem neuen Firmengelände auszustellen.

Nun ging es darum, den Transport nach Bad Mergentheim zu nutzen, um die bereits vorhandenen Erfahrungen im Außenlasttransport mit NH90 zu erweitern. Die ersten Platzrunden mit der aufgerüsteten Bell UH-1D 72+67 als Außenlast des NH90 fanden in der 34. Kalenderwoche statt. Jetzt waren alle Voraussetzungen geschaffen, um sie zur Firma Würth nach Bad Mergentheim zu verbringen.

Am 26.08.2020 fand die Verbringung statt. Das Vorhaben begann morgens um 07:00, als die Bell UH-1D als Außenlast vorbereitet wurde. Für das geschulte Personal des TrspHubschrRgt 30 war dies schon fast Routine. Die Landezone wurde durch einen Überflug des NH90 mit folgendem Anflug erkundet. Danach folgte das Aufnehmen der Außenlast am Flugplatz Niederstetten. Zum Glück spielte das Wetter wieder einmal mit, sodass bei strahlend blauem Himmel die Bell UH-1D 72+67 zu ihrem letzten Flug aufbrach. Der Flug wurde von einem Team des FMZ Hammelburg dokumentiert. Nach einem 15-minütigen Flug erreichte die UH-1D 72+67 ihren neuen Standort in Bad Mergentheim. Hier wird sie als Botschafter für das gute Miteinander der Region Main-Tauber und dem Transporthubschrauberregiment 30 zukünftig wirken.

Der Autor:

Oberleutnant Schinkel, TrspHubschrRgt 30

Fotos:

Major Knust, TrspHubschrRgt 30

»in a nutshell«

Stippvisite bei den TIGERn

Am Standort und in „freier Wildbahn“

Das Kampfhubschrauberregiment 36 „Kurahessen“ ist einzigartig im Deutschen Heer. Als einziger Einsatzverband im Deutschen Heer verfügen die „Kurahessen“ über den Kampfhubschrauber TIGER. Mit diesem Hubschrauber werden nicht nur Fähig-

keiten zur Bekämpfung feindlicher Luft- und Bodenziele und zur Unterstützung eigener Kräfte eingebracht, auch die Kompetenz der Aufklärung zählt zum Repertoire des Waffensystems. Im Rahmen einer Regiments-einweisung hat der Inspekteur des

Heeres, Generalleutnant Alfons Mais, das Kampfhubschrauberregiment 36 am Standort Fritzlar und auf dem Truppenübungsplatz in der Oberlausitz besucht.

Der TIGER am Standort



V.l.n.r.: Generalleutnant Alfons Mais, HptFw L.* und Oberstleutnant Dr. Gero Wilhelm im Gespräch über die Luftfahrzeugtechnik im KpfHubschrRgt 36.

Fritzlar, 23. Juni 2020. Neben der Zukunftsfähigkeit bzw. der Einsatzlage des Systems TIGER auf der Zeitachse stehen auf Wunsch von General Mais in Fritzlar die Luftfahrzeugtechnik des Verbandes und die Bewaffnung des Kampfhubschraubers im Fokus. „Der TIGER ist ein technisch sehr komplexes und herausforderndes System“, erläutert Oberstleutnant Dr. Gero Wilhelm, Leiter des luftfahrzeugtechnischen Bereichs im Kampfhubschrauberregiment 36, beim Rundgang des Inspektors durch die Bereiche. Vor allem das Instandhaltungssystem des Hubschraubers stellt eine große Herausforderung dar und

sorgt für die nicht zufriedenstellende Lage. Auch General Mais, selbst Heeresflieger und erfahrener Pilot, kennt diese Umstände. Sehr interessiert ist er deshalb am fachlichen Austausch mit Offizieren und Dockchefs aus der Wartungs- bzw. Instandsetzungsstaffel. Erkennbar schätzt der Inspekteur die Gespräche mit den Spezialisten und die daraus gewonnenen Informationen sehr: „Bleiben Sie bitte alle so optimistisch und engagiert, wie ich Sie heute hier erlebt habe“.

... und in freier Wildbahn

Oberlausitz, 01.07.2020. Mit frischen Impressionen aus dem Standort Fritzlar besucht der Inspekteur des deutschen Heeres die „Kurhessen“ auch auf dem Truppenübungsplatz in der Oberlausitz. Hier erhält General Mais einen Eindruck vom Kampfhubschrauber beim scharfen Schuss in „freier Wildbahn“. Erneut äußert er sich positiv zum Engagement und Können der Soldatinnen und Soldaten des Regiments: „TIGER im scharfen Schuss. Beeindruckende Fortschritte bei der Operation aus dem FARP. BRAVO!“, so der Inspekteur des deutschen Heeres auf seinem Twitter-Account.

Das Manöverelement FARP (Forward Arming and Refueling Point) bildet einen zeitlich begrenzten und vorgeschobenen Hubschrauberversorgungspunkt ab. Dort werden die Luftfahrzeuge betankt, mit Munition versorgt und ggf. kleinere Reparaturen vorgenommen. Das Betreiben eines „FARP“ erfordert intensives Training und stellt die Achillesferse einer luftbeweglichen Operation bei Einsätzen



Am Waffentisch: Oberstleutnant R.*, Oberst Sönke Schmuck, Kommandeur des Kampfhubschrauberregiments 36 und der Generalleutnant Alfons Mais, Inspekteur des Heeres (v.l.n.r.), im Dialog über die Bewaffnung, Zukunftsfähigkeit und Einsatzlage des Systems TIGER auf der Zeitachse.



V.l.n.r.: Generalleutnant Alfons Mais, Major Björn Rowinski und Oberst Sönke Schmuck bei der Lageeinweisung am Sandkasten auf dem Truppenübungsplatz in der Oberlausitz.

dar. Nur so können die Teams die Versorgung der Hubschrauber unter herausfordernden Bedingungen und unter Feindbedrohung bewältigen. Das Kampfhubschrauberregiment 36 befindet sich dabei als Leitverband im engen Austausch mit dem Transporthubschrauberregiment 30, dem Amt für Heeresentwicklung, dem Bundes-

amt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) sowie der WTD61 (Wehrtechnischen Dienststelle für Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät der Bundeswehr).

Auf dem Truppenübungsplatz in der Oberlausitz bereiten sich die Fritzlar-



Übung FARP im Gelände: immer mehr ein Stück Richtung VJTF 2023.

rer Heeresflieger unter anderem auf ihren Einsatz für die Schnelle Eingreiftruppe der NATO (VJTF) vor. Die Einrichtung der vorgeschobenen Versorgungspunkte ist Bestandteil dieser Vorbereitung.

Ein Unikatverband mit facettenreicher Auftragslage

Das einzige Kampfhubschrauberregiment des Heeres nimmt ein vielfältiges Aufgabenspektrum wahr. Im Zuge des nationalen Risikomanagements der Bundesrepublik Deutschland halten die „Kurhessen“ permanent Kräfte zur möglichen Unterstützung von Geiselnbefreiungen oder militärischen Evakuierungen bereit. Weiterhin ge-

winnt die Bereitstellung von Fähigkeiten zur Landes- und Bündnisverteidigung zusehends an Bedeutung. Als Leitverband für einen gemischten Hubschraubereinsatzverband im Rahmen der NATO Response Force (NRF), einer weltweiten Eingreiftruppe aus Land-, Luft-, See- und Spezialkräften, stehen die „Kurhessen“ für die Jahre 2022 bis 2024 abrufbereit zur Verfügung. In diesem Zeitraum unterstützt der Verband die Panzerbrigade 36 im Rahmen der „Very High Readiness Joint Task Force“ (VJTF) im Jahr 2023. Die Verpflichtungen im Rahmen von NRF bringen erhebliche Belastungen hinsichtlich Personal, Material und zeitlicher Kapazitäten für das Kampfhubschrauberregiment 36 mit sich. Trotz dieser Herausforderungen resümiert Herr Oberst Sönke Schmuck, Kommandeur des Kampfhubschrauberregi-

ments 36: „Diesen Verband zu führen ist eine Ehre und eine Freude. In seltenen Fällen wünscht man sich vielleicht einen Schwesternverband zu haben, alleine für den Austausch. (...) das Einzigartige in diesem Regiment: der Stolz, Teil eines unvergleichbaren Verbands des Heeres zu sein und die daraus erwachsende hohe Motivation. Unser Schlachtruf ist deshalb zugleich auch unser tägliches Motto: Wir sind TIGER!“

*Name geändert

Der Autor:

Fähnrich Kristin Zeyer, KpFHubschrRgt 36

Fotos:

OSG Engler, DSK Pressestelle

OTL Templin-Dahlenburg, KpFHubschrRgt 36

„in a nutshell“

Sommerzeit ist **Reisezeit**



Fritzlar. Auch im Kampfhubschrauberregiment 36 „Kurhessen“ mittlerweile ein fester Bestandteil des Dienstalltages: das Tragen des Mund-Nasen-Schutzes, Desinfektionsmittel und Abstand halten. Die COVID-19 Pandemie sowie die Maßnahmen zum Infektionsschutz sind immer noch allgegenwärtig. Nichtsdestotrotz oder gerade deswegen ist der Erhalt der Einsatzfähigkeit essentiell. Dies bedeutet auch, Herausforderungen sowie die Auftragslage neben Corona zu forcieren.

Bei den „Kurhessen“ beinhaltet dies derzeit vor allem die Vorbereitung von Personal und Material auf VJTF und insbesondere die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs. Vor allem Letzteres stellt durch das aufwendige Instandhaltungs- und Wartungssystem des Kampfhubschrauber TIGER oftmals eine große Herausforderung dar. Stärken und Schwächen des Waffensystems TIGER, die VJTF-Vorbereitungen für 2023 sowie Auftragslage und Herausforderungen des einzigen Kampfhubschrauberre-

giments des deutschen Heeres sind stets zentrale Themenschwerpunkte, wenn die „Kurhessen“ Besucher aus den Reihen der politischen bzw. militärischen Leitung des BMVg als auch Politikerinnen und Politikern begrüßen dürfen. Das war trotz der gegenwärtigen Corona-Lage in der zurückliegenden Sommer- und Reisezeit nicht anders:

29.07.2020: Im Rahmen seines Informationsbesuchs interessierte sich Herr Bernd Siebert (CDU/CSU), Mit-

glied des deutschen Bundestages und des Verteidigungsausschusses, besonders für die LfzT des TIGERS. Beim Rundgang durch die Bereiche erhielt der Politiker Informationen über das technisch komplexe und anspruchsvolle System des Kampfhubschraubers. Auch die laufenden Vorbereitungen auf den Einsatz als schnelle Eingreiftruppe der NATO (VJTF) und die daraus resultierenden Herausforderungen für den Verband waren Gesprächsthema. Die Vorführung eines zeitlich begrenzten und vorgeschobenen Hubschrauberversorgungspunkt (FARP) sowie die Coin-Übergabe durch Herrn Oberst Sönke Schmuck, Kommandeur des KpffHubschrRgt 36, rundeten den Nachmittag ab. „Der Besuch hat mir große Freude bereitet und ich habe viel gelernt“, so Herr Siebert zum Abschied.

30.07.2020: Als weiteren Gast durfte das KpffHubschrRgt 36 Herrn Generalmajor Gert Nultsch, Vizepräsident des Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw), begrüßen. Bei einer Stippvisite in der LfzT und bei der Durchführung eines FARP konnte sich der General ein Bild vom Kampfhubschrauberregiment und dem Waffensystem TIGER machen. Ein besonderer Programmpunkt war die fliegerische Teilnahme des Generals in einem H145M bei einer Schwarmweiterbildung zusammen mit Kampfhubschraubern TIGER. Dieses Training ist Teil der Vorbereitungen für den Einsatz der Fritzlarer Heeresflieger als schnelle Eingreiftruppe der NATO (VJTF) zur Unterstützung der VJTF Brigade. Im Gästebuch des Regiments schlussfolgerte Herr Generalmajor Nultsch: „Vielen Dank für einen exzellenten Eindruck bei motivierter Truppe“.



Erfreute Gesichter unter den Masken: Bernd Siebert (CDU/CSU), Mitglied des deutschen Bundestages sowie ordentliches Mitglied des Verteidigungsausschusses, und Oberst Sönke Schmuck, Kommandeur des Kampfhubschrauberregiments 36, bei der Coin-Übergabe (v.l.n.r.)



Herr Oberst Schmuck, Regimentskommandeur der „Kurahessen“, überreicht den Coin des KpffHubschrRgt 36 an Herrn Generalmajor Nultsch, Vizepräsident des BAAINBw.

12.08.2020: „Vielen Dank für den sehr informativen Besuch. Ich wünsche allen Kameraden stets das entsprechende Soldatenglück und Zuversicht“, hielt Frau Kerstin Vieregge (CDU/CSU), Mitglied des deutschen Bundestages und des Verteidigungsausschusses, im Gästebuch des KpffHubschrRgt 36 „Kurahessen“ fest. Bei ihrem Informationsbesuch konnte sich Frau Vieregge ein Bild vom Unitatverband mit dem Waffensystem

TIGER machen. Neben einem Besuch des Simulators für den Kampfhubschrauber erfolgte auch eine Stippvisite in der LfzT. Dort konnte der „echte“ TIGER auf dem Boden hautnah erlebt werden: Probesitzen im Cockpit inklusive.

25.08.2020: Herr Dr. Fritz Felgentreu (SPD), Mitglied des deutschen Bundestags und des Verteidigungsausschusses, konnte sich bei sei-



Der TIGER „hautnah“: Frau Vieregge beim Probesitzen im Cockpit des Kampfhubschraubers.



Im Dialog: Ein erfahrener Offizier erläutert Herrn Dr. Felgentreu die Herausforderungen und Stärken des Waffensystems TIGER.



Im Kampfhubschrauberregiment 36 (v.l.n.r.): Herr Matthias Nölke, FDP-Bundestagsabgeordneter, Herr Oberstleutnant Heiko Maaß, stellvertretender Regimentskommandeur des Kampfhubschrauberregiments 36 und Herr Christian Sauter (FDP), Mitglied des Deutschen Bundestags und Verteidigungsausschusses.

nem Informationsbesuch einen Eindruck über das KpffHubschrRgt 36 mit dem Waffensystem TIGER verschaffen. Programmpunkte waren unter anderem der Besuch des Simulators für den Kampfhubschrauber sowie der LfzT. Herr Dr. Felgentreu erhielt Informationen über das technisch komplexe System des Kampfhubschraubers, was

nicht zuletzt aufgrund des aufwändigen Instandhaltungssystems sehr herausfordernd ist. Seinen Besuch bewertete der Bundestagsabgeordnete im Gästebuch des Regiments: „Für die Gastfreundschaft und das anschauliche Briefing meinen großen Dank! Ich wünsche Erfolg und Soldatenglück für Ihre Vorhaben und Einsätze.“

27.08.2020: Erneuter Besuch für das Kampfhubschrauberregiment 36: Herr Christian Sauter (FDP), Mitglied des Deutschen Bundestages und des Verteidigungsausschusses, sowie Herr Matthias Nölke – ebenfalls Bundestagsabgeordneter der FDP – waren zu Gast. Im Rahmen ihres Informationsbesuchs erhielten die Politiker Auskünfte über die Auftragslage, den Fähigkeitsaufwuchs sowie die Herausforderungen des Unikatverbands. Dafür drückte Herr Sauter seinen Dank im Gästebuch des Regiments aus: „Wir bedanken uns für den hervorragenden Einblick in den Standort und die vielfältigen Aspekte, die Sie uns eindrücklich dargestellt haben“. Ergänzend fügte Herr Nölke hinzu: „Auch von mir vielen Dank für den informativen Besuch und für das, was Sie für unser Land bewirken.“

Der Autor:

Fähnrich Kristin Zeyer, KpffHubschrRgt 36

Fotos:

Oberstabsgefreiter Thomas Schulz, KpffHubschrRgt 36

Fähnrich Kristin Zeyer, KpffHubschrRgt 36

Klein trifft Groß

Der Kampfhubschrauber TIGER und sein „Mini-Me“

Fritzlar. Am 07. August 2020 erhielt das Kampfhubschrauberregiment 36 Besuch von der Firma Heli-Factory mit ihrem Modell des Kampfhubschrauber TIGER. Hauptprogramm- punkt des Besuchs: Fotos, Fotos, Fotos – und natürlich eine Darbietung der fliegerischen Fähigkeiten des Modellhubschraubers. Größentechnisch zwar weit vom Original entfernt, fasziniert der „Kleine“ jedoch mit seinen eigenen Spezifikationen: Der flugfähige „Mini-TIGER“ hat einen Wert von ca. 50.000 Euro. Ausgestattet mit einer Verbrennungsturbine, klingt der „Kleine“ fast wie der echte Kampfhubschrauber. „Wir fliegen mit einer Turbine, genau wie beim großen TIGER. Das ist eine 10 Kilowatt-Turbine mit Kerosin. Wir haben den gleichen Geruch, den gleichen Sound, bloß alles viel kleiner“, erläutert Bernd Bremer, Mitinhaber der Heli-Factory. Das Flugmodell stellt das Original im Maßstab 1:4,8 nach und verfügt dabei immer noch über einen Rotordurchmesser von rund 2,71 Metern und ein Abfluggewicht von etwa 24 Kilogramm. Die Liebe zum Detail drückt sich in „Kleinig-

keiten“ wie den beleuchteten Displays des Modells aus. „Wenn man so in 50 oder 60 Metern vorbeifliegt, hat man wirklich den Eindruck, es ist ein großer Hubschrauber“, so Bremer weiter.

„Die Faszination Fliegen ist bei uns hier im Verband natürlich sehr hoch. Der Verband als Unikatverband steht immer in der Öffentlichkeit. Wir sind beim Hessentag und wir sind bei allen

Tagen der Bundeswehr dabei, denn der TIGER ist Anziehungspunkt bei jeglichen Ausstellungen oder Messen“, erklärt Oberstleutnant Remo Templin-Dahlenburg, Personal- und Pressestabsoffizier im Kampfhubschrauberregiment 36. „Wir suchen immer Nachwuchs - im Bereich der Technik, im Bereich der Piloten und auch für andere Verwendungen. Die Kooperation mit der Heli-Factory ist





da ein geeignetes Mittel, um dies nach außen in die Öffentlichkeit zu tragen und die Faszination „Fliegen“ ein bisschen weiterzugeben an die zivilen Stellen bzw. an die zivilen Personen.“ Der „Miniaturausgabe“ des TIGERS steht eine große Zukunft bevor. Neben Kunstflugeinsätzen, inklusive Looping und Rolle, sind auch „Einsätze“ im Rahmen öffentlicher Veranstaltungen angedacht: „Spätestens auf dem Hessentag 2024 in Fritzlar, auch auf dem Flugplatz Fritzlar - da könnte ich mir ein Flugvorführprogramm mit mehreren Modellhubschraubern der Heli-Factory sehr gut vorstellen“, so Oberstleutnant Remo Templin-Dahlenburg. Bernd Bremer fügt hinzu: „Wir kommen gerne und wir würden uns freuen, wenn wir mit unseren Modellen dazu beitragen, die Bundeswehr positiv zu repräsentieren. Wir, die Heli-Factory, stehen da jederzeit gerne zur Verfügung.“



Der Autor:

Fähnrich Kristin Zeyer, KpFHubschrRgt 36

Fotos:

Hauptmann Julia Ude, KpFHubschrRgt 36



»in a nutshell«

500 Euro für den Flächenbrand „des guten Willens“

Fritzlar – Mit einer Spende von 500 Euro unterstützt das Kampfhubschrauberregiment 36 „Kurhessen“ die „Aktion für behinderte Menschen Hessen e.V.“ (AfbM). Den Scheck überreichte Oberst Sönke Schmuck, Kommandeur des Kampfhubschrauberregiments 36, am 06.07.2020 an Oberst a. D. Jürgen Damm, seit 1996 Präsident der wohltätigen Organisation. „Auch, wenn sich bedingt durch Corona die Übergabe verzögert hat, ist es mir eine Freude, Ihnen stellvertretend für das Regiment nun persönlich den Scheck überreichen zu können“, begrüßte der Kommandeur den Präsidenten der AfbM.

Als Dank für die Zusammenarbeit bei der Durchführung des Hessentags 2019 in Bad Hersfeld erhielt der VR Bankverein Bad Hersfeld-Rotenburg eG von den „Kurhessen“ ein Gemälde. Das Werk wurde von Oberstabsfeldwebel a. D. Jürgen Raabe auf dem Hessentag angefertigt. Die dafür von der VR Bank Bad Hersfeld-Rotenburg er-

haltene Spende über 500 Euro nutzte das Kampfhubschrauberregiment 36 zur Unterstützung des guten Zwecks.

Die AfbM Hessen kooperiert im Rahmen der zivil-militärischen Zusammenarbeit mit dem Landeskommmando Hessen. Im Rahmen dessen ist Oberst a. D. Jürgen Damm als Aussteller mit der AfbM Hessen seit 2003 auf dem Platz der Bundeswehr an Hessentagen vertreten. Auch das Kampfhubschrauberregiment 36 repräsentiert sich auf dem hessischen Volksfest. Durch die jeweilige Teilnahme am Hessentag knüpften die „Kurhessen“ Kontakte zu der Aktion, die sich dem Gemeinwohl verpflichtet hat.

Seit mehr als 20 Jahren ist Oberst a. D. Damm ehrenamtlich aktiv. Der pensionierte Offizier habe bei seinem Gelöbnis vor mehr als 60 Jahren unter anderem gelobt, der Bundesrepublik Deutschland treu zu dienen. Das beinhalte für ihn das ehrenamtliche Engagement des Staatsbürgers - auch

ohne Uniform. Für das aktive Vorleben dieses Selbstverständnisses erhielt der 82-jährige Präsident der AfbM bereits mehrere Auszeichnungen.

Der gemeinnützige Verein „AfbM Hessen“ mit dem Leitsatz „Flächenbrand des guten Willens“ setzt sich für beeinträchtigte Menschen und deren Familien in Hessen ein. Den ersten Schritt für die bis heute einmalige Aktion initiierten Soldaten in den 70er Jahren. Die AfbM Hessen unterstützt beeinträchtigte Menschen und deren Familien „(...) durch finanzielle Hilfe aus Spenden, durch gemeinsame Aktionen von behinderten und nicht behinderten Menschen und durch ideelle Unterstützung“.

Die Spende des Kampfhubschrauberregiments 36 über 500 Euro kommt gleich zwei gemeinnützigen Zwecken zu Gute: Die eine Hälfte des Betrags wird für die Frühförderung von Kleinkindern mit Entwicklungsstörungen bis hin zu geistigen oder



Erfreute Gesichter unter den Masken: Oberst Sönke Schmuck, Kommandeur des Kampfhubschrauberregiments 36, und Oberst a.D. Jürgen Damm, Präsident der AfBM Hessen, bei der Spendenübergabe (v.l.n.r.)

körperlichen Beeinträchtigungen aus dem Einzugsgebiet Homberg Efze/Fritzlar vor dem Schuleintritt genutzt. Der Aktionstag „Come Together“ im Festzelt auf dem Platz der Bundeswehr auf dem Hessentag 2021 in Fulda wird durch die andere Hälfte der Spende unterstützt. In enger Zusammenarbeit mit dem Landeskommando Hessen sowie dem Referat IV/4 des Hessischen Ministeriums für Soziales und Integration wird so die Teilnahme und Inklusion von behinderten Menschen als Darsteller mit Tanz- und Musikgruppen auf der Bühne und als Publikum im Zuschauer- raum des Festzelts gefördert.

Der Autor:

Fähnrich Kristin Zeyer, KpffHubschrRgt 36

Fotos:

Fähnrich Kristin Zeyer, KpffHubschrRgt 36



Das an den VR Bankverein Bad Hersfeld-Rotenburg eG überreichte Werk – gemalt von Oberstabsfeldwebel a.D. Jürgen Raabe – zeigt Eindrücke des Hessestags 2019 in Bad Hersfeld und Wahrzeichen der Stadt.und Oberst a.D. Jürgen Damm, Präsident der AfBM Hessen, bei der Spendenübergabe (v.l.n.r.)

„in a nutshell“

15 Jahre Flugbetrieb TIGER am Standort Le Cannet des Maures

Vor 15 Jahren, am 6. April 2005, wurde der erste Unterstützungshubschrauber TIGER mit dem Kennzeichen 74+05 von DONAUWÖRTH nach Südfrankreich in die Provence überführt. Ein Besatzungsmitglied von damals, der heute wieder in LE CANNET DES MAURES stationier-

te Oberstleutnant Rotter, erinnert sich: „Insgesamt ist es eine bleibende Erinnerung, weil es ein besonderes Ereignis für uns als Piloten und natürlich auch für das gesamte DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER war. Zusammen mit dem mittlerweile pensionierten Oberstleutnant Odendahl

wurde bei besten Wetterbedingungen gestartet. Der Flug selbst verlief absolut problemlos, sodass wir nach einem Tankstopp auf dem Militärflugplatz DIJON-LONGVIC um 15:13 Uhr in LE LUC den ersten deutschen TIGER sicher landen und abstellen konnten.“





Vor 15 Jahren wurde die Flugvorbereitung zwar noch nicht mit der Einsatzunterstützungsanlage durchgeführt, war etwas aufwändiger und erforderte mehr Papier im Cockpit, war aber für die beiden Piloten, die noch eine vierstellige Nummer im Militärluftfahrzeugführerschein haben, nicht ungewöhnlich.

Nach sicherer Landung am neuen Dienstort um genau 15:20 Uhr, wurde durch Oberstleutnant Rotter die erfolgreiche Überführung des ersten deutschen TIGER an den damaligen französischen Kommandeur Colonel Salendre und den Kommandeur des deutschen Anteils, Oberstleutnant Specht, gemeldet.

Heute, nach 15 Jahren Flugbetrieb TIGER in Südfrankreich, wird mit einer symbolträchtigen Folierung

eines TIGERs den beiden Nationen Deutschland und Frankreich der respektvolle Tribut gezollt, den sie verdient haben. Die Sonderfolierung ist ein Geschenk von AIRBUS HELICOPTERS DEUTSCHLAND (AHD). Hierzu wurde extra ein „Schenkungsvertrag“ zwischen AHD und der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Kommandeur des DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER, geschlossen. Absicht war es, dass der Kampfhubschrauber, nach einem kurzen Abstecher in Südfrankreich, seine Kreise im Rahmen der ILA, dem Tag der Bundeswehr und weiteren Ausstellungen in Deutschland ziehen sollte. Aber dann kam COVID-19 ...

Es ist aber trotzdem weiterhin geplant, dieses Sonderexemplar auch in Deutschland fliegen zu lassen und zeigen zu wollen.

Der Autor:

Hauptmann Frederik Zimmermann

Fotos:

Stabsfeldwebel Armin Uhlig,
Stabsfeldwebel Frank Ottlinghaus

»in a nutshell«

Neuer Kommandeur besucht **DEU/FRA** **HFlgAusbZ TIGER**

Im Rahmen seines ersten Monats in der neuen Verwendung ließ es sich Herr Général de Brigade Pierre Meyer nicht nehmen, dem DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER einen Besuch abzustatten. Dafür nahm er sich einen kompletten Tag Zeit, denn als Kommandeur der französischen Heeresfliegerwaffenschule und somit der Verantwortliche der gesamten Liegenschaft im Quartier Général Lejay in LE CANNET DES MAURES ist es eine Besonderheit, einen binationalen Verband vor Ort zu haben.

Nach einer kurzen Begrüßung und dem „Officecall“ durch den Kommandeur des DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER, Herrn Oberst Thomas Nikolai, folgte ein kurzer Lagevortrag zur Unterrichtung. Gemeinsam mit dem stellvertretenden Kommandeur, Herrn Lieutenant-colonel Yann Décupère, konnten dem General wichtige Aspekte des Ausbildungszen-

trums nahe gebracht werden. Das Highlight des Besuchs stand aber noch bevor. Nach einer intensiven Einweisung im Simulator des Ausbildungszentrums durfte der General in einem deutschen Kampfhubschrauber TIGER mitfliegen. Dies

war für den französischen Schulkommandeur eine ganz besondere Ehre, da er trotz seiner jahrelangen Erfahrung (knapp 2000 Flugstunden und eine Hubschrauberführergrundausbildung in BÜCKEBURG) noch niemals in einem TIGER, un-



Der COMEALAT vor dem TIGER PT01



Für das Ausbildungszentrum und seinen deutschen Kommandeur war es eine besondere Ehre den französischen General begrüßen zu dürfen. Der ganze Tag plus 45 Minuten Flugzeit, aber es hat sich gelohnt, denn ein guter „Erster Eindruck“ ist durch NICHTS zu ersetzen.

abhängig davon ob ein deutscher oder französischer, mitgeflogen war. Nicht nur wegen des Nachnamens, sondern als einer der erfahrensten Piloten des deutschen Anteils wurde dem COMEALAT Hauptmann Jörg Meier zugeteilt.

Nach ca. 45-minütiger Flugzeit wurde dem französischen General ganz traditionell ein Schild „Erstflug“ überreicht, wie es auch bei den DEU TIGER-Flugschülern im Rahmen ihrer Ausbildung gängige Praxis ist. Das obligatorische Glas Champagner nach

erfolgreicher Landung krönte den erfolgreichen Flug und schloss den ersten Informationsbesuch beim DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER ab. Er käme gerne wieder, nicht nur, weil er durchaus Interesse an einer kompletten Teilnahme an der Mustereinsatzflugausbildung auf dem DEU TIGER habe, scherzte der General.



Der General wurde einem der erfahrensten Piloten anvertraut

Für das Ausbildungszentrum und seinen deutschen Kommandeur war es eine besondere Ehre, den französischen General begrüßen zu dürfen. Der ganze Tag plus 45 Minuten Flugzeit, aber es hat sich gelohnt, denn ein guter „Erster Eindruck“ ist durch NICHTS zu ersetzen.

Der Autor:
Hauptmann Frederick Zimmermann

Fotos:
Stabsunteroffizier Nico König

Flash-NEWS

Fest im Griff!

Die Schutzmaßnahmen im Rahmen der Pandemie CORONA bestimmen nach wie vor den dienstlichen Alltag und besonders die Ausbildung am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum!

Alles neu!

Neues Beurteilungssystem für Soldaten!
Erster Durchgang nach den neuen Vorgaben ab Juli 2021 für die Stabsoffiziere und die Offiziere des Militärfachlichen Dienstes.



Immer mit Stolz!

Zum 111. mal trug Oberstabsfeldwebel a.D. d.R Manfred Knauf die Truppenfahne des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums im Rahmen eines Appells!



HFlg unter einem „Hut“!

Indienststellung Kommando Hubschrauber und Unterstellungswechsel der Heeresfliegerregimenter, des Systemzentrums Drehflügler Heer und des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums für den 25. März 2021 geplant!

Antrittsbesuch des
General Flugsicherheit,
Brigadegeneral Korb,
beim Kommando
Hubschrauber





Übergabeappell IntHubschrAusbZ – Bückeburg, 23. September 2020

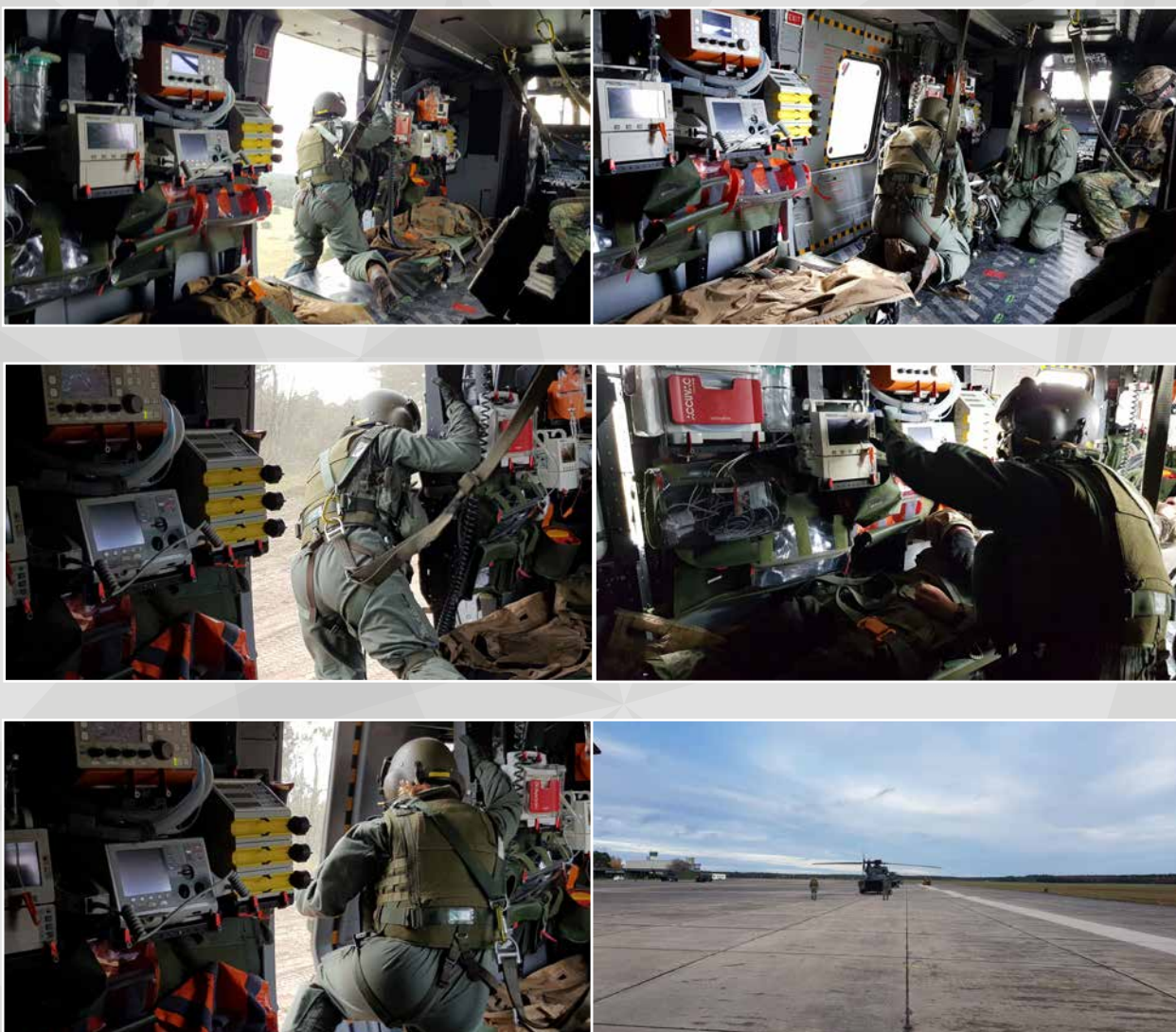
Fotos: Marie Claire Lambeck, Alexander Bozic



Verlegung TrspHubschrRgt 10 nach Afghanistan – Faßberg, Oktober 2020

Fotos: TrspHubschrRgt 10

Fotostrecken



Desert Fusion 3.0 TrspHubschrRgt 10 – 5. November 2020

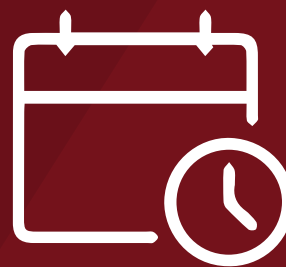
Fotos: Hauptmann Isabella Gattermann



Gebirgsflug TrspHubschrRgt 30 – November 2020

Fotos: TrspHubschrRgt 30

Q1 2021



INTERESSANTE TERMINE

März

20. – 23. März
KdrTagung AusbKdo
beim IHTC

25. März
Aufstellungsappell
KdoHubschr

April

12. April
Wechsel WaSys SAR Holzdorf
von UH1D zu H145

13. – 14. April
KdrTagung KdoHubschr
Erste Tagung in der neuen Struktur

27. – 28. April
Symposium
Airbus

17. Kalenderwoche
Besuch BEA
Generalinspekteur



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 2021

Redaktionsschluss: 6. April 2021