

NACH VORN



Ausgabe 4/2020

Heeresfliegernews

April 2020



INHALT

IMPRESSUM

Herausgeber (v.i.S.d.P.):
Kommandeur Internationales
Hubschrauberausbildungszentrum
und 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

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. Juni um Einsendung der Berichte aus den Verbänden und Dienststellen.

Fotos:
S. 1 – Bundeswehr/Alexander Božič

Editorial

04 Editorial

Übung und Einsatz

06 One Team,
One Mission

08 Ab in die Berge –
mit dem NH90

„in a nutshell“

10 Qualitätsmanagement-
system für die LfzT

12 Neu in der Luftfahrzeug-
technischen Ausbildung

14 Überdurchschnittliche
Leistungen

16 Weihnachtsmarkt im
Bereich Unterstützung

18 Kdr des niederländischen
Hubschrauberkommandos

20 Gemeinsamer
Neujahrsempfang

Fotostrecken

22 Fotostrecken

Termine

24 Interessante
Termine

Der Virus, der uns alle fest im Griff hat ...

... das Top-Thema der letzten Wochen ... und wird es sicher auch noch eine Weile bleiben.

Deutschland, Europa und die Welt erleben derzeit etwas, was es in dieser Form noch nicht wirklich häufig gab. Die Einschränkungen, Auflagen, Nöte und Sorgen der Menschen treiben jeden von uns um. Im Familienleben, im Berufsleben, aber auch bei Hobby und Freizeit. Die letzten Wochen waren intensiv, wir mussten uns als Angehörige der Bundeswehr und als Heeresflieger erheblich umorientieren. Aus meiner Sicht hat dies hervorragend funktioniert - in aller Ruhe, bedacht und zielgerichtet haben wir den Dienstbetrieb in allen Bereichen so gestaltet, dass sowohl die Gesundheit aller Soldatinnen und Soldaten und zivilen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, als auch der Auftrag möglichst nicht gefährdet wird.

Wir hoffen, dass unsere Maßnahmen greifen und zu #flattenthecurve einen positiven Beitrag leisten.



Brigadegeneral Ulrich Ott

Niemand kann heute sagen, wie sich die Pandemie weiterentwickelt und welche Auswirkungen wir in Deutschland und Europa noch zu erwarten haben. Bisher jedenfalls spüren wir sie in unterschiedlichen Bereichen, auch bei der Erstellung dieser Ausgabe der Nach Vorn. Sie sehen das am Umfang.

Die ILA 2020, bei welcher wir als Heeresfliegertruppe erneut stark vertreten gewesen wären, wurde abgesagt. Weitere Konferenzen (z.B. AAAA – Army Aviation Association of America) wurden europa- und weltweit abgesagt, ebenso mussten Dienstreisen, Dienstaufsichtsbesuche, Besprechungen etc. dem Rot-

stich zum Opfer fallen. Und auch die geplante Veranstaltung zum 60-jährigen Jubiläum „Ausbildung Heeresflieger in Bückeburg“ (siehe Nach Vorn Ausgabe 1/2020), welche ich für den 08.07.2020 geplant hatte, wurde bereits gestrichen. Derzeit beabsichtige ich allerdings, dies noch in diesem Jahr nach zu holen.

Aber all dies darf uns nicht dazu bringen, kopflos oder „unsortiert“ zu handeln. Als Soldaten haben wir gelernt, mit dem Unerwarteten umzugehen. Wir haben gelernt, auf besondere Lagen zu reagieren - und zwar auf der Grundlage eines geordneten Führungsprozesses und einer soliden Beurteilung der Lage. Nun

kommt es für uns darauf an, dies anzuwenden um unsere Einsatzbereitschaft auch langfristig aufrecht erhalten zu können. Wenn wir dies beherzigen und dazu die Vorgaben und Regeln zum Umgang in der Gesellschaft miteinander uneingeschränkt befolgen, dann sollten wir als Heeresflieger auch in diesen schwierigen Zeiten unseren Auftrag erfüllen können. Selten war daher unser Motto „Nach Vorn“ so real und wahr: lassen Sie uns gemeinsam den Blick genau dorthin werfen, in die Zukunft.

Passen Sie auf sich und Ihr familiäres und dienstliches Umfeld auf, 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:
IHTCPresse@bundeswehr.org

Redaktionsschluss beachten!!!

One Team, One Mission

Übung
und Einsatz

Im Transporthubschrauberregiment 30 in Niederstetten üben Besatzungen den qualifizierten Verwundetentransport. Bei der Medical Evacuation (MEDEVAC) kommt es ganz besonders auf die Zusammenarbeit innerhalb der Crew an.

Ärzte und Sanitäter aus dem zentralen Sanitätsdienst, Feldjäger in der Funktion von Sky Marshals aus der Streitkräftebasis, Piloten und Bordmechaniker des Heeres – eine bunt gemischte Truppe steht vor der Herausforderung ein eingespieltes Team zu werden.

Sprengfallen, Gefechte oder Unfälle sind nur Auszüge einer breiten Palette an Gefahren, die auf Soldaten im Auslandseinsatz lauern. Um das Leib und Leben eigener und verbündeter Streitkräfte oder Partner zu schützen, werden Hubschrauber oft als Rettungsmittel eingesetzt. Mit dem Transporthubschrauber NH90 können binnen kurzer Zeit weite Strecken zurückgelegt werden und eine intensive medizinische Betreuung sichergestellt werden. Das Fliegen von MEDEVAC Einsätzen erfordert höchste Konzentration, Professionalität und Zusammenarbeit der gesamten Hubschrauberbesatzung. Um genau diesen Erfordernissen gerecht zu werden trainieren die Besatzungen die Verfahren miteinander.

Bereitschaft – Die Besatzung hat den Hubschrauber vorbereitet. Alles liegt



Die Ausrüstung ist geprüft und liegt bereit, noch bevor die Bereitschaftszeit der MedEvac Besatzung beginnt.

an Ort und Stelle, um im Falle einer Alarmierung keine Zeit zu verlieren. Dann heißt es warten.

Alarmierung – Durch die Rundrufanlage des Gebäudes ertönt ein lautes Signal. Die Besatzung teilt sich in zwei Gruppen. Der Kommandant eilt mit dem Arzt und einem Sky Marshal zur Einsatzzentrale (TOC), um sich über den anstehenden Einsatz briefen zu lassen. Mittels eines sogenannten „nine liners“ erhalten die drei die relevanten Informationen der Alarmierung. Ebenfalls wird eine aktuelle Wettervorhersage für

die vorgesehene Strecke, sowie die zu erwartende Feindlage gebrieft. Parallel dazu bereitet der übrige Teil der Gruppe der Crew den Hubschrauber zum Starten mit einem „quick alert procedure“ vor.

Flug – Bereits vor Ankunft an der Landezone haben die Piloten Funkkontakt zum Führer der Bodentruppe hergestellt. Mehrere verletzte Kameraden einer verbündeten Nation sind schwer verletzt. Über Funk wird ein „Landingzone-update“ (LZ update) übermittelt. Die Besatzung weiß nun genau, was sie erwarten wird.



Ruhe vor den Sturm: Der Hubschrauber ist im Anflug, die Besatzung bereitet sich mental auf das ihnen Bevorstehende vor.

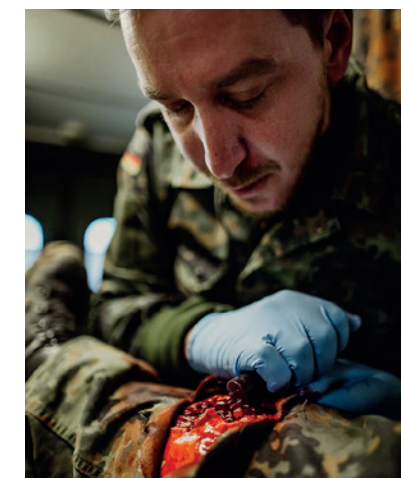
Landung – Mit farbigen Nebel wird die Landezone am Tag von der Bodentruppe markiert. Fallschirmjäger aus Zweibrücken sind als Übungstruppe vor Ort. Aufwendig geschminkt simulieren Sie eine infanteristische Gruppe mit schwer verletzten Soldaten. Der Lufttransportbegleittrupp, bestehend aus zwei Sky Marshals, einem Notfall-sanitäter sowie einem Arzt, begibt sich zu den Verletzten. Während der Arzt mit dem Sanitäter mit dem sogenannten „Triagieren“ beginnt, dem Priorisieren der Verletzten nach Schwere der Verwundung, prüfen die Sky Marshals parallel dazu, ob die Verletzten

frei von Waffen oder gefährlichen Gegenständen sind, um die Sicherheit im Hubschrauber zu gewährleisten. Arzt und Sanitäter ergreifen erste medizinische Maßnahmen, bevor ein Trage-trupp die Verletzten über die Rampe in den Hubschrauber bringt.

Abflug – Gerade für das medizinische Personal bleibt die Tätigkeit, Verletzte zu behandeln, gleich. Das Medium Luft gibt diesem jedoch eine völlig neue Bedeutung. Lärm, Bewegungen im dreidimensionalen Raum und in der Enge eines Hubschraubers sind mit den Arbeitsbedingungen ei-



Eine fliegende Intensivstation – Die Verletzten werden behandelt und zurück nach Niederstetten geflogen.



Den Fallschirmjäger aus Zweibrücken wurden realistische Verletzungsmuster aufgetragen.

nes modernen Operations-Saals im Krankenhaus nicht zu vergleichen.

Für die teilnehmenden Besatzungen wurden realistische Szenarien eingespielt. In mehreren Durchgängen konnten Fähigkeiten ausgebaut und geübt werden, bei Tag und bei Nacht.

Soldaten aus verschiedensten Truppengattungen, Standorten und Tätigkeiten sind in diesen Wochen zu einer eingeschweißten Besatzung zusammengewachsen. Gerade der Erfahrungsaustausch mit dem Schwes-terregiment aus Faßberg ist für die Niederstettener Heeresflieger ein wichtiger Aspekt, um zukünftige Einsätze gemeinsam und standardisiert zu bewältigen, denn wie schon Friedrich von Schiller sagte: „Verbunden werden auch die Schwachen mächtig“.

Der Autor:

Oberleutnant Jonas Happe
Luftfahrzeugführer & na. Presseoffizier
im TrspHubschrRgt 30 Niederstetten

Fotos:

Hauptfeldwebel Jana Neumann, RedBw

Ab in die Berge – mit dem NH90

Erstmals mit NH90 wurde ein Gebirgsflugtraining durchgeführt. Das Gebirgsflugzentrum der Französischen Armee in Saillagouse bot dafür optimale Rahmenbedingungen. Die beteiligten Besatzungen erlebten einen wertvollen Zuwachs an Erfahrungen.

Das Fliegen in alpiner Umgebung gehört zu den schwierigsten Disziplinen im Hubschrauberflug. Das wissen die „Alten Hasen“ seit langem. Schließlich gehörte die Gebirgsflugausbildung auf allen alten Flugzeugmustern über viele Jahre zum festen und ganz wichtigen Baustein in der Ausbildung. „Wer im Gebirge fliegen kann, der kann es überall“, ist eine Weisheit, die man aus vieler Munde hören kann. Auch Oberst Peter Göhringer, Regimentskommandeur vom Transporthubschrauberregiment 30 in Niederstetten, weiß aus eigener Erfahrung, wie wichtig diese Ausbildung für die Transportflieger ist.

„Das Fliegen und das Landen im Gebirge fordert ganz viele unterschiedliche Elemente. Aufmerksamkeit für Flugweg und Flughöhe, Wetterbeobachtung, Windeinschätzung und das Wissen um die Leistungsfähigkeit des eigenen Luftfahrzeugs sind nur einige davon“, sagte er. Durch die etwas lang geratene Einführungsphase des NH90 Hubschraubers geriet die Gebirgsflugausbildung bei den Heeresfliegern ins Hintertreffen. Diese Zeiten sind nun vorbei. Erstmals wurde mit den NH90 Maschinen eine vierwöchige Gebirgsflugkampagne im südfranzösischen Saillagouse durchgeführt. Mit

bis zu fünf Hubschraubern, und in zwei Kontingenten mit insgesamt 100 Soldatinnen und Soldaten, verlegte das Transporthubschrauberregiment 30 aus Niederstetten in die französische Gebirgsflugschule in den Pyrenäen. „Leitverband Gebirgsflug“ haben die Flieger aus Niederstetten auf ihrer Regimentsfahne stehen. Sie übernehmen damit federführend den Ausbildungsauftrag für die NH90 Besatzungen. 25 Piloten und Bordmechaniker wurden in den Pyrenäen erstmalig in den Gebirgsflug mit NH90 eingeführt oder darin weitergebildet. Darunter auch eine Besatzung des Schwesterregi-

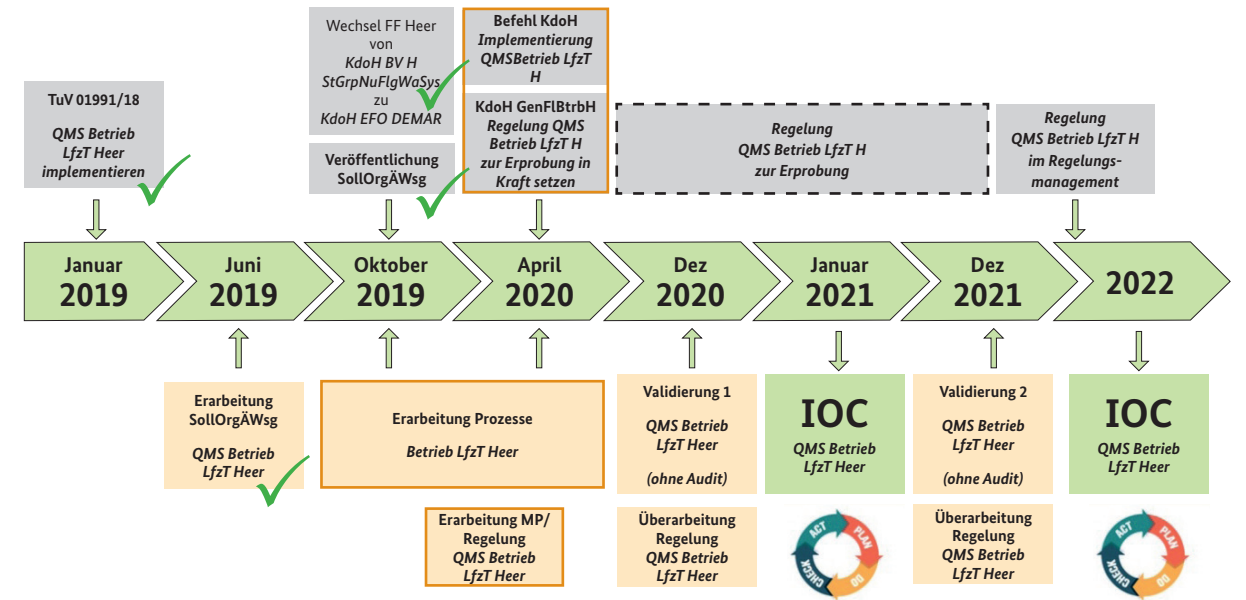
ments 10 aus Fasberg. Für fast alle war es neu, mit dem Transporthubschrauber der 11-Tonnen Klasse ins Gebirge zu gehen. Jeder Pilot oder Bordmechaniker bekam ein individuelles Schulungsprogramm verpasst. Außerhalb der Flugzeiten gab es Unterrichte in Wetterkunde, Flugtechnik oder Verhalten im Gebirgsflug. Zwischen sechs und 16 Flugstunden standen nach der Ausbildungskampagne in den persönlichen Flugbüchern. Insgesamt wurden 90 zweistündige Ausbildungsflüge durchgeführt. Das Wetter war überwiegend gut, aber es gab auch Wintereinbruch, schlechte Sicht und Regen. Eben ganz gebirgstypisch mit schnellen Wetterwechseln und vereinzelt mit sehr widrigen Flugbedingungen. Für die Flugdurchführung bot das französische Gebirgsflugzentrum in Saillagouse optimale Voraussetzungen. In elf Übungsgebieten konnten die Ausbildungsbausteine in unterschiedlichen Flughöhen abgeflogen werden. Jeder Hubschrauber konnte sich in einem eigenen Gebiet bewegen, und jeder konnte sich ganz auf sein eigenes, individuelles Lernprogramm konzentrieren. Militärische Lagen oder Formationsflüge wurden außen vorgelesen. Im Mittelpunkt stand einzig und allein das Fliegen und das Landen in alpiner Umgebung und der Umgang mit dem NH90. Auch für die erfahrenen früheren Huey Piloten gab es eine Menge neuer Eindrücke und Besonderheiten zu entdecken und zu beachten. Ein Hubschrauber der 11-Tonnen Klasse, mit zwei Triebwerken fliegt in einer anderen Liga als die gute alte Huey. Auf dem Lehrplan standen Elemente wie Einflug in einen Bergkessel, Umkehrkurven in engen Tälern, Landungen auf Sattel, Grat oder Gipfel. Für einige Fortgeschrittene stand sogar das Fliegen mit Zwei-Tonnen-Außenlast und das Absetzen unter HOGE

(Schwebeflug ohne Bodeneffekt)-Bedingungen in über 2000 m Höhe, und das Fliegen bei Nacht auf dem Ausbildungsprogramm. „Gebirgsflug ist händisches Fliegen, auch mit einem so modernen Hubschrauber wie dem NH90“, sagte der Kommandoführer und Chef der 2. Staffel in Niederstetten, Oberstleutnant Ronny Rahm. Besondere Beachtung fand die Flugplanung und das Thema Gewichtsmangement. Auch ein ganz moderner Hubschrauber mit zwei Triebwerken kann im Gebirge in der dünneren Höhenluft an seine Leistungsgrenzen gebracht werden. Modernste Avionik und Instrumentierung unterstützen im Flug, setzen die Physik aber nicht außer Kraft. Auch dies ganz wertvolle Erkenntnisse, die alle Piloten mit nach Hause nehmen konnten. Ein Jahr Vorbereitung wurden in das Vorhaben investiert, am Ende war es ein großer Erfolg. „Wir haben nun einen weiteren Schritt gemacht in der NH90 Ausbildung, der erste Schwarm Transporthubschrauber kann für den Gebirgsflug einsatzbereit gemeldet werden“, sagte Oberstleutnant Rahm nach Abschluss der Ausbildung in Südfrankreich. Die „Mission Qualification“ im Gebirgsflug ist für viele Besatzungsangehörige wichtige Vorbereitung für den anstehenden Afghanistan Einsatz, oder für Nothilfeinsätze wie Anfang 2019 im deutschen Alpengebiet, als einige Gemeinden vom Schnee eingeschlossen und Bundeswehrhubschrauber im Einsatz waren. Auch 2020 ist wieder ein Gebirgsflugtraining in den Pyrenäen geplant. Noch deutlich mehr Piloten und Bordmechaniker beider NH90 Regimenter müssen geschult werden, vor allem weitere Fluglehrberechtigte, die den Jungpiloten die herausfordernde und schwierige Fliegerei in hohen und alpinen Regionen näherbringen kann.

Der Autor:
Oberstleutnant Peter Straub
TrspHubschrRgt 30
Niederstetten

„in a nutshell“

Qualitätsmanagementsystem für die Luftfahrzeugtechnik im Heer kommt



Warum machen wir das?

Mit der Neuausgabe einer streitkräfte-gemeinsamen Regelung „Zentralisierte Technik fliegender Verbände“ wurde die Implementierung eines Qualitätsmanagementsystems (QMS) für die Luftfahrzeugtechnik geregelt. Ebenso war der abschließende Bericht des General Flugsicherheit zum Flugunfall am 26.07.2017 in Mali für das Heer ein zusätzlicher Anlass, die zu diesem Zeitpunkt gültigen Verfahren und Prozesse für den Betrieb der Luftfahrzeuge des Heeres auf den Prüfstand zu stellen. Im Rahmen dieser vollumfänglichen Betrachtung wurde ein Potential für Standardisierung festgestellt. Als Folge dessen wurde die Einführung eines QMS für die Luftfahrzeugtechnik des Heeres bis Ende 2020 durch die Heeresführung befohlen, um so die Handlungssicherheit in den Verfahrensabläufen

nicht nur mittel- sondern auch langfristig zu erhöhen und verbandsübergreifend zu standardisieren.

Was bisher geschah!

Das Ziel, ein QMS im Rahmen der Zentralisierten Technik zu realisieren, welches zukunftsorientiert bereits die Anforderungen der DEMAR erfüllt, war somit gesetzt. Der Rahmen orientierte sich an den international abgestimmten Normen der DIN EN ISO 9001 und EN ISO 9100, die bereits Jahrzehnte in der zivilen Luftfahrzeugtechnik erfolgreich angewandt werden. Aus diesen Rahmenbedingungen heraus wurde, in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Dienststellen, eine Änderung der Sollorganisation auf den Ebenen des KdoH, DSK AbtFlBtrbH Grp BVV und den fliegenden Verbänden bzw.

dem IntHubschrAusbZ erarbeitet und umgesetzt. Damit war der Weg frei, um ab dem 01. April 2020 die ersten Dienstposten im Bereich des Qualitätsmanagements zu besetzen und eine erste Arbeitsfähigkeit sicher zu stellen. Parallel hierzu wurde in den letzten Monaten eine Regelung zur Erprobung des QMS, zugeschnitten auf die Bedürfnisse der Luftfahrzeugtechnik Heer, neu erstellt und die ersten erforderlichen Prozesse zu Papier gebracht.

Warum diese Arbeit mit den Prozessen?

In der Auswertung, der aktuell in der Bundeswehr für die Luftfahrzeugtechnik gültigen Regelungen, wurde Optimierungspotential in den Zuständigkeiten, sowie in den

Abläufen festgestellt. Auch die Tatsache, dass jeder Verband eine Vielzahl von individuell geltenden Organisations- und Verfahrensbefehlen anwendet, um seine internen Abläufe zu regeln, werfen die Frage auf, ob eine verbandsübergreifende Standardisierung der Prozesse nicht effektiver ist. So könnten wir beispielsweise im Einsatz ab dem ersten Tag unter den gleichen Bezeichnungen und Abläufen zusammenarbeiten. Prozessbeschreibungen bieten hier die Möglichkeit eine verbandsübergreifende Grundlage mit einer einheitlichen Sprache zu schaffen.

Wie ist der weitere Plan?

Ab April 2020 sind die Grundvoraussetzungen zur erfolgreichen Aufnahme der Arbeit in den Verbänden bzw. dem IntHubschrAusbZ erfüllt.

Ab dann gilt es Erfahrungen auf allen Ebenen im laufenden Betrieb zu sammeln und die erarbeiteten Prozesse kontinuierlich weiter an den täglichen Bedarf anzupassen. Im Dezember 2020 wird eine erste Validierung des QMS stattfinden, in der die dann geltenden Prozesse überprüft und ggf. angepasst werden. Ab Januar 2021 wird das QMS in eine vorläufige Einsatzbereitschaft (IOC) übergehen, um im Jahr 2021 weitere Erfahrungen zu sammeln und mit Hilfe von „Audits“ die Einhaltung von Standards zu überprüfen und kontinuierlich notwendige Anpassungen vorzunehmen. Ende 2021 wird das QMS vollumfänglich einsatzfähig (FOC) sein und erreicht mit am täglichen Dienstbetrieb orientierten und zukunftsfähigen Prozessen in der Zentralisierten Technik mehr Standardisierung für zukünftige Einsätze.

Fazit!

Kurz gesagt: Wir wollen aus der Vergangenheit lernen! Getreu dem Zitat Philip Rosenthals „Wer aufhört, besser zu werden, hat aufgehört, gut zu sein“ hilft die Einführung des QMS den hohen qualitativen Standard den wir an uns selber stellen, zukunftsorientiert aufrecht zu erhalten, um unser gemeinsames Ziel, ein hohes Niveau der Flugsicherheit zu gewährleisten, auch weiterhin sicherzustellen.

Für mehr Informationen rufen Sie uns gerne an oder besuchen unsere neue WikiBw Seite unter: <https://wiki.bundeswehr.org/display/InfoHFlgTr/DE-MAR+im+HEER+-+Wiki+NEU>

Der Autor:
Major Robert Knabe
EFO DEMAR, Köln

»in a nutshell«

Neu in der Luftfahrzeugtechnischen Ausbildung NH90

„Mech 2 NH90 Basisbefähigung“ und „Virtueller Wartungstrainer“



Telespazio VEGA Deutschland wurde seit 2010 von vier europäischen Nationen damit beauftragt, einen virtuellen Wartungstrainer (VMT – Virtual Maintenance Trainer) für den Transporthubschrauber NH90 zu entwickeln. Frankreich, Schweden, Norwegen und die Niederlande nutzen ihn seit Ende 2013 für die luftfahrzeugtechnische Ausbildung an fünf Varianten des NH90.

Die Entwicklung eines VMT für eine weitere Variante des NH90 wurde

2015 von Airbus Australia Pacific in Auftrag gegeben. Die australische Variante mit Namen MRH90 ist seit 2016 für die Ausbildung der Wartungstechniker an der Rotary Wing Aircraft Maintenance School (RAMS) der Australian Army in Oakey, Queensland in Betrieb.

Die Marine entschied sich im Zuge der Einführung des „NH90 SEA LION“ auch einen VMT zu beschaffen. Im Dezember 2019 wurde entsprechend ein Hörsaal in Nordholz

und auch ein „Heeres – Hörsaal“ in Faßberg mit drei Smartboards, 13 Rechnern und 12 mobilen Laptops ausgestattet.

Als „Pilotprojekt“ nutzen jetzt zwölf Teilnehmer des ersten Basisbefähigungslehrgangs(*) vom 30.01.-19.05.2020 diese neuen Medien.

Die Ausbildungs- und Trainingsziele des VMT umfassen das Erlernen und Beherrschen von Wartungsprozeduren sowie die Nutzung der Missionsausrüstung. Der VMT simuliert nahezu alle Sub-Systeme des Hubschraubers (noch nicht die TTH und NTH spezifischen) und unterstützt – soweit es für die oben genannten Ausbildungsziele notwendig ist – ca. 450 der 17.900 in der elektronischen Dokumentation hinterlegten verschiedenen Wartungs- und Bedienverfahren (Datenmodulcodes DMC). Diese umfassen Inspektions-, Funktionstest-, Anpassungs-, Diagnose-, Fehlerisolierungs- und Ersatz- und Repara-



turverfahren. Die Grenzen des VMT zeigten zwei Entwickler des VMT, die während der Einweisung begeistert die von Ihnen umgesetzte Simulation und Funktionalität des „Cargo Hook“ / Lasthakens am NH90 vorführten, um dann, von den Ausbildern herausgefordert, am Original Ausbildungsluftfahrzeug überfordert waren, diese Tätigkeiten durchzuführen. So ist und bleibt die Suche nach dem gesunden Mittelweg, welche Ausbildungsmittel und vor allem Ausbildungszeit am „echten“ Hubschrauber notwendig ist weiter ein Thema. Wenn man sich vor Augen führt, dass die Norweger nur mit diesem VMT ihre Techniker ausbilden und eigentlich erst in der Truppe durch „Learning by Doing“ das Laufen lernen, kann man den Wert unsere REISER Rigs, Cockpit-Trainer oder realen Luftfahrzeuge mit Break-Out-Boxen die in der Halle 8 in Faßberg zur Verfügung stehen, richtig wertschätzen.

(*) der „Mech 2 NH90 Basisbefähigung“ ist quasi ein Grundlehrgang der einfachere und häufig wiederkehrende Arbeiten im mechanischen und avionischen Bereich des NH90 abbildet. Zukünftig sollen alle NH90 Techniker über diesen Lehrgang direkt in die Verbände gehen, um hier schnellst möglich „Schrauben“ zu können und den Verbänden zur Verfügung zu stehen. Für die Feldwebel, bzw. höher dotierten Arbeitnehmer und Beamten, wird es dann noch eine

ergänzende Mech3 NH90 Ausbildung Technik, bzw. Avionik geben (bis zur Einführung DEMAR mit der entsprechenden ATN6).

Luftfahrzeugtechnischen Ausbildung NH90 AKTUELL

Zwölf Trainingsteilnehmer aus Niederstetten, Nordholz, Bückeburg und Faßberg haben am 21.02.2020 die ATN 6 „Mustereinweisung AH6 Technik NH90“ und fünf zusätzlich auch das DEMAR Zertifikat NH90-RRTM332 „CAT B1“ vom Kommandeur IntHubschrAusbz u. GenHFlg-Trp BrigGen Ott in einer feierlichen Übergabe überreicht bekommen.

In 174 Ausbildungstagen in über 9 Monaten Laufzeit, haben die Luftfahrzeugtechniker einen Umfang von über 1300 Datenmodulen in Theorie und Praxis ausgebildet bekommen und eines der hochwertigsten und lernintensivsten Trainings in der Bundeswehr durchlaufen, der eigentlich auch einen „Bachelor-Abschluss“ verdient hätte.

Dieses war wieder ein Sonderlehrgang, statt 6 waren es 12 Trainingsteilnehmer und in der Praxis mussten 6er Gruppen, statt der üblichen 3er Gruppen gebildet werden, da nicht ausreichend Ausbildungsmittel zur Verfügung standen, welches für die

Ausbilder, aber natürlich am meisten für die Auszubildenden eine extreme Herausforderung darstellte. Umso lobenswerter ist es, dass mit dem gelebten Teamgeist unter dem Hörsaalleiter Hptm Riggers und der Disziplin alle Lehrgangsteilnehmer ALLE den erfolgreichen Abschluss geschafft haben und 5 zudem das DEMAR Zertifikat bekamen. Dieses wird voraussichtlich der vorletzte Lehrgang seiner Art sein, wie am 19.02. jetzt noch bis 30.07.2020 unter Hptm Fuchs Laufende, ist dann der Letzte „AH6 / CAT B1 Hybrid“ Lehrgang. Zur Abdeckung des erhöhten Bedarfs wurde insbesondere im Hinblick auf die Einsatzverpflichtungen, aber auch hinsichtlich der DEMAR Umgliederung bis 2023 entschieden, keine AH6 Trainings NH90 ab März 2020 mehr durchzuführen und anstelle dessen, mehr der dreieinhalb monatigen AH7 / Mech 2 NH90 Basisbefähigung Trainings in 2020 anzubieten, damit der Nachwuchs schnellstmöglich der Truppe zur Verfügung steht.

Gleichzeitig werden dann ab nächstem Jahr darauf aufbauend Lehrgänge auf ATN 6, bzw. Mech 3 Niveau von ca. 3 Monaten Dauer und wesentlich kürzerer „Prüflehrgang“ CAT B1 und CAT B2 angeboten werden; alles aufbauend auf der neuen elektronischen Dokumentation TLS 1.0 NH90 (Thorough Life Support), welche für Mai 2020 erwartet wird.

Der Autor:
Oberstleutnant Gericke,
Inspektionschef VI. Inspektion
IntHubschrAusbZ

Fotos:
Carsten König
TAusbZLw

„in a nutshell“

Brigadegeneral Ott würdigt überdurchschnittliche Leistungen

Im Rahmen eines kleinen aber würdigen Appells, konnten drei Kameraden zu ihrem Musterberechtigungsschein TIGER beglückwünscht werden. Der zunächst mit vier Trainingsteilnehmern am 10.10.2018 begonnene Lehrgang mündete nun nach knapp 15 Monaten zu einem mit überdurchschnittlichen erbrachten Leistungen erfolgreich beendeten Lehrgang MEFA 02_18.



„Das ganze Ausbildungszentrum stand hinter ihnen und sie haben das Beste daraus gemacht, ich bin stolz auf Sie!“ betonte der extra zu diesem Event angereiste Kommandeur des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums u. General der Heeresfliegertruppe, Brigadegeneral Ott, während seiner Rede.

Der Lehrgang war, wie so viele davor, von einer gewissen Heterogenität der Lehrgangsteilnehmer geprägt. So waren diese mit komplett verschiedenen Erfahrungen und Vorkenntnissen ins TIGER Dasein gestartet.

Vom jungen EC-135 Piloten mit 350 Flugstunden bis zum erfahrenen Bo105 Fluglehrer mit über 1500 Flugstunden war ein breites Spektrum an Erfahrungen und Ausbildungsständen vorhanden. Nichts desto trotz oder vielleicht gerade deswegen, hatten sich die angehenden TIGER Piloten in ihrer Gänze als Team empfunden und wurden zu einer homogenen Gruppe, die fast ausschließlich Spitzenresultate erzielte auf denen sich nun solide aufbauen lässt.

Der Weg ist aber noch lange nicht zu Ende. Zwei der erfolgreichen Trainingsteilnehmer werden in Zukunft im Kampfhubschrauberregiment 36 in Fritzlar eingesetzt und müssen sich dort auf Einsatzaufträge vorbereiten. Der verbleibende Kamerad wird zeitnah zum Fluglehrer KHT, am DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER, aufgebaut und ausgebildet und wird zukünftig den kommenden Generationen an angehenden TIGER Piloten mit seinem Fachwissen und Können zur Verfügung stehen.



„Kameradinnen und Kameraden, wie bereits schon öfters durch mich geworben, benötigen wir weiterhin Soldaten die den Beruf des Piloten anstreben. Wie uns die drei Kameraden bewiesen haben ist es ein zu bewältigendes Ziel“ appellierte Ott an die angetretene Formation.

Nach zweijähriger, intensiver Überarbeitung, Abstimmung der Abholpunkte und Lernziele mit dem

Bedarfsträger wird der zukünftige Syllabus auf 53 Wochen verkürzt. Um dieses zu erreichen, mussten annähernd 800 neue CAT-Module integriert werden und die Simulatoren upgegradet werden. Dies bedeutet, dass die MEFA 01_19 letztmalig nach dem alten Ausbildungsplan läuft und die MEFA 01_20, die ihr Training am 03.03.2020 startet, mit dem neuen Syllabus und dem Ziel der ganzheitlichen Ausbildung auf Piloten- und

Kommandantensitz, innerhalb 53 Wochen, ausgebildet werden.

Die Änderung der Pilotenausbildung TIGER wurde eng mit dem KpflHubschrRgt 36 so abgestimmt, dass auch weiterhin der Truppe genau der vorhandene Bedarf geliefert werden kann. Die MEFA 01_20 wird während der Durchführung vom Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum und dem Regiment 36 genau evaluiert, um auf dieser Grundlage die Freigabe für alle zukünftigen TIGER Piloten Trainings zu bekommen.



Der Autor:
Hauptmann Frederik Zimmermann
DtA DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER
Le Cannel des Maures

Fotos:
Hauptmann Frederik Zimmermann

»in a nutshell«

Weihnachtsmarkt im Bereich Unterstützung des IntHubschrAusbZ

Am 18.12.2019 führte der Bereich Unterstützung des IntHubschrAusbZ (BerUstg IntHubschrAusbZ) traditionell die Jahresabschlussfeier in Form eines Weihnachtsmarktes in der Schäfer-Kaserne durch.

Den ca. 370 teilnehmenden Soldaten/-innen sowie zivile Mitarbeiter/-innen wurde neben einem breiten Angebot wie Waffeln, Bratwurst, Pulled Pork Burger sowie Glühwein auch eine große Tombola geboten, die durch eine Vielzahl kleinerer Gewinnmöglichkeiten mit Spannung von den Besuchern verfolgt wurde.

Alle Soldaten/-innen und zivilen Mitarbeiter/-innen genossen in famili-

ärer Atmosphäre gemeinsam einen Abend auf dem Weihnachtsmarkt, welcher symbolisch ebenso rückblickend für ein erfolgreiches Arbeitsjahr 2019 wie auch für das kommende Jahr am IntHubschrAusbZ BerUstg stehen sollte. Der Reinerlös des Abends kommt dem Bundeswehr-Sozialwerk e.V. in Form einer Geldspende zugute. Das Geld soll hierbei speziell für die Aktion „Sorgenkinder“ verwendet werden.

Das Bundeswehr-Sozialwerk ist eine Solidargemeinschaft, die sich schon seit 1960 über soziales Engagement in der Solidarität mit Schwächeren in der Bundeswehr definiert. Das Sozialwerk hilft, wenn Menschen der Bun-

deswehr in Not geraten und Soldaten und Soldatinnen von einem Auslandseinsatz betroffen sind.

Durch die Aktion „Sorgenkinder in Bundeswehrfamilien“ ist es seit vielen Jahren möglich, dass körperlich und/oder geistig behinderte Kinder von Bundeswehrangehörigen für einige Wochen im Jahr an speziellen Freizeiten teilnehmen, unter Aufsicht von geschulten Ärzten und Betreuern, in besonders dafür geeigneten Häusern. Die Eltern können sich in dieser Zeit von ihrer oft aufopfernden Pflegearbeit erholen.

Das Bundeswehr-Sozialwerk entsandt zur Übergabe der Spende in Höhe



von 2000,00 Euro den stv. Bereichsgeschäftsführer Nord aus Hannover, Oberstabsfeldwebel Ingo Evers, sowie den Regionalstellenleiter für den Standort Bückeburg, Stabsfeldwebel Volker August.

Mit einem kleinen Rahmenprogramm wurden die Verantwortlichen in Auftrag und Struktur der einzelnen Staffeln/Bereiche eingewiesen und

bedankten sich im Namen aller Verantwortlichen des Bundeswehr-Sozialwerks bei den Angehörigen des Bereichs Unterstützung.

Der Leiter Bereich Unterstützung, Oberstleutnant Enrico Schulze, bedankt sich bei allen Beteiligten für die großartige Unterstützung sowie die großzügig geleisteten Spenden, die dieses Unterfangen erst möglich machten.

Der Autor:
Hauptfeldwebel Tobias Kleist
KpFw BerUstg
IntHubschrAusbZ

Foto:
Eduard Eisfeld

»in a nutshell«

Kommandeur des niederländischen Hubschrauberkommandos in **Fritzlar**

Fritzlar, den 17.01.2020 – General Adang, Kommandeur des niederländischen „Dutch Defense Helicopter Command“, führte in Begleitung von den beiden stellvertretenden Kommandeuren der Division Schnelle Kräfte (DSK) Brigadegeneral Maurice Timmermans (der niederländische Stellvertreter der DSK) und Oberst i.G. Andreas Pfeifer General Flugbetrieb im Heer (und der deutsche Stellvertreter der DSK) am 17.01.2020 einen Informationsbesuch beim Kampfhubschrauberregiment 36 „KURHESSEN“ am Standort in Fritzlar durch.



Brigadegeneral Timmermans



General Adang

Was können die „KURHESSEN“

Intention vom Kommandeur des Dutch Defense Helicopter Command war es die Fähigkeiten und vor allem die Besonderheiten des Kampfhubschrauberregiment 36 kennenzulernen. General Adang, selbst Hubschrauberpilot, bekam die Möglichkeit, sich durch Vorträge zu

informieren, sich am Waffensystem TIGER einweisen zu lassen und die Ausbildungsmöglichkeiten, wie bspw. das Simulatorsystem praktisch zu testen. Zusätzlich konnte er sich durch Gespräche mit Piloten, Technikern und Vorgesetzten einen Eindruck zur materiellen und personellen Lage sowie über das Einsatzspektrum des Kampfhubschrauber TIGER machen.

Deutsch-Niederländische Zusammenarbeit elementar

Neben der Luftlandebrigade 1 untersteht seit dem 12. Juni 2014 auch die 11. Niederländische Luftmobile Brigade der Division. Die Division Schnelle Kräfte ist der Träger der Luftbeweglichkeit im niederländischen



Von links: Oberst i.G. Pfeifer, General Adang, Oberst Schmuck und Brigadegeneral Timmermans.

und deutschen Heer – und vor allem für die fliegerische Komponente der Drehflügler. Die „KURHESSEN“ haben in der Vergangenheit mehrfach unter Beweis gestellt, dass sie hochklassige binationale Arbeit leisten können. Der Regimentskommandeur der „KURHESSEN“ Oberst Sönke Schmuck zog im Gespräch mit General Adang ein sehr positives Fazit bzgl. der deutsch-niederländischen Zusammenarbeit. So nahm er bspw. Bezug auf die DSK Großübung Green Griffin 2019, bei dem das Kampfhubschrauberregiment 36 als Leitverband des gemein-

samen binationalen Hubschraubereinsatzverband diente. Laut Oberst Sönke Schmuck war Green Griffin 2019 ein sehr positiver Fingerzeig Richtung qualitativ hochwertiger deutsch-niederländischer Zusammenarbeit.

Kooperation unter Drehflüglern

Der Besuch vom Kommandeur der niederländischen Hubschrauber ist sinnbildlich für die intensive deutsch-niederländische Zusammenarbeit im fliegerischen Bereich. Ende

Januar 2020 beginnt u.a. am Standort Fritzlar, der durch das Kampfhubschrauberregiment 36 mit großen Aufwand vorbereitete, erste Teil der niederländischen Hochwertausbildung „Helicopter Weapon Instructor Course“ (HWIC), an der auch regelmäßig deutsche Piloten teilnehmen.

Der Autor:

Kapitänleutnant Ude
KpffHubschrRgt 36

Fotos:

KpffHubschrRgt 36

„in a nutshell“

Gemeinsamer Neujahrsempfang ...

... der Stadt Fritzlar und des Standortältesten von Fritzlar und Kassel.

Fritzlar 19.01.2020. In der Stadthalle von Fritzlar fand, vor mehreren hundert geladenen Gästen, am Sonntag dem 19.01.2020 der Neujahrsempfang der Stadt Fritzlar und des Standortältesten von Fritzlar und Kassel statt. Neben den Gastgebern, dem Bürgermeister der Stadt Fritzlar Herrn Hartmut Spogat und dem Standortältesten Oberst Sönke Schmuck, waren unter den Gästen Politiker, engagierte Bürger und Bürgerinnen, sowie zahlreiche Soldaten teil.

„Als Kommandeur hatte ich ein tolles Jahr in der Region, es ist nur wie im Fluge vergangen!“



Oberst Schmuck bei seiner Rede.



Die Begrüßung der Gäste.

Mit diesen Worten eröffnete der Standortälteste von Fritzlar und Kassel, gleichzeitig Regimentskommandeur des Kampfhubschrauberregiment 36 „KURHESSEN“, Oberst Sönke Schmuck seinen Rückblick auf das Jahr 2019. Hierbei betonte er neben dem Führungswechsel im Regiment die neue Schwerpunktsetzung der Truppe auf die Landes- und Bündnisverteidigung, die entsprechenden Aus- und Weiterbildungen mit dem Waffensystem TIGER sowie die hochwertigen Besuche bspw. durch den Staatssekretär Dr. Peter Tauber, die dem Regiment und der Region zeigen, dass ihre Bemühungen anerkannt werden. Gleichzeitig wies er aber auch auf die „Stolpersteine des Lebens hin“, die das Regiment zu nehmen hatte. Hier sei nur der „kleine Titanbolzen“ zu nennen, der nicht nur ein ganzes Waffensystem, sondern große Teile der Luftfahrt für kurze Zeit in die Knie zwang.

„Ich bin stolz auf
meinen Verband“

Das Oberst Schmuck stolz auf seinen Verband und die Heeresfliegertruppe ist konnte ihm sichtlich angemerkt werden, als er von der deutsch-niederländische Divisionsübung GREEN GRIFFIN 2019 sprach und betonte, dass der Verband die größte Herausforderung des vergangenen Jahres mit sehr guten Leistungen gemeistert habe.

2020 das Jahr der
neuen Herausforderungen

Enthusiastisch und voller Vorfreude sprach der Oberst Schmuck von den Herausforderungen des erst vor kurzem angefangenen Jahres. Vielfältige Übungen im In- und Ausland muss das Kampfhubschrauberregiment 36

bestreiten. Neben den Vorbereitungen auf VJTF 2022-2024 (Very High Readiness Joint Task Force) und den fortwährenden Infrastrukturmaßnahmen stehen für den Standort Fritzlar die deutsch-niederländische Übung HWIC (Helicopter Weapon Instructor Course) und die NATO Übung bzgl. Landes- und Bündnisverteidigung, mit EUROPEAN DEFENDER 2020, im Fokus. Oberst Schmuck ist sich aber sicher, dass das Regiment und vor allem der Standort Fritzlar diese mit dem Rückhalt der Bürger und Bürgerinnen der Region mit Bravour meistern werden.

Der Autor:
Kapitänleutnant Ude
KpflHubschrRgt 36

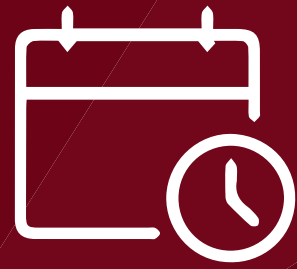
Fotos:
KpflHubschrRgt 36

Fotostrecken



Dem Virus zum Opfer gefallen

Q2 2020



INTERESSANTE TERMINE

April

Mai

Juni

Leider in dieser
Ausgabe dem
Corona-Virus
zum Opfer gefallen.



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:
Juli 2020

Redaktionsschluss: 1. Juni 2020