

NACH VORN



Ausgabe 2/2021

Heeresfliegernews

Mai 2021



IMPRESSUM

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

Redaktionsanschrift:
Kommando Hubschrauber
Redaktion NACH VORN
Ulmenallee 13a
31675 Bückeburg

Tel: 0 57 22 / 94-1085
BwTel: 2210-1085
LoNo:
KdoHubschrPresse@bundeswehr.org

Gesamtherstellung:
Fachmedienzentrum des Internationalen
Hubschrauberausbildungszentrums

Drucklegung: 17. 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 2. Juli um Einsendung der Berichte aus den Verbänden und Dienststellen.

Fotos:
S. 1 – Bundeswehr

INHALT

Editorial

04 Editorial

Lesenswertes

08 Der Helicopter Weapon Instructor Course

14 Für die Einen eine lange Partnerschaft ...

16 Softwaremodifikation BOOTES

19 Release H bringt NH90 auf den neusten Stand

21 Das Heer baut Schlüsselqualifikation auf

Übung und Einsatz

23 Mehr als nur „Fliegen“ und „Schrauben“

26 Neues vom Hindukusch

30 Heideflieger im Höhenflug

33 Luftgestützte Rettung unter Beschuss

35 Betankungspunkt Alpen

37 Aus Übung wird Ernst

39 Amtshilfeinsatz Covid-19

41 Taktiklehrgang beim TrspHubschrRgt 10

„in a nutshell“

44 Soldaten im Kampf gegen Blutkrebs

45 Runde Flugstunden

46 Antreten im Zeichen des Élysée Vertrags

47 Regimentsantreten mit Abstand

48 Ein neues Gipfelkreuz

50 Vom Retter zum Geretteten

52 Ministerin schickt Legende in den Ruhestand

54 Danke

Flash-News

55 Aktuelles

Fotostrecken

56 Fotostrecken

Termine

60 Interessante Termine

Verehrte Leser, Kameradinnen und Kameraden, Freunde der Heeresfliegertruppe!



Brigadegeneral Ulrich Ott

Ich freue mich, Ihnen diese Ausgabe der NACH VORN erstmals in meiner neuen Verwendung als Kommandeur Kommando Hubschrauber und General Heeresfliegertruppe und General Flugbetrieb Heer präsentieren zu können!

Zugegeben – der Titel ist etwas sperrig. Aber er symbolisiert auch ein wenig das, was das Kommando Hubschrauber seit dem Indienststellungsfestakt am 25.03.2021 verkörpert: Es ist gelungen, zusammenzuführen, was zusammengehört!

Das Zusammenlegen der Fach- und Führungskompetenz in einem Kommando, unter einer Führung wurde am 25.03.2021 durch den Inspekteur

des Heeres, Herrn Generalleutnant Alfons Mais, vollzogen. Es ist das Zwischenziel 1 des „südlichen Angriffspfeiles“ des „Plan Heeresfliegertruppe“, welches erfolgreich genommen wurde! In der NACH VORN (Ausgabe 1/2018, Sonderausgabe 100 Tage) hatte ich meinen Plan für die Truppengattung skizziert und geschrieben:

„Mir ist es als General der Heeresfliegertruppe wichtig, dass wir diesen Weg weitergehen. In aller Ruhe, aber mit einem gemeinsamen Ziel, dass ich wie folgt beschreiben möchte („Mission Statement“):

Wir, die Heeresflieger, unterstützen im engen Schulterschluss mit den Landstreitkräften Operationen aus der Luft mit bis zu drei gemischten Einsatzverbänden in allen Operationsarten/ Einsatzszenarien, unter zentraler fachlicher und truppendienstlicher Führung und Steuerung aller Hubschrauberkräfte des Heeres aus einem Führungselement, mit ein-satzorientierten, modularen Binnen-

strukturen unter Zusammenführung der Fach- und Führungskompetenz auf allen Ebenen, in einem digitalisierten Gefechtsraum, mit effizienten und effektiven Verfahren im Betrieb der Luftfahrzeuge, auf der Grundlage einer modernen, attraktiven und auf die Lebenswelt junger Menschen ausgerichteten Ausbildung sowie attraktiven und modernen Rahmenbedingungen für das Personal.

Wohl gemerkt, dies ist eine Zielbeschreibung. Daran sollten wir uns orientieren! Dass die Weiterentwicklung der Heeresfliegertruppe durch weitere Aspekte wie Schwarmintelligenz, unbemannter Flugbetrieb, MuM-T, Datenübertragung Boden – Luft – Weltraum und zurück, Überwinden großer Distanzen, schnelle Schwerpunktbildung, rasche Verlegfähigkeit, Digitalisierung – um nur einige Punkte zu nennen – ergänzt werden muss, erklärt sich von selbst.

Mit dem „Mission Statement“ passen wir uns in die Vorstellung der Heeres-

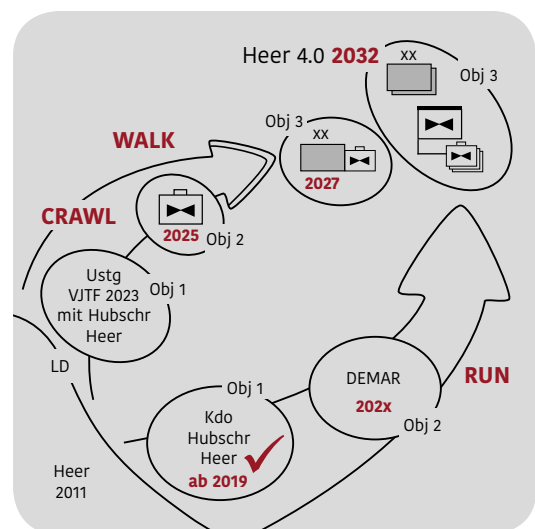
führung ein, welche die eigene Absicht in einem „Plan Heer“ auf Bierdeckelgröße zusammengefasst hat: Das Ziel: Drei einsatzbereite, digitalisierte und voll ausgestattete Divisionen des Heeres im Jahr 2032. Wenn wir unseren Auftrag ernst nehmen, dann müssen wir an dieser Stelle „mitmachen“.

[...] Bis dahin kommt es also darauf an, Schritt zu halten mit unserem „Premiumkunden“, den Landstreitkräften, dem Deutschen Heer.

Ich fordere daher jeden Heeresflieger auf, seinen Verantwortungsbereich kreativ zu gestalten und auf dieses gemeinsame Ziel auszurichten. Konzentrieren wir uns auf das Wesentliche und sorgen wir dafür, dass wir im und für das Heer sichtbar sind!

Denn: auch der Plan der Heeresfliegertruppe passt auf einen Bierdeckel!“

Jetzt, gut drei Jahre später, ist es mir eine Ehre und eine Freude zugleich, erster Kommandeur des Kommandos



Hubschrauber sein zu dürfen. Ein besonderes Kommando, welches (fast) die ganze Heeresfliegertruppe vereint und welches unter Berücksichtigung der wesentlichen Planungsrationale

- ◆ Bündelung der Gesamtverantwortung über Führungs- und Fachaufgaben Flugbetrieb Heer an einer zentralen Stelle,
- ◆ einheitliche fachliche Führung und truppendienstliche Unterstellung sämtlicher für den Flugbetrieb maßgeblichen Organisationselemente,
- ◆ Vereinfachung der Führungs- und Fachaufgaben Flugbetrieb im Heer/in der Heeresfliegertruppe durch Aufbau einer flachen Organisationsstruktur und wirksameren Wahrnehmung,
- ◆ Ebenengerechte organisatorische Zuordnung der Führungs- und Steuerungsaufgaben Flugbetrieb im Heer

entsprechend des Auftrags vom Inspekteur des Heeres durch „unseren Weiterentwickler“ im Amt für Heeresentwicklung, Herrn Oberst Andreas Henne, erarbeitet wurde.

Der Weg war ein sehr steiniger, nicht zuletzt deshalb, da die überwiegende Zahl der für das Kommando Hubschrauber benötigten Dienstposten aus bestehenden Strukturen heraus kompensiert werden mussten.

Mit der Realisierung dieses Kommandos wird sichergestellt, dass die Absicht „Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten für den Flugbetrieb Heer so zusammen zu führen, dass erkannte Defizite besei-

tigt werden. Es sollen klare Verantwortlichkeiten geschaffen werden, die materielle Einsatzbereitschaft verbessert sowie die Verfügbarkeit von ausgebildeten Luftfahrzeugbesatzungen deutlich angehoben werden.“ (Auszug Tagesbefehl InspH vom 29.10.2019) umgesetzt wird.

In Anlehnung an das „Highlander-Prinzip“ („Es kann nur einen geben.“) können mit dem Kommando Hubschrauber im Grundbetrieb die immer zu knappen Hochwertressourcen der Heeresfliegertruppe für die Auftragsbefehl optimal eingesetzt werden. In einem weiteren Schritt soll unter der Führung des Kommando Hubschrauber eine 24/7 (verfügbar 24 Stunden an 7 Tagen in der Woche) Operationszentrale aufgebaut werden, die nicht nur den fliegerischen Grundbetrieb koordinieren kann, sondern auch unsere Heeresfliegerkräfte im Auslandseinsatz begleiten wird und verzugslos notwendige Unterstützungsleistungen sicherstellt.

Auch die Forderungen aus dem Fähigkeitsprofil der Bundeswehr und Verpflichtungen mit Hubschraubern und Heeresfliegerstrukturen gegenüber dem Nordatlantischen Bündnis – der North Atlantic Treaty Organization (NATO) – können durch dieses Kommando deutlich besser sichergestellt werden.

Mit der Aufstellung des Kommando Hubschrauber ist ein richtiger und längst überfälliger Schritt für die Heeresfliegertruppe getan. Auch wenn schon jetzt notwendige Verbesserungen in der Gliederung, der personellen Ausstattung und der strukturellen Ausrichtung des Kommandos zu erkennen sind, müssen wir diesen richtigen Weg konsequent weiter be-

schreiten. Deshalb kommt es ganz besonders auf zwei Dinge an:

Erstens müssen wir alle dazu beitragen, dass dieses Kommando ein Erfolgsmodell für die Landstreitkräfte und das Heer wird. Jetzt haben wir gemeinsam die Chance, unsere Truppengattung sichtbar NACH VORN zu bringen! Ich bitte Sie dabei um Ihre Unterstützung!

Und zweitens müssen wir den Anfangsschwung nutzen, um weit in die Zukunftsfähigkeit der Heeresfliegertruppe zu schauen, um den Auftrag des Generalinspektors bestmöglich zu erfüllen, der im September 2019 bereits angewiesen hat, die Weiterentwicklung des Kommandos Hubschrauber nicht nur im Auge zu behalten, sondern NACH VORN zu bringen.

Damit Sie alle das neue Wappen des Kommandos ebenfalls im Auge behalten, hier die durch den Bundespräsidenten genehmigte Version:



Blasonierung:

In grau, silber bordiert, auf silber gelegter nach rechts auffliegender (bordeaux) roter Adler mit Schwert in den Klauen.

Barettfarbe der Heeresfliegertruppe. Die Farbe Weiß (das Metall Silber) steht für Freiheit, Schnelligkeit und Klarheit.

In diesem Sinne freue ich mich auf die Aufgabe, die vor uns liegt. Nun wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Lesen dieser NACH VORN Ausgabe und verbleibe mit einem kameradschaftlichem Hals- und Beinbruch!

Herkunft:

Tingierung:

Die Farbe Grau (Eisenfarbe) symbolisiert die Unbezwingbarkeit. Sie ist die Waffenfarbe der Heeresfliegertruppe. Die Farbe (bordeaux) Rot, als die stärkste aller Farben, steht für den Dienst am Vaterland, Mut, Stärke und Entschlussfreudigkeit. Sie ist auch die

Der Adler mit Schwert in den Klauen symbolisiert Kraftentfaltung, Schlagkraft und Eindringtiefe in und aus der 3. Dimension – eine Kernfähigkeit des Kommandos Hubschrauber. Er stellt eine Traditionslinie zur ehemaligen Division Luftbewegliche Operationen des Heeres dar, dessen Wappentier er war.

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!!!

Der Helicopter Weapon Instructor Course **NLD**

Training – „On the Edge“

Anfang Januar begann für 11 deutsche Lehrgangsteilnehmer aus den Regimentern in Fritzlar, Faßberg und Niederstetten ein persönlich und organisatorisch herausforderndes Projekt der deutsch/niederländischen militärischen Zusammenarbeit mit der Teilnahme am niederländischen Helicopter Weapon Instructor Course (HWIC) 2020.

wird durch das Defense Helicopter Command (DHC) am Standort Gilze-Rijen durchgeführt. Er endet mit der Auszeichnung zum Weapons Instructor (WI), die in der niederländischen Armee die Berechtigung zur taktischen Aus- und Weiterbildung von Luftfahrzeugführern und Bordmechanikerfeldwebeln darstellt. Eine äquivalente Ausbildung wie diese gibt es in Deutschland nicht.

bedeutet beispielsweise, dass ein WI (Transporthubschrauberführer) auch die Einsatzgrundsätze eines Kampfhubschraubers kennt und anwenden kann. Darüber hinaus sind Aspekte des elektronischen Kampfes und Fähigkeiten feindlicher Bedrohungssysteme Bestandteil der Ausbildung.

Ein Weapon Instructor soll nach dem Lehrgang folgende Kompetenzen haben:

Helicopter Weapon Instructor Course

Es handelt sich hierbei um einen fliegerischen Hochwertlehrgang zur Bildung eines taktisch standardisierten Expertenpersonalkörpers in den fliegenden Einheiten. Der modular angelegte Lehrgang umfasst einen Zeitraum von circa vier Monaten und

Was kann ein Weapons Instructor?

Der WI ist nicht nur Spezialist für das eigene Waffensystem, sondern weist darüber hinaus weitreichende Kenntnisse bzgl. der technischen Eigenschaften und taktischen Einsatzverfahren aller, in einem fliegerischen Hubschraubereinsatz, eingebundenen Waffensysteme auf. Das

- ◆ Vorbildlicher taktischer Führer
- ◆ Spezialist für den taktischen Einsatz von Hubschraubern
- ◆ Ausbilder für den taktischen Einsatz
- ◆ Evaluierer innerhalb von Übungen und Einsätzen
- ◆ Berater für über- und untergeordnete Ebenen



Dabei wird, im Unterschied zum deutschen System, strikt zwischen den Bereichen der Standardisierung von fliegerischen und grundsätzlichen Fähigkeiten eines Luftfahrzeugführers gegenüber denen der Führung und Taktik unterschieden.

Besonders deutlich wird dies an der für diese taktische Standardisierung aufgestellten „Tactics Training Evaluation and Standardization“ Staffel, 299 H-TACTES, und deren Motto „On the Edge“. Diese Staffel beschäftigt sich ausschließlich mit der Ausbildung von taktischen Experten, der Weiterentwicklung von taktischen Verfahren und der Verbesserung der technischen Möglichkeiten (Funkumgebung/ Tablets/3D-Sandkästen usw.). Die ausgebildeten WI werden danach in wiederkehrenden Zusammenhängen und Workshops standardisiert und vertiefen ihr Wissen

während gemeinsam angelegter fliegerischer Übungen.

Dazu leisten in der Staffel 299 H-TACTES Piloten und Bordmechanikerfeldwebel aller drei niederländischen Hubschraubersystemen ihren Dienst als WI Trainer. Diese verfügen ausnahmslos über Einsatzerfahrung. Ergänzt wird die taktische Expertise in der Staffel durch eine dauerhaft vorhandene Air Intel Zelle, die eng mit dem Niederländischen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (NLR) zusammenarbeitet. Das NLR untersucht, bewertet und vergleicht die vorhandenen eigenen und gegnerischen Systeme aus technischer Sicht bezüglich Sensorik, Waffenwirkung und des elektronischen Kampfes. Auch die in den anderen fliegenden Staffeln dauerhaft ausgebrachten Air Intel Soldaten werden durch TACTES in Lehrgängen ausgebildet und standardisiert. Das

TACTES-Zentrum arbeitet darüber hinaus dem Bereich der Zulassung und Einsatzprüfung zu und erprobt auch im gemeinsamen Flugbetrieb neue Technologien.

Die Voraussetzungen für die Teilnahme am HWIC-Lehrgang sind, nach niederländischen Vorgaben, die absolvierten Ausbildungsabschnitte bis hin zum Rottenführer auf dem jeweiligen Muster. Bereits diese Ausbildungsabschnitte beinhalten das Führen von bis zu drei Luftfahrzeugen auch unterschiedlicher Typen und bauen auf der allgemeinen Missionqualification und der Kommandantenberechtigung auf. Weitere vom Lehrgang unabhängige Stufen der fliegertaktischen Ausbildung sind die Kurzlehrgänge zum Flight Lead (Formationsführer vier bis neun Luftfahrzeuge gemischter Luftfahrzeugmuster) und die Weiterbildung zum Air Mission Commander. Das

Bi-Nationalität

Die Intensivierung der Zusammenarbeit mit den niederländischen Kameraden, auch in dieser Ausbildungsform, liegt aufgrund der gemeinsamen Truppengestellung in der Division Schnelle Kräfte (DSK) auf der Hand. Das trotz gemeinsamer NATO-Vorschriften eine binationale fliegerische Standardisierung dringend nötig ist, wurde auf der letzten Übung „Green Griffin“ besonders deutlich. Ein Baustein die gemeinsame Schlagkraft der DSK zu erhöhen, sollte dabei die Teilnahme mit Luftfahrzeugen am HWIC sein.

Folglich wurden, im Sinne der „76er“, sechs Piloten und drei Bordmechaniker aus den beiden Transporthubschrauberregimentern sowie zwei Piloten aus dem Kampfhubschrauberregiment 36 identifiziert und der Lehrgang Anfang Januar 2020 mit insgesamt 22 Teilnehmern in Gilze Rijen gestartet. Auch ausgebildete deutsche Weapons Instructors wurden als Lehrpersonal eingesetzt.

kurzer aber sehr prägnanter Form die gemeinsamen Verfahren fest und harmonisiert das Vorgehen zwischen den Mustern bei gemeinsamen, intensiven Operationen.

Zunächst verwundert waren wir über die Zehn Gebote des Lehrgangs, die als großes Schild gegenüber der Ahnentafel aufgehängt waren. Im weiteren Verlauf des Lehrgangs haben wir den Sinn verstanden.

1. Du bist freiwillig hier.
2. Respektiere deine Vorgänger und Ausbilder.
3. Formuliere eindeutig.
4. Mache keine Vermutungen oder Annahmen.
5. Nimm nicht alles persönlich.
6. Lerne aus deinen Fehlern.
7. Schiebe nicht die Schuld auf andere.
8. Es gibt kein versuchen, sondern nur machen oder nicht machen.
9. Fliege mit Herz, kämpfe mit Verstand.
10. Eine schlechte Entscheidung ist besser als keine Entscheidung.

Beeindruckt haben die Unterrichtseinheiten über die Grundsätze der pädagogischen Arbeit eines WI (zum Beispiel Trainingszielfestlegung, Lehrmethodik und Feedbackansätzen), wurden diese doch durch eine Psychologin mit Fluglehrberechtigung für den schweren Kampfhubschrauber AH-64 Apache durchgeführt und beinhalteten neben den psychologischen Aspekten der Pädagogik auch mehrere selbstreflektorische Einheiten zur Einschätzung der eigenen psychologischen Vorprägung und den daraus resultierenden Folgen für das Leadership. Nachahmenswert erscheint die fliegerpsychologische Betreuungsarbeit in den Staffeln. Hier wird nicht nur Zwischen- bzw. Unfallgeschehen nachbereitet oder krankheitsbedingte psychologische Arbeit geleistet, sondern die ausgebildeten Psychologen/-innen fördern aktiv und dauerhaft die Weiterentwicklung der Piloten in Richtung der mentalen Belastungsfähigkeit für fliegerische und taktische Probleme.

Wie war der Lehrgangsablauf?

Der vollständig in Englisch durchgeführte Lehrgang begann mit einer Eingangsüberprüfung, welche die Kenntnisse der niederländischen „Tactical Standardized Operation Procedures“ (TAC SOP) beinhaltete, dem taktischen Dachdokument der drei niederländischen fliegenden Staffeln. Die TAC SOP regelt ausschließlich Verfahren, die von der grundsätzlichen Basis der Allied Tactical Publication – 49 (ATP-49) abweichen oder präzisiert werden müssen. Sie legt in



Das erscheint bei weiterer Betrachtung der Ausbildung auch zielführend. Heißt das Motto der TACTES Einheit doch „On the Edge“ und bedeutet eine Ausbildung bis an den Rand der jeweiligen Belastbarkeit der Teilnehmer und des regulativ Möglichen. Das galt sowohl für die Theorie, als auch für die Praxis. Ziel dieser Ausbildungsmethodik ist es, durch hohe Belastung und direktes, hartes, aber sachliches Feedback die Teilnehmer auch in ihrer Persönlichkeit weiterzuentwickeln. So wurden die Zehn Gebote im Laufe des Lehrgangs zum ständigen Begleiter nach Fehlversuchen in Theorie, Lehrproben und Praxis.

Eine weitere Erkenntnis war, dass militärische Erfahrung, Flugstundenanzahlen und Einsatzerfahrung helfen den Lehrgang zu bestehen, aber keinesfalls über Erfolg oder Misserfolg Vorhersagen treffen lassen.

Viele Theorieeinheiten zur Taktik, Bedrohungen, detaillierten Betrachtungen von Einzelsystemen und Ge-

fechtsvariablen führten zu guten und belastbaren Lösungen als Reaktion auf taktische Problemstellungen. Herauszuheben ist dabei die Zuarbeit des NLR im Bereich der einzelnen Technologien, taktischen operationellen Betrachtungen und Empfehlungen. Am Ende jeden Theorieabschnittes standen Leistungsnachweise, die mit sehr hohem, rein selbstorganisiertem Lernaufwand verbunden waren.

Die fliegerischen Ausbildungsabschnitte waren ebenfalls durch intensive, arbeitsreiche Tage und Nächte gekennzeichnet. Schwerpunkt waren die TAC Weeks, in denen zunächst die taktischen Verfahren der ATP-49 und TAC SOP unter Zuhilfenahme des niederländischen Trainingtools „Serial Based Training“, aufbauend von der Rotte bis zu einem fliegerischen Verband mit bis zu neun Luftfahrzeugen unterschiedlicher Typen, geübt wurden.

„Serial Based Training“ beschreibt das sequentielle Üben fliegerischer

Reaktionen und Verfahren auf unterschiedlich konstruierte taktische Kurzsituationen losgelöst von einer fortlaufenden Gesamtlage. Dabei wird das jeweilige Serial in der Planung mit einem Lernziel definiert und das gegebenenfalls vorhandene Feindkommando darauf abgestimmt. Durch eine „In Flight-Nachbesprechung“ abgeschlossen lässt es das System zu, die gleiche Sequenz erneut zu trainieren, darauf aufbauend die taktische Situation vor Ort durch den Szenarcontroller zu verschärfen, oder in anderer Art und Weise den Lerndruck zu erhöhen. Die jeweiligen Ausbildungstage (Serial Based Trainingstage) der TAC Weeks wurden mittels des NATO-Planungsprozess der ATP-49G ausgeplant (4-Cell Planning).

Nach Ableistung erfolgreicher Ausbildungen in den Schwerpunkten Tactical Formation Flying, Evasive Manouvers und Air Combat Manouvring sollte es in die nächste Phase der praktischen Ausbildung gehen. Die Schwerpunkte Landezonenoperation, Attack Helicopter Operations und Zusammenarbeit mit SOF sollten im Rahmen der Übung SWIFT BLADE in Gilze-Rijen vermittelt werden.

Bereits zu diesem Zeitpunkt, im März 2020, trafen die ersten Auswirkungen der COVID 19 Pandemie die Lehrgangsdurchführung hart. Die Theoriewoche zur Zusammenarbeit mit Spezialkräften an der NATO Special Operation School in Belgien konnte noch abgeschlossen werden, bevor Belgien zum Risikogebiet erklärt wurde und die Grenzschließungen einsetzten. Durch die Absage der SWIFT BLADE gingen die organisatorischen Synergien zur Lehrgangsdurchführung in Form der



Bereitstellung von Übungslogistik, Feindkräften und Luftfahrzeugen der Regimenter verloren.

Der Lehrgang wurde unterbrochen und eine weitere Durchführung im Herbst geplant. „On the Edge“ bedeutete in diesen Wochen eine besondere Verpflichtung, auch für die Hörsaalführung.

Nach Entspannung der Corona-Lage wurde zunächst der Flugbetrieb mit zwei nationalen Ausbildungswochen unter Leitung der niederländischen WI in Fritslar mit zwei Kampfhubschraubern vom Typ TIGER und drei Transporthubschraubern vom Typ NH90 wiederaufgenommen. In den Wochen wurden verstärkt Landzonenoperationen geübt und Planungsprozesse vertieft. Im Anschluss konnte der Lehrgang auch im internationalen Rahmen wiederaufgenommen werden. Nach einer fliegerischen Ausbildungswoche, mit gleichem Inhalt für die niederländischen Kräfte, wurde das TAC Week Modul abgeschlossen und die SOF Phase begann.

War die zweite SOF Theoriewoche noch frei von coronabedingten Störungen, so wurde die Region Gilze-Rijen über das Wochenende zum Risikogebiet erklärt und die weitere Lehrgangsdurchführung war erneut gefährdet. Nach einer Risikobewertung wurde beschlossen die Luftfahrzeuge dennoch mit einem möglichst kleinen Personalkörper in die Niederlande zu verlegen. Nach einer „Serial based training“-Woche mit Inhalten Air Assault, Hot Extraction und Car Blockage Operations sowie einer Air Interdiction Mission der Kampfhubschrauber gegen ein reales Radarsystem bei Nacht begann die abschließende Missionswoche SOF.

Diese Woche war außer Frage ein Höhepunkt des Lehrgangs und zweifelsohne „On the Edge“. Unter Einbindung vieler Kräfte zur Feinddarstellung (z.B. der Infanterie, Luftbedrohung), der komplexen Übungsanlage (z.B. mit Aircraftdown-Szenaren und dem speziellen Übungsgebiet im urbanen Industrie- und Hafengebiet von Rotterdam) wurde diese Ausbildungswoche extrem fordernd, letztlich aber auch erfüllend, für alle Teilnehmer.

Auftrag war es, im tiefen Flug- und Überwachungsprofil zwei zeitgleiche Air Assaults auf zwei unterschiedliche Objekte (eines davon eine Ölplattform) zur Befreiung von Geiseln durchzuführen. Diese endeten mit einer Vehicle Interdiction im zivilen Randgebiet Rotterdams und dem Zugriff von maritimen Spezialkräften auf eine Fähre zur Festsetzung eines High Value Targets im Binnenhafenbereich.

Leider musste aufgrund der sich weiter verschärfenden Corona Bedingungen das anschließend geplante Strike Modul auf dem Übungsplatz Bergen komplett abgesagt werden.

Wie ist der Lehrgang zu bewerten?

Der Hochwertlehrgang HWIC 2020 stand „unter keinem guten Stern“ und hatte enorme organisatorische, technische und logistische Herausforderungen zu bewältigen. Flugstunden, Baumberührung mit AH-64 und NH90, Sturmschäden an Infrastruktur, die Umplanung von Ausbildung und die flexible Bereitstellung von Hubschraubern unter Corona Bedingungen sind hier als Beispiel zu nennen. Darüber hinaus mussten

zusätzlich im Laufe des Lehrgangs Trainingsteilnehmer den Lehrgang verlassen, weil die Corona bedingten Verschiebungen mit persönlichen Terminen oder der nahenden Einsatzstellung NH90 in Afghanistan kollidierten. All diese Faktoren zogen viel Arbeit und Planung auf allen Ebenen nach sich. Bewertet man ausschließlich diese Seite, war der „Preis“ für die Lehrgangsdurchführung sehr hoch.

Aus Sicht der Trainingsteilnehmer gibt es aber keinen Zweifel daran, dass es eine lohnenswerte Investition in die Teilnehmer, die fliegenden Verbände und in die Bindung der beiden Nationen der DSK war und auch in Zukunft sein wird. Die professionelle, ambitionierte Durchführung und die aufwendig bereitgestellte Trainingsumgebung schafften mehr als Emotionen und Bilder, die man im Herzen behält. Es hat uns zu besseren taktischen Experten gemacht und viel Vertrauen in intensive Trainingsmethoden gegeben, die der Truppe in Zukunft zugutekommen werden. Zum Beispiel der Blick über den Tellerrand, als Kampfhubschrauberpilot in einer Chinook Probleme und Verfahren einer Transporthubschraubercrew zu erfahren oder als Transporthubschrauberpilot etwas über die Feuerleitung und Wirkung einer Hellfire-Rakete zu lernen, war sehr aufschlussreich. Es war nicht nur der Erwerb eines ersehnten Patches „Weapon Instructor NH90/TIGER“. Es war die Erfahrung eines anderen Modells der Taktikausbildung und Standardisierung, das Ableitungen für Verbesserungen am eigenen, heimischen System zulässt.

Die Abwägung der Kosten und des Nutzens sind gerade bei diesem Lehrgang durch die besonderen Umstände

schwierig. Aus Sicht der Trainingssteilnehmer sollte jedoch kein Zweifel daran bestehen, dass ein erneuter bi-nationaler Lehrgang stattfindet, sondern nur wann!

Für die verbliebenen acht deutschen Trainingsteilnehmer geht mit der Auszeichnung und dem Erhalt des

Weapon Instructor Patches im Dezember eine anstrengende und entbehrungsreiche Zeit zu Ende. Mit dem Stolz und der Ehre, diesen Patch tragen zu dürfen, geht aber unmittelbar auch die Verantwortung einher, die oben genannten Kompetenzen zu leben und gutes taktisches Training „On the Edge“ zu leisten.

Der Autor:

Oberstleutnant Templin-Dahlenburg

Fotos:

Kampfhubschrauberregiment 36

Modul 1 TAC – Weeks

Theorie 1 (ca. 3 Wochen)

1. Mindset WI, Training Skills and Objectives, Serial Based Training
2. Presentation Skills
3. Psychology and Leadership
4. Tactical Knowledge TAC SOP NLD and ATP 49 G
5. Different Planning Processes (Main Focus DHC/4 Cells)

Theorie 2 (ca. 4 Wochen)

6. Weapon Physics, Ballistic and Weapon Effects
7. Sensor Physics and Technologies
8. Threat Analysis and Tactics Surface to Air Threats
9. Counter Measures and Counter Counter Measures

Praktische Ausbildung Tag/Nacht (4 Wochen)

1. Tactical Formation Flying
2. Evasive Manouvers and Air Combat Manouvring
3. Landing Zone Operations and Air Assault
4. Air Interdiction Attack Helicopters

Modul 2 SOF – Weeks

Theorie 1 (1 Woche)

1. Mindset SOF (Belgien Shape/Mons)

Theorie 2 (1 Woche)

2. SOF Procedures and Capabilities
- Praktische Ausbildung Tag/Nacht (2 Wochen):

1. Air Assault Operations (High Value Target Captures, Raids)
2. Car Blockage Operations (Vehicle Interdiction)
3. Hostile Release Operations

Modul 3 Strike Weeks

Tag/Nacht

Theorie 1 (1 Woche)

1. JFS and Call for Fire

Praktische Ausbildung (2 Wochen):

4. Single and Multitype Weapon Engagements

Leistungsnachweise

- ◆ Eingangstest bzgl. der niederländischen TAC SOP
- ◆ vier theoretische Leistungsnachweise
- ◆ zwei Lehrproben
- ◆ muss die grundsätzliche Bewertungshöhe in den praktischen Flügen gut/ sehr gut sein
- ◆ darüber hinaus Klassenaufträge zur Weiterentwicklung von Verfahren.

Für die Einen eine lange **Partnerschaft**, für die Anderen die Beschreitung von **Neuland**

Die Hubschrauberführergrundausbildung der schwedische Flugschüler wird mit den neu dazu gekommenen Dänen zur skandinavischen HGA vereinigt.

Das Internationale Hubschrauber-ausbildungszentrum oder International Helicopter Training Center (IHTC) ist seit September 2019 um eine Nation „internationaler“ geworden. Ende März 2021 schlossen die ersten beiden dänischen Flugschüler ihre Hubschrauberführergrundausbildung (HGA) in Bückeburg ab. Im Rahmen der Suche nach Alternativen zur Ausbildung in Fort Rucker (USA) hatte die Dänische Luftwaffe Anfang 2019 auch Bückeburg besucht und sehr kurzfristig die sich bietende Gelegenheit, den nicht voll besetzten schwedischen Lehrgang „auffüllen“ zu können, ergriffen und Ende September 2019 die beiden ersten Schüler nach Bückeburg entsandt.

Eine dauerhafte vertrauensvolle Zusammenarbeit

Die schwedische Luftwaffe ist der älteste internationale Partner des IHTC und mit ihrem Ausbildungsbedarf integraler Bestandteil der Sollorganisation des IHTC. Schweden setzt bereits seit April 2008 auf die Ausbildung in Deutschland und schickt seither alle Flugschüler für Drehflügler zur Ausbildung nach Bückeburg. Mit dem im März 2021 zu Ende gegangenen Lehrgang hat nunmehr der 109. schwedische Pilot die deutschen Schwingen verliehen bekommen. Die Partnerschaft mit Schweden ist dabei durch eine sehr vertrauensvolle Zusammenarbeit und durch permanen-

ten Austausch mit der Flygskola, der Flugschule, in Linköping geprägt. Dies manifestiert sich zum einen durch den in Bückeburg stationierten schwedischen Verbindungsoffizier, der auch als Fluglehrer in der skandinavischen HGA eingesetzt wird und dadurch stets genau beurteilen kann, ob die Ausbildung „im Sinne seiner übergeordneten Führung“ verläuft. Zum andern aber auch durch regelmäßige gegenseitige Besuche des Ausbilderpersonals. Die von den Schweden im Rahmen der weiterführenden Ausbildung nach Abschluss der HGA in Deutschland gemachten Erfahrungen können dadurch sehr kurzfristig und unbürokratisch zur Optimierung der Folgelehrgänge beitragen. Die Partnerschaft mit Schweden ist aber auch

durch das gegenseitige Verständnis der jeweils anderen Seite gekennzeichnet. So sind sich die Schweden beispielsweise der aus den in kommenden Jahren anstehenden zahlreichen Zurrückstellungen resultierenden Problematik eines zunehmend abschmelzenden Personalkörpers bei den Fluglehrberechtigten (FLB) am IHTC bewusst und beabsichtigen daher, zeitnah einen zusätzlichen Fluglehrer nach Bückeburg zu versetzen.

Neuland mit klaren Absichten

Auch wenn beim neuen internationalen Partner Dänemark der Prozess der Evaluierung des Trainings noch im Gange ist, so sind dennoch bereits auch für das Folgetraining wieder zwei Dänen und acht Schweden zur 2. Skandinavischen HGA in Bückeburg angetreten. Zusätzlich wurde ein dänischer Verbindungsoffizier nach Bückeburg versetzt, der in diesen Wochen die Musterschulung auf dem Schulungshubschrauber EC 135 durchläuft, um dann ebenfalls als Fluglehrer am IHTC einsetzbar zu sein. Damit ist zugleich sichergestellt, dass keine Trainingsplätze außerhalb der Bundeswehr zulasten deutscher Luftfahrzeugführeranwärter vergeben werden. Ein Aspekt, der vor dem Hintergrund der Mangelressource „Fluglehrer“ in Verbindung mit den COVID-19 bedingten Verwerfungen immer stärkere Bedeutung erlangt.

Aufgrund der Dauer der Zusammenarbeit sind mit der dänischen Luftwaffe zwar noch keine „Standard Procedures“ in Bezug auf den permanenten Austausch der Ausbildungseinrichtungen entstanden, aber mit Integration eines Verbindungsoffiziers ist dazu sicherlich der Grundstein gelegt.



Der 109. Schwedische Flugschüler bekommt seine Schwingen unter COVID-19-Bedingungen durch den Kommandeur IHTC überreicht.

Randbemerkung:

Da in den schwedischen Streitkräften die durchschnittliche Dienstzeit eines Piloten bis zu seiner Pensionierung etwa 25 Jahre beträgt und im Zeitraum von 2003 bis 2008 keine neuen Piloten ausgebildet wurden, sind die in Deutschland ausgebildeten Piloten mittlerweile in der Überzahl. In absehbarer Zeit werden damit vermutlich alle schwedischen Hubschrauberpiloten die HGA in Bückeburg durchlaufen haben. Übrigens: Auch der jetzt in Bückeburg stationierte Verbindungsoffizier Major Fredrick Elofsson war im Jahre 2008 Trainingsteilnehmer in der HGA

Der Autor:

Oberstleutnant Schuhmann, Hörsalleiter der skandinavischen HGA

Fotos:

IHTC



Training am Außenlandeplatz.



Deutsch-Schwedische Teamarbeit im Cockpit des Schulungshubschraubers.

Softwaremodifikation **Bootes** für den Kampfhubschrauber TIGER

Wer bei dem Begriff BOOTES an das Sternbild „Bootes“ oder auch den Bärenhüter denkt, liegt im Fall des Softwarereleases BOOTES gar nicht so falsch. Denn die Softwaremodifikationen des Systemunterstützungszentrums (SUZ) für den Kampfhubschrauber (KHS) TIGER werden innerhalb des AIRBUS Geländes in Donauwörth traditionell nach Sternbildern benannt.

Aber dies allein wäre im Falle des Softwareprojektes BOOTES eine Analogie zu wenig, denn was die zivilen und militärischen Mitarbeiter des SUZ in Donauwörth bei diesem zweiten großen nationalen Seriensoftwareupgrade des Kampfhubschraubers TIGER während der Softwareentwicklung, der Softwareintegration und des Softwaretestens im Rahmen des ambitionierten

Projektplanes in einer bemerkenswerten Kraftanstrengung leisten, kommt einem Griff nach den Sternen gleich. Das ehrgeizige Ziel, die neue Softwareversion BOOTES im Jahre 2023 inklusive der dafür notwendigen Zulassung durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr auf den Hubschrauber und in den Einsatz zu bringen, wird konsequent verfolgt und rückt in greifbare Nähe.



Nahezu symbolischen Charakters erhebt sich die Sternenhimmel über dem Kampfhubschrauber TIGER, dessen Softwaremodifikationen traditionell nach Sternbildern benannt werden.

Was ist BOOTES und welche Verbesserungen für die Nutzer enthält die Software?

BOOTES ist ein weiteres Seriensoftwareupgrade im sogenannten Softwarehauptstrang für den KHS TIGER, das ausschließlich durch das SUZ in Donauwörth entwickelt wurde und die Software Maintenance Release MR3+ aus der Serienentwicklung ablösen wird. Das BOOTES Softwarerelease enthält sowohl Weiterentwicklungen und -verbesserungen im Bereich des operativ fliegerischen (Basis Avionik) als auch im primären Missionsanteil (Waffen Avionik) des KHS. Dabei werden die Softwareanteile einiger wesentlicher Rechnerkomponenten, die sowohl zur Basis Avionik als auch zur Waffen Avionik dieses Kampfhubschraubers gehören, tiefgreifend geändert. Diese umfassenden Änderungen beinhalten die Behebungen von Fehlern, die in der bisherigen Nutzung des TIGERs erkannt wurden, und zum anderen die Integration von neuen Funktionalitäten, die aus Erkenntnissen der Einsätze in Afghanistan und Mali gewonnen wurden und das Waffensystem KHS TIGER noch leistungsfähiger machen werden.

So wurden in enger Abstimmung mit dem Nutzer im Rahmen dieser Softwaremodifikation BOOTES über 120 Verbesserungen - fortfolgend als Problem Reports (PR – Problem Reports; Standardisierte Erfassung von Abweichungen in der Softwareentwicklung. PRs werden sowohl für identifizierte Fehler der Software als auch für erkanntes Verbesserungs- und Entwicklungspotential des Operators definiert) bezeichnet – gelöst. Eine

Software – weder zivil noch militärisch – ist trotz größter Sorgfalt nie ganz fehlerfrei und PRs sind unter anderem wichtige, streng zu dokumentierende Abweichungen von Spezifikationen oder vom erwarteten Systemverhalten. Diese können als Softwarefehler verstanden werden, die in ihrer Eigenschaft operationelle Auswirkungen auf das Gesamtsystem Hubschrauber haben können. Des Weiteren werden Forderungen des Operators zur Weiterentwicklung der Avionik durch das SUZ als PRs erfasst. Auch bei den logistischen Prozessen können von dem Instandhaltungspersonal oder der Luftfahrzeugbesatzung Abweichungen erkannt oder Verbesserungen gefordert werden. Die konsequente Erfassung und erfolgreiche Lösung von erkannten PRs trägt somit unmittelbar zur Erhöhung der Robustheit und zur operationellen Kampfwertsteigerung des avionischen Systems bei. Dies ist eine der wesentlichen Kernkompetenzen des Systemunterstützungszentrums Drehflügler.

Eine der neuen und hilfreichen Funktionalitäten ist die Verbesserung der Fehlerindikation für Großbauteile (Line Replaceable Units (LRU) und Shop Replaceable Units (SRU)) im sogenannten „Maintenance Mode“ des KHS TIGER. Wird der Hubschrauber am Boden durch das Wartungspersonal in diesen Modus versetzt, kann der Hubschrauber softwaregesteuerte Selbsttests durchführen und Fehler zur Anzeige bringen. Durch zahlreiche Verbesserungen der Software wird die Fehlersuche für das Instandhaltungspersonal kürzer sowie präziser und das Potential des KHS, System-, Baugruppen- oder Bauteilfehler selbst zu erkennen, wird signifikant besser genutzt. Die Fähigkeit der Selbsttests des Avioniksystems des KHS und

die Mensch-Maschinen-Interaktion wird erheblich verbessert. Dadurch können notwendige Instandhaltungsmaßnahmen schneller eingeleitet werden und das Luftfahrzeug steht in kürzerer Zeit wieder für den Einsatzflugbetrieb zur Verfügung.

Weitere neue und hilfreiche Funktionalitäten für den Kampfhubschrauberpiloten werden mit der BOOTES-Version durch die Integration des „EuroGrid Tactical Mission Computer“ (ETMC) in der Version 2.1 erreicht.

Mit der Einführung des ETMC 2.1 hat sich für die Luftfahrzeugbesatzungen vor allem in der Kartendarstellung einiges zum Positiven geändert. Nun können Karten mit Flugsicherheitsaufdruck und NOTAM's (Notice to Airmen) während des Fluges im Multifunctiondisplay (MFD) angezeigt werden. Ebenso ist es nun möglich, Distanzmessungen zwischen zwei beliebigen Punkten anhand der Karten durchzuführen sowie tiefer in die Karte hinein zu zoomen. Im Rahmen der Missionsplanung und -vorbereitung können nun MOCA-Korridore (Minimum Obstacle Clearance Altitude - niedrigste Flughöhe, die mindestens 1000 ft Hindernis-freiheit gewährleistet) angelegt werden, die dann während des Fluges bei Nacht und schlechter Sicht auf den Karten dargestellt sind, um eine sicherere Flugdurchführung zu gewährleisten. Um die teilweise sehr umfangreichen Karten durch die Wartungsscrew schneller und einfacher zu laden, ist es nun möglich, diese in einem Bruchteil der bisherigen Zeit durch die vorhandene Ethernet Schnittstelle am ETMC zu laden. Neben diesen erweiterten Kartenfunktionalitäten sind in der BOOTES Software nun auch Änderungen zum Einsatz der Waffen 70 mm Rake-

ten und 12mm Maschinenkanone implementiert, die eine detaillierte Missions- und Zielvorbereitung bis hin zum Start der Feuerleitrechnung bereits im Anflug zum Ziel ohne vorherigen Sichtkontakt ermöglichen. Schließlich wurden noch einige Details im Bereich der Kommunikation umgesetzt. Das Thema Taktischer Datenlink zur Unterstützung NATO weiter Standards wird aber erst in den nächsten Softwareversionen Schwerpunkt der Verbesserungen und Erweiterung der Fähigkeiten.

Wie wichtig das Zusammenspiel von Hard- und Software ist, zeigt eine kleine Modifikation im Bereich des TRIGAT Systems. Das Panzerabwehrraketen System des Kampfhubschrauber Tiger wird um eine weitere Sicherheitsfunktion erweitert, die bisher zwar als Forderung in den entsprechenden Spezifikationen bestand, aber nicht funktionierte. Wenn es im Gefecht oder bei Übungsschießen zu einer Versagersituation beim TRIGAT System kommt, dann bleibt die Verschlussklappe des fehlerhaften Flugkörpers nun offen, so dass eine sofortige visuelle Indikation eines unsicheren Waffenzustandes des TRIGAT-Launchers bereits beim Anflug auf den Weapon Safety Point durch die Wartungsscrew am Boden von weitem erkennbar ist und entsprechende Maßnahmen vorbereitet werden können. Dies wird die Sicherheit des Bodenpersonals im Umgang mit Waffen und Munition des Kampfhubschrauber Tiger erheblich verbessern.

Eine der umfangreichsten Neuerungen im BOOTES Projekt ist neben der Missions- und Zielvorbereitung (Target Preparation) die Funktionalität einer Implementierung einer Zielliste (Target List). Bisher war es beim KHT

TIGER nur möglich, ein einziges Ziel aktiv im System zu hinterlegen. Nun kann für jede Mission eine Datenbank implementiert werden, die es ermöglicht, im Rahmen der Missionsvorbereitung eine Liste an wichtigen geografischen Punkten, unter anderem Ziele, Beobachtungspunkte, Wegpunkte, etc. festzulegen, die vor-konfiguriert im Avioniksystem des H/C gespeichert wird. Während der Mission sind diese frei abrufbar und es kann mitunter die Schützenvisonik (Gunner Sight) bereits auf ein Ziel oder Beobachtungspunkt ausgerichtet werden, ohne Sichtkontakt zum Ziel haben zu müssen. Dies ermöglicht neben einer schnelleren Zielbekämpfung ebenso die schnellere Aufklärung von Brennpunkten oder Gefahren.

BOOTES kurz und knapp

Es wird sehr deutlich, dass mit der neuen BOOTES Software für die Besatzungen nicht nur neue Funktionalitäten und wichtige Informationen während des militärischen Einsatzes zur Verfügung stehen, sondern die Software auch dazu beiträgt, die Durchführung der operativ fliegerischen Mission unter schwierigen Bedingungen wesentlich zu unterstützen. Damit



Der Patch des Softwareprojektes: In jedem TIGER steckt der Bärenhüter.

wird erreicht, dass die Arbeitsbelastung der in Gefechtssituationen stehenden Kampfhubschrauberbesatzungen reduziert wird und damit den Piloten ermöglicht, die Aufmerksamkeit der Situation gerecht zu priorisieren.

Nächster Griff nach den Sternen wird vorbereitet

Obwohl das BOOTES Projekt noch nicht abgeschlossen ist, ist das SUZ in Donauwörth schon dabei, in enger Abstimmung mit den Einsatzbesatzungen und dem Auftraggeber den Inhalt der Folgesoftware zu finalisieren und Risiken zu identifizieren und zu reduzieren. Es wird im C-Release, so der Rufname heute, bereits daran gearbeitet, neben einer verbesserten Triebwerksteuerung durch Integration eines verbesserten Triebwerksrechners (Up-date der ECMU B), Laser Guided Rockets als neue 70mm Raketentypen zu implementieren. Dies wird den Kampfwert des TIGERS nochmals steigern. Darüber hinaus wird angestrebt, die Erhöhung des maximalen Abfluggewichtes des Kampfhubschraubers als weitere Verbesserungen einfließen zu lassen, sollten die derzeit laufenden Studien positive Ergebnisse dazu liefern. Ob das folgende Softwarerelease mit dem Buchstaben C weiterhin ein Sternbild als Namensgeber, z.B. CASSIOPEIA haben wird, steht, wie so vieles in der heutigen Zeit, sprichwörtlich noch in den Sternen.

Der Autor:
Oberleutnant Haubold,
Oberleutnant Cremer

Fotos:
Oberfeldwebel Juri Sitz

Lesenswertes

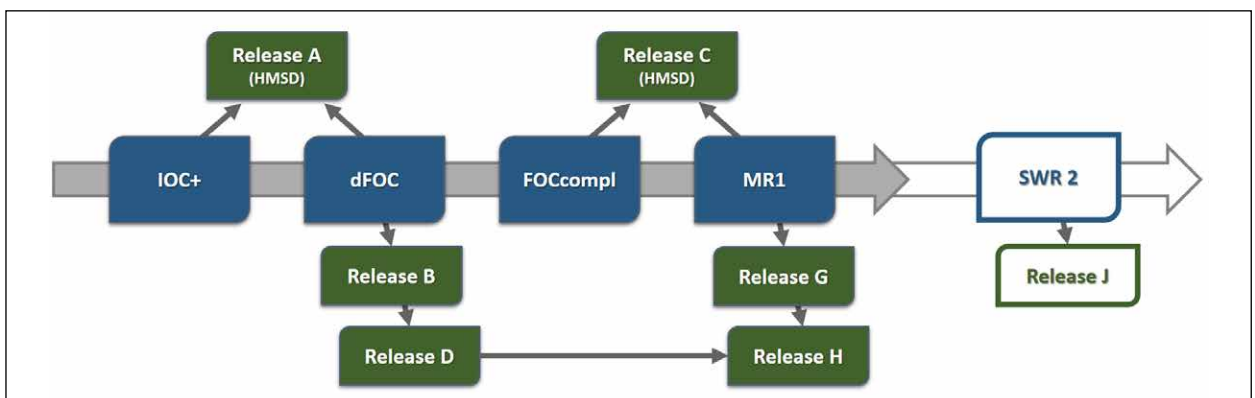
Release H bringt NH90 auf den neusten Stand

Mit einem erfolgreichen Qualifikationsflug hat das Software (SW) Release H im September 2020 einen wichtigen Meilenstein erreicht. Fast 20 Monate nach seinem Projekt-Start konnte dieser Erfolg mit Unterstützung des Transporthubschrauberregiments 30 in Niederstetten gefeiert werden. Seit Mitte April 2021 steht die Software nun der Bundeswehr für die deutsche NH90-Flotte zur Verfügung.

Nationale Änderungswünsche werden schnell durch das Systemunterstützungszentrum umgesetzt

Während die SW-Entwicklung des NH90 bei Airbus Helicopters auf internationaler Ebene für die verschiedenen Hubschrauberversionen aller Nutzer-

nationen erfolgt, können durch das Systemunterstützungszentrum (SUZ) als zivil-militärische Kooperation rein nationale SW-Änderungswünsche am deutschen Hubschraubermuster entsprechend der Bedürfnisse und Forderungen der Bundeswehr umgesetzt werden. Dies schließt auch die nationalen Bestimmungen Deutschlands mit ein. Das SUZ in Donauwörth ist somit der Ansprechpartner für schnelle und maßgeschneiderte nationale Problem-



Übersicht der SUZ Softwareversionen für den NH90. Blau: Internationale Hersteller-Software, Grün: Nationale SUZ-Software.

lösungen. Die Arbeit der Kooperation wird hierbei maßgeblich vom Einsatztakt der Bundeswehr bestimmt.

Die erste SUZ-Software für den NH90 wurde bereits 2013 ausgeliefert. Sie beinhaltet umfangreiche Änderungen an der Darstellung des Helmet Mounted Sight and Display (HMSD), die auf abgestimmten Forderungen und Erkenntnissen der Piloten beruhen und in Folgeversionen weiter verbessert wurden. Als Ausgangsbasis für die bundeswehrspezifischen Anpassungen und Änderungen dient immer der jeweils aktuelle, internationale Softwarestand des Herstellers.

Im jüngsten Release G wurde zeitgerecht zum aktuellen Afghanistaneinsatz bereits die höchst einsatzrelevante Identification Friend/Foe (IFF) Mode 5 – Fähigkeit für die deutschen NH90 realisiert. Ohne dieses Freund-Feind-Identifizierungssystem, welches von der NATO seit 2019 als Standard gefordert wird, wäre eine sichere Teilnahme an gemeinsamen Einsätzen nicht mehr möglich. Diese wichtige Funktionalität stand und steht bislang exklusiv der deutschen NH90-Version zur Verfügung. International wird sie für den NH90 erst mit dem Software Release 2 (SWR2) voraussichtlich 2024 eingeführt.

Nur der direkte Austausch mit dem Nutzer bringt bedarfsgerechte Lösungen

Das neue Release H beinhaltet sowohl die Verbesserungen aus vorherigen Versionen, als auch nochmals neue Erfahrungen und Erkenntnisse der Luftfahrzeugführer aus den Einsätzen des

NH90 in Afghanistan und Mali. Die daraus resultierenden Änderungsanforderungen der Besatzungen wurden in einer gemeinsamen Nutzerkonferenz zusammengetragen und abgestimmt. Festgestelltes Optimierungspotential in den Bereichen „Quality of Life“ und „Workload Reduction“ waren das Ergebnis dieser Gespräche und wurde in entscheidenden, einsatzrelevanten Verbesserungen umgesetzt. Komplexe Systeme lassen sich nur dann optimal einsetzen, wenn ihre Bedienung möglichst einfach und intuitiv erfolgt, damit die Besatzung jederzeit, besonders auch in Stresssituationen, schnell handeln kann.

Um dieser Forderung Rechnung zu tragen, betreffen viele der erarbeiteten Modifikationen die Display and Keyboard Unit (DKU). Sie ist das zentrale Eingabe- und Anzeigegerät für die Crew und wurde nicht nur um nützliche Eigenschaften erweitert, sondern auch in der Bedienung enorm vereinfacht. Der notwendige Bedienungsumfang (Workload) konnte um ca. 50% reduziert werden.



Teilabbildung der DKU mit ausgewählter Funkgeräte Seite. Im grünen Feld kann die Besatzung dank der neuen Notiz-Zettel-Funktion nun Freitexte, Frequenzen oder Koordinaten speichern (Airbus Helicopters).

Neben einer verbesserten Menüführung ist nun beispielsweise auch das Speichern der Funkgeräte-Einstellungen nach einem Neustart der Rechner, eine Notiz-Zettel-Funktion oder die Möglichkeit für alle Mitglieder eines Schwarms per Tastendruck ein Positionsupdate der anderen Hubschrauber anzufordern, realisiert worden. Natürlich ist auch hier weiterhin die IFF-Mode5-Fähigkeit vorhanden.

Jedes Softwareupdate ist eine konsequente Weiterentwicklung

Das Release H ist nun schon das sechste SUZ-Release für den NH90, das siebte als Release J bereits in Planung. Es soll im Schwerpunkt Anpassungen und Verbesserungen am Electronic Warfare System (EWS) und bei der Satellitenkommunikation (SATCOM) beinhalten.

Ständiger Anpassungsbedarf an neuen Technologien und Verbesserungspotential der Software unterstreichen die in den letzten Jahren stetig gestiegene Schlagzahl bei der Entwicklung von neuen Softwareversionen im SUZ, die stets im Einklang mit den hohen Anforderungen der Zulassung innerhalb der Luftfahrt erfolgen. Dies wird auch zukünftig die Einsatzfähigkeit der deutschen NH90-Flotte konstant verbessern und zu einem sicheren Flugbetrieb beitragen.

Der Autor:
Oberleutnant Ritter

Fotos:
AIRBUS HELICOPTERS,
Mathias Grägel / GME-AirFoto GbR

Lesenswertes

Das Heer baut **Schlüsselqualifikation** im Bereich der zerstörungsfreien Werkstoffprüfung auf

Mit der Einführung des Transporthubschraubers NH90 und des Kampfhubschraubers TIGER in die Bundeswehr kamen erstmals vornehmlich Faserverbundstrukturen bei fliegenden Waffensystemen des Heeres zum Einsatz. Moderne Fertigungsmethoden, komplexe Reparaturverfahren und die nötige Fachexpertise für Faserverbundwerkstoffe auf Kohlenstoffbasis (CFK) stellte die Geburtsstunde des Kooperativen Modells Zelle (KMZ) zwischen Bundeswehr und der Firma Airbus Helicopters dar.

Das Kooperative Modell Zelle ist derzeit weltweit einsetzbar und besteht aus je drei Instandsetzungs-/Befundungstrupps für die Waffensysteme NH90 und TIGER. Zusätzlich stellt das Marinefliegergeschwader 5 einen weiteren Instandsetzungs-/Befundungstrupp, der an das KMZ angegliedert ist und fachlich durch dieses geführt wird. Die Soldaten des KMZ werden in den unterschiedlichen Fachabteilungen der Firma Airbus Helicopters am Standort Donauwörth eingesetzt. Dadurch ist das

KMZ in der Lage, insgesamt ein sehr breites und sehr tiefes Wissen im Bereich der Faserverbundtechnologien zu generieren.

Neue Fachexpertise erwarb das KMZ seit April 2018 im Bereich der Ultraschallprüftechnik. Bis dato gab

es im Heer keine Ultraschallprüfer für Luftfahrzeuge. Erforderliche Prüfungen wurden durch die hoch ausgelasteten Prüftrupps der Luftwaffe durchgeführt. Durch den Aufbau einer heereigenen Expertise im Bereich zerstörungsfreie Prüfung (ZfP) werden diese Prüftrupps



Ultraschallprüfung an einem NH90 im Rahmen einer 600 Stunden-Inspektion.

der Luftwaffe entlastet und das Heer befähigt, eigene technische Problemstellungen zu priorisieren.

Grundsätzlich werden ZfP-Prüfer in drei unterschiedlichen Stufen klassifiziert. Die Stufen legen die durchführbaren Tätigkeiten fest und werden anhand unterschiedlicher Erfahrungsstunden zerstörungsfreier Prüfung lizenziert. Der Stufe 1 Prüfer arbeitet unter Aufsicht genau nach Prüfanweisung und benötigt 200 Erfahrungsstunden zur Lizenzierung. Prüfer der Stufe 2 sind befähigt, die Prüfergebnisse zu bewerten, ob diese in den Toleranzen liegen. Zudem kann der Prüfer die Prüftechnik selbst festlegen und entsprechende Prüfanweisungen erstellen. Hierfür werden insgesamt 800 Erfahrungsstunden zur Lizenzierung benötigt. Personal der Stufe 3 kann neben der Erstellung von Prüfanweisungen diese ebenfalls verifizieren. Zudem ist der Prüfer befähigt, die Ausbildung, Prüfung und Zertifizierung von Per-

sonal durchzuführen. Der Nachweis des Erfahrungszeitraumes für den Stufe 3 Prüfer variiert je nach Vorausbildung.

Derzeit sind drei der sechs verfügbaren Stellen besetzt. Diese drei Soldaten sind mittlerweile als Stufe 2 Prüfer voll ausgebildet und durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw) lizenziert.

Ein geschultes Auge und eine Menge Erfahrung sind Voraussetzung, um in dieser speziellen Prüftechnik Fuß zu fassen. Einmalig ist in diesem Fall, dass Prüfer des KMZ direkt in den Prozess der Ultraschallprüfung eingebunden werden und Bauteile verschiedener ziviler und militärischer Luftfahrzeuge der Bundeswehr prüfen. Somit kann die stete Aufrechterhaltung geforderter Kenntnisse sowie ein enormer Pool an Hintergrundwissen sichergestellt werden. Die Ultraschallprüfer im KMZ besitzen sowohl die Prüfberechtigung „Spezialist für

zerstörungsfreie Werkstoffprüfung in der Bundeswehr“ als auch die „Zulassungsbescheinigung für zerstörungsfreie Prüfverfahren“ der Firma Airbus Helicopters. Das ermöglicht den Prüfern das selbstständige Arbeiten am Luftfahrzeug auch im Außendienst.

Jede Ultraschallprüfung stellt eine neue Herausforderung an den Prüfer dar. Durch die firmeninterne Qualifizierung und den jahrelangen Einsatz an der Luftfahrzeugstruktur baut der Prüfer eigene Expertise auf, durch die es den Ultraschallprüfern des KMZ weniger schwerfällt, Fehler richtig zu deuten und zu befunden.

Geforderte Erfahrungsstunden können in der Qualitätssicherung bei Airbus Helicopters oder in einem der Außendienste sowohl an militärischen als auch an zivilen Hubschraubermustern wie z.B. NH90, AH TIGER, H160, EC135, H145M LUH SOF erworben werden. Die Prüfer müssen ihre Prüfstunden jährlich nachweisen und werden einmal im Jahr vom Personal der Stufe 3 hinsichtlich ihres Leistungsstandes überprüft. Im Gegensatz zur Luftwaffe, in der nur Feldwebeldienstgrade zum zerstörungsfreien Prüfer ausgebildet werden, kann das Systemzentrum Drehflügler Heer auch Offiziere des militärischen Fachdienstes (dotiert bis A11) im zerstörungsfreien Prüfverfahren Ultraschall ausbilden und einsetzen.

Der Autor:

Oberleutnant Pabst,
Stabsfeldwebel Preißler,
Hauptfeldwebel Barnes

Fotos:

Systemzentrum Drehflügler Heer



Ultraschallprüfung im Rahmen der Airbus Qualitätssicherung.

Wir können **mehr** als nur „Fliegen“ und „Schrauben“

Die Soldatinnen und Soldaten des Kampfhubschrauberregiment 36 aus Fritzlar bereiten sich, so wie jeder andere Verband in Deutschland, auf Einsatzverpflichtungen speziell auf die im Rahmen der Very High Readiness Joint Task Force (VJTF) 2023 vor.

Eine besondere Rolle kommt hierbei der 1. Staffel des Regiments, der „eierlegenden Wollmilchsau“, zu. Ohne sie ginge nichts – weder im Tagesbetrieb noch bei Truppenübungsplatzaufenthalten oder in der regimentsinternen Einsatzvorbereitung.

Fokussierung auf ELUSA

Die Einsatzlandungsspezifische Ausbildung (ELUSA) ist in den Mittelpunkt des Aufgabenspektrums der 1. Staffel gerückt, da das Kampfhubschrauberregiment 36 sich in der Vorbereitung auf VJTF befindet. Das Regiment hat mit der 1. Staffel adäquat ausgebildetes Personal, welches diese Ausbildung planen, vorbereiten und durchführen kann. Eine regimentsinterne Ausbildung ist von den „KURHESSEN“ als herausfordernd, aber zielführend erkannt worden, da dadurch der Kernauftrag „Sicherstellung des Flugbetriebes“ nicht beeinträchtigt wird sowie gleichzeitig der Auftrag des Regiments „Einsatzvorbereitung der Soldatinnen und Soldaten“ direkt umgesetzt werden kann.



Auch nachts wird ausgebildet. Den Blick ins Gelände ermöglicht der Einsatz von Leucht- und Signalmunition.

Basics vermitteln

Neben der dienstpostengerechten Ausbildung für den VJTF-Verband und der einsatzgerechten Ausbildung



Bei leichtem Schnee und Minusgraden nehmen die Soldaten ihr Ziel ins Visier.

ging es bei der Organisation vor allem um die Schaffung einer sinnvollen Ausbildung, welche die militärischen Kenntnisse vermittelt, die jeder Soldat und jede Soldatin benötigt. Eine der Planungsherausforderungen war die Berücksichtigung der unterschiedlichen Ausbildungsstände der Teilnehmer. Der Einheitsführer der 1. Staffel, Major Silvio Pohle, ergänzt: „Es kann bei einer solchen Ausbildung nicht vom gleichen Ausbildungsstand ausgegangen werden, sodass wir für uns Prioritäten setzen mussten – Aus welchen Ausbildungsinhalten muss sich die ELUSA zusammensetzen, damit die Soldaten und Soldatinnen auf ihren zukünftigen Auftrag bestmöglich vorbereitet werden? Wie schaffe ich es, diese Ausbildungsinhalte - trotz unterschiedlichster Ausbildungsstände der Teilnehmer - in dem vorgegebenen Zeitrahmen sinnvoll zu vermitteln?“ Der Staffelführer, Stabsfeldwebel Marius Oetting, betonte hierbei auch: „Uns allen war dabei auch bewusst, dass es wichtig ist, einen gemeinsamen Abholpunkt zu schaffen. Dazu wurden am Stand-

ort vor der eigentlichen ELUSA die Soldatinnen und Soldaten in einzelnen Blöcken neben dem Tagesdienst ausgebildet.“ Einheitsführer und Staffelführer waren sich in einem einig: Das „Tagesgeschäft“ darf nicht beeinträchtigt werden! Das muss weitergehen!

Ausbilden ohne Stilllegung des Flugbetriebs

Durch diese Ausbildungsintegration in den Tagesbetrieb am Standort Fritzlar im Vorfeld der ELUSA konnten Abwesenheitszeiten der Soldaten in ihrer originären Funktion reduziert werden. Dies gilt nicht nur für die Teilnehmer, sondern auch für die Ausbilder. Egal ob die Ausbilder aus der 1. Staffel oder aus anderen Bereichen des Regiments stammen, sie werden entweder direkt oder indirekt für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs am Standort Fritzlar oder auf Truppenübungsplätzen benötigt. Alleine bei der Betrachtung der 1. Staffel fällt

auf, dass ohne Sie die Piloten gar nicht vom Boden abheben dürften und könnten, geschweige denn ein Truppenübungsplatzaufenthalt durchgeführt werden könnte. „Dies stellt uns aber auch vor die Herausforderung des wechselnden Ausbildungspersonals, da wir ein solches Hochwertpersonal, egal ob aus unserer Staffel oder einer anderen, nicht längerfristig bei einer solchen Ausbildung binden können“, so der Staffelführer und Organisator. Zudem betonte Major Pohle: „Die Teilnahme an der ELUSA ist nicht nur für die Teilnehmer sehr wertvoll, sondern auch für die Soldatinnen und Soldaten, welche zum Teil zum ersten Mal in eine Ausbildungs- und Führungsverantwortung gebracht werden.“

Wildflecken in der Rhön

In Wildflecken wurden dieses Jahr durch das Regiment, federführend von der 1. Staffel, fünf Ausbildungsdurchgänge á sieben Tage durchgeführt. Aufgrund der im Frühjahr



Auch der Umgang mit der Panzerabwehrhandwaffe – kurz Panzerfaust – ist ein wichtiger Bestandteil der ELUSA.

auftretenden Corona-Pandemie und der einhergehenden Schutzvorkehrungen konnten anstelle der geplanten 60 Teilnehmer pro Woche ab dem dritten Durchgang nur 40 Teilnehmer an der Ausbildung teilnehmen. Transport, Verpflegung, Unterkunft und Ausbildung waren beeinträchtigt und mussten neben den normalen Organisationspunkten betrachtet und angepasst werden. Allen ist diese besondere Lage bewusst - egal ob im Dienst oder im privaten Umfeld. Eine Soldatin, die im Sommer an der ELUSA teilnahm, dazu: „Wenn kein Abstand gehalten werden konnte, beispielsweise beim MG 5 schießen, dann wurde eine Mundnasenbedeckung getragen. Dies ist doch in dieser Zeit selbstverständlich.“

Nicht nur Dienstleister, sondern vor allem Soldaten

Bei einem waren sich Ausbilder, Organisatoren und Teilnehmer einig. Trotz der Einschränkungen durch

COVID-19 und der anfänglichen Gewöhnungsphase fern des Alltäglichen: „Ein Truppenübungsplatzaufenthalt heißt auch immer wieder Truppe erleben!“ Die Aussagen, die Ende der Woche im Wohnblock der Lehrgangsteilnehmer aufgenommen werden konnten, bestätigen dies: „Merken Sie sich das, was sie diese Woche erlebt haben. Das ist gelebte Truppe. Kameradschaft, die dienstgradunabhängig zusammenschweißt!“ Gleiches gilt aber auch aus Sicht der Organisatoren und Ausbilder: „Uns freut es zu hören, wenn die Teilnehmer sagen, dass sie es schön fanden, endlich einmal wieder das ureigene des Soldatenberufes durchführen zu können!“

Weitblick

„Die Ausbildung, so wie wir sie durchführen, zeigt bei den Teilnehmern und Ausbildern große Akzeptanz. Jeder, Ausbilder und Teilnehmer, lernt auf dem Truppenübungsplatz dazu. Dafür sind wir da und so soll

es sein!“, so der Staffelführer. Der Einheitsführer ergänzt: „Jeder benötigt infanteristischen Grundbefähigung, wie Karte-/ Kompass-, Fernmelde- oder gefechtsmäßige Sanitätsausbildung. Zudem muss jeder lernen, dass er Teil der militärischen Kampfgemeinschaft ist und nur als ausgebildeter Schütze, der seine Waffe beherrscht, sich selbst und seine Kameraden beschützen kann. Das regelmäßige positive Feedback im Anschluss an eine ELUSA zeigt uns, dass wir uns auf dem richtigen Weg befinden und diesen Kurs auch in Zukunft unbedingt weiter beibehalten müssen.“

Ab März 2021 folgen die nächsten ELUSA-Durchgänge. Die Regimentsführung wünscht der 1. Staffel und allen Teilnehmern „Hals und Beinbruch“.

Der Autor:
Hauptmann Ude

Fotos:
KpFHubschrRgt 36

Neues vom **Hindukusch**

Seit dem 1. Januar 2015 beteiligt sich Deutschland am NATO-Einsatz Resolute Support (RS) in Afghanistan und ist mit rund 1.100 Soldatinnen und Soldaten der zweitgrößte Truppensteller der Mission. Mit etwa 1.000 Kontingentangehörigen stellt die Bundeswehr im Train, Advise, Assist Command North (TAAC-North) den größten Teil des Personals im Norden des Landes und übernimmt als Rahmennation eine besondere Verantwortung. Das bei Masar-i Scharif liegende „Camp Marmal“ ist dabei die Basis des deutschen Einsatzkontingentes.

Die Aufgaben der deutschen Soldaten sind dabei vielschichtig. Neben Beratung, Ausbildung und Unterstützung des 209. Afghanischen Armeekorps in Masar-i Scharif (Camp Shaheen) und des 217. Afghanischen Armeekorps in Kundus (Camp Pamir) stellen die deutschen Soldaten auch die sanitätsdienstliche Versorgung in multinationaler Zusammenarbeit durch den Betrieb des Feldlazarets (Role II+) sicher.

Eingebettet in den Auftrag des TAAC-North ist auch das Einsatzgeschwader Resolute Support das sogenannte „Airwing“ (AW-RS) bestehend aus ca. 150

Soldaten. Dieses setzt sich seit November 2020 zum einen aus einer fliegenden Einsatzstaffel (Operations Squadron) unter Führung von Oberstleutnant Hanko H. mit sechs Luftfahrzeugen (Lfz) NH90, derzeit zwei Aufklärungsdrohnen Heron 1 und Personal Recovery (PR)-Bodenkräften zusammen. Zum anderen gibt es die technische Unterstützungsstaffel (Support Squadron) unter Führung von Oberstleutnant Rüdiger E., in der die Hubschrauber technisch betreut werden. Zum Ende des Jahres 2020 haben die NH90 Hubschrauber den von der CH-53 seit nahezu 20 Jahren durchgeführten Auftrag



Durch regelmäßiges Üben meistern die Piloten die besonderen Herausforderungen der in Afghanistan unumgänglichen Staublandung.



Die Zusammenarbeit zwischen Bodentruppen und der Luftfahrzeugbesatzung ist das Ergebnis des unermüdlischen Trainings.

zum zweiten Mal übernommen.

Zu den Aufgaben des Airwing zählen neben dem Hauptauftrag des qualifizierten Patientenlufttransportes (FAE – Forward Aeromedical Evacuation) auch der geschützte Lufttransport von Personal und Material sowie die Rückführung von isoliertem Personal („Personal Recovery“). Als fester Bestandteil bei den Missionen immer

dabei ist die HERON 1. Die Drohne ist ein unverzichtbares Mittel zur Aufklärung und meist schon lange vor Ort bevor die NH90 eintreffen. Sie überwacht aus großer Höhe die Umgebung und kann so rechtzeitig vor sich nähernden Gefahren warnen.

Für diese Aufträge stehen die NH90 Hubschrauber mit ihren Besatzungen und deren Unterstützungskräften 24

Stunden an sieben Wochentagen bereit. Doch auch die anderen Aufträge wollen erfüllt werden. Neben Trainingsflügen mit Staublandungen bei Tag und Nacht stehen Einweisungsflüge mit neuen Besatzungen, das Schießen aus Hubschraubern sowie das Üben der medizinischen Rettung aus der Luft auf dem Programm, damit im Ernstfall alles reibungslos und zügig klappt.

Auch wenn hier jeder seinen „Job“ versteht, so gilt es doch die Feinheiten auf einen Nenner zu bringen. Denn wie so oft in den Einsätzen der Bundeswehr besteht das Airwing neben Soldaten aus dem Transporthubschrauberregiment 10 „Lüneburger Heide“ aus vielen anderen Einheiten des Heeres und der Luftwaffe, die seit Jahren ihren Dienst in den Auslandseinsätzen leisten. Dabei sind der Kommodore des Airwing Oberstleutnant Frank W. und sein Stellvertreter Oberstleutnant Kai E. den Heidefliegern keine Unbekannten. Beide dienten einst in Faßberg und haben das Hubschraubergeschäft von der Pike auf gelernt.



Mit Fingerspitzengefühl werden die Rotorblätter des NH90 montiert.



Lebensversicherung für die Hubschrauberbesatzung: Die technische Prüfung des Luftfahrzeuges.

Erfolge im Bereich der Technik

Eine Besonderheit dieses Einsatzes ist, dass das sechste Luftfahrzeug NH90 als echte Instandsetzungsreserve vorgesehen ist. An diesem Hubschrauber werden nahezu über den gesamten Einsatzzeitraum Inspektionen bis zur 2-Jahres/150h-Kontrolle durchgeführt. Dabei zeigen erste Erfahrungen, dass zum Beispiel eine 100h/90-Tage-Inspektion schon nach



Auf dem Weg nach Kabul überqueren die HN90 in 4.600 Metern Höhe den Hindukusch.

drei Tagen abgeschlossen werden konnte, was in den Heimatverbänden durchschnittlich zwei Wochen dauert. Damit wird das hier vor Ort befindliche luftfahrzeugtechnische Personal sehr effektiv eingesetzt, die Anzahl der notwendigen und aufwändigen Luftfahrzeugaustausche mit Deutschland stark reduziert. Darüber hinaus werden die Heimatverbände in ihrer zu erbringenden Instandsetzungsleistung deutlich entlastet.

Nach wie vor ist die Stimmung der Techniker ausgesprochen positiv und optimistisch, zeigen doch unsere Hubschrauber eine Ausfallhäufigkeit auf sehr geringem, stabilen Niveau.

Besondere Momente bleiben in Erinnerung

Auch wenn der Alltag durch eine gewisse Routine mit Bereitschaften und Trainings geprägt ist, gibt es hin und wieder besondere Momente, die man nicht so schnell vergessen wird. So beispielsweise ein Flug nach Kabul, um

den Kommandeur des TAAC-North ins NATO-Hauptquartier für den Einsatz in Afghanistan (Headquarters Resolute Support (HQ RS)) zu bringen. Dabei führte der Flugweg die NH90-Besatzungen über den Hindukusch. Ein beeindruckendes Erlebnis, wenn dieses gewaltige Bergmassiv unter den Hubschraubern langsam hindurchzieht. Um sicher über die Berge und Wolken zu kommen sowie aus der Reichweite feindlicher Waffen zu bleiben, müssen die NH90 in einer Höhe von 15000ft (ca. 4600m) fliegen. Die sauerstoffarme Luft in dieser Höhe macht die Verwendung von Sauerstoffzusatzversorgungsgeräten unerlässlich. Diese wurden von CH-53 übernommen, welche kurz zuvor eine Sonderzulassung für die Verwendung auf NH90 bekommen hatten.

Nach der erfolgreichen Überquerung des Hindukusch eröffnete sich den Piloten ein weites Hochplateau und der Blick auf den amerikanischen Luftwaffenstützpunkt BAGRAM bevor am Horizont schon die Stadt Kabul mit ihren Ausläufern erschien. Das Abschlusshighlight und eine gewisse



Bei ihrem Besuch im Februar überzeugte sich die Verteidigungsministerin von der Einsatzfähigkeit der deutschen Hubschrauber.

Herausforderung war die Landung im Stadtzentrum von Kabul, in dem sich das Hauptquartier der NATO für den RS Einsatz in der sogenannten Greenzone befindet.

Dienstaufsicht im Camp Marmal

Ein weiteres Highlight war der Überraschungsbesuch der Bundesministerin der Verteidigung Annegret Kramp-Karrenbauer. Sie besuchte, im Vorfeld einer Diskussion in Deutschland um die Verlängerung des Afghanistanmandates der Bundeswehr, am 26. Februar 2021 das Camp Marmal in Mazar-i Sharif, um dort persönlich mit den Soldaten und Soldatinnen zu sprechen und sich ein Bild von der Lage vor Ort zu machen. Dabei sind ihr die „Heideflieger“ aus Faßberg keine Unbekannten, denn auch dort hatte sie sich bereits im September 2020 über den Stand der Vorbereitungen auf diesen Einsatz im Rahmen einer dynamischen Fähigkeitsvorführung informieren lassen.

Der Verlust einer HERON 1

Weniger schön, aber dennoch eines in Erinnerung bleibendes Ereignis, ist der Verlust einer deutschen Aufklärungsdrohne vom Typ HERON 1. Sie musste nach einem technischen Defekt ca. 40 km östlich von Mazar-i-Sharif in der Wüste notlanden. Da eine Bergung der Drohne nicht möglich war, sie aber ebenfalls nicht einfach in der Wüste anderen Kräften in die Hände fallen durfte, blieb nur die Bergung sensitiven Materials und die Zerstörung der Drohne vor Ort. Dazu wurden durch die NH90 Hubschrauber Sicherungskräfte und Techniker zur Notlandeposition gebracht, um vor Ort schnell und effektiv zu reagieren.

Gut vorbereitet und motiviert für die Zukunft

So ist der Alltag der Soldatinnen und Soldaten gut mit Aufträgen gefüllt und an der Seite der Kameraden vergeht die Zeit ein bisschen „wie im Flu-

ge“. Viel länger fühlt sich die Zeit für die daheim gebliebenen Familien und Freunde an. Sie haben zu Hause die Aufgaben des Alltags alleine zu stemmen und müssen dieser Tage zusätzlich die Entbehrungen tragen, welche die Corona Pandemie mit sich bringt. Eine nicht zu unterschätzende Last, die ohne eine Verbindung (Telefon/Internet) in die Heimat heutzutage kaum denkbar wäre.

Unsere Soldatinnen und Soldaten sind auf die Mandatsverlängerung für den Einsatz RS gut vorbereitet und trotz der ungeklärten Frage, wie sich das Geschehen hier am Hindukusch in den nächsten Monaten entwickeln wird, hoch motiviert. Ein besonderer Dank gebührt dabei der Bevölkerung in der Heimat, auf deren Rückhalt wir uns jederzeit verlassen können.

Der Autor:

Major Voigt, EinsStOffz OPS SQN

Fotos:

TrspHubschrRgt 10

Heideflieger im Höhenflug über den Alpen

Das Transporthubschrauberregiment 10 „Lüneburger Heide“ (TrspHub-schrRgt 10) übt in den Alpen mit einer NH-90 Crew das Aufnehmen von Personen und Verwundeten im extremen Gelände über die Seilwinde. Das Fachwissen über das Gebirge wird durch die Abstellung eines Heeresbergführers vom Ausbildungszentrum Infanterie in Mittenwald sichergestellt.

tungsmöglichkeiten sowie die taktischen Grundsätze im Gebirge durchgeführt werden.

sowie ins Wetter durchgeführt. Danach werden die Maschinen durch die Bordmechaniker auf ihre Einsatztauglichkeit geprüft, bevor der Flug ins Gebirge startet.

Gen Himmel über die Berge

Nachdem beide NH90-Crews im Luftwaffenstandort Laupheim angekommen sind, wird das Briefing, das heißt die Einweisung ins Gelände

Während in Laupheim das Wetter noch keine besondere Herausforderung darstellt, müssen die Piloten im Gebirge mitunter auf plötzlich auftretende Winde achten. Auch Höhenun-

Vorbereitung auf den Gebirgsflug

Die Vorbereitung des Gebirgsfluges fängt bereits in Faßberg an. Wo wird übernachtet, wer kann uns rund um das Wetter beraten und vor allem, wer kann uns den technischen Support liefern – nur wenige der Fragen, die im Vorwege geklärt werden. Darüber hinaus muss zwingend vor der Durchführung eines Gebirgsfluges, einer besonderen Herausforderung für die Piloten, eine Unterrichtung über das extreme Gelände, die Ret-



Das unbekannte Gelände der Alpen setzt eine gründliche Vorbereitung an der Karte voraus.



Erst die Erkundung des Landeplatzes in geringer Höhe zeigt, ob der NH90 sicher im Gebirge landen und die Rettung des Verletzten erfolgen kann.

terschiede der Berge, Bergwanderer, Fauna und Flora – hier insbesondere heimische das plötzliche Auftauchen des heimischen Adlers – bedürfen der Aufmerksamkeit der Hubschrauberbesatzung, die zusätzlich stets das schnell wechselnde Wetter im Blick behalten müssen.

Die erste Übung beginnt: Eine Koordinate wird mittels Funkgerät durchgegeben, hier muss ein Verwundeter gerettet werden. Die Piloten müssen schnellstmöglich das besagte Gebiet erreichen und in einem Hoherkundungsflug der sogenannte „High Recy“ (high reconnaissance) zunächst die Situation erfassen. Dazu arbeiten die gut gesicherten Bordmechaniker als „Augen der Piloten“ in knapp 6000 Fuß Höhe nah an der offenen Seitentür des NH90. Alles was sie sehen, geben sie an ihre Kameraden im Cockpit weiter.

Beurteilt werden das Gelände, Wetter, Anflugmöglichkeiten sowie die Position der zu rettenden Person. In einer

anschließenden Tieferkundung wird die Feinerkundung durchgeführt um alle eventuelle Gefahren beim Landen auf dem Landeplatz ausschließen zu können. Die Bordmechaniker müssen in einem Probeanflug alle bisher ermittelten Parameter unter die Lupe nehmen und kritisch bewerten. Schnell wird deutlich, dass der aus der Höhe erkannte Landeplatz durch Geröll und Eisplatten zu hohe Risiken birgt um zu landen. Die einzige Möglichkeit, den Verunglückten zu retten, ist der Einsatz der Seilwinde.

Rettung unter extremen Verhältnissen

Zunächst müssen die Experten der Berge und der Medizin – ein Heeresbergführer zusammen mit dem Notfallsanitäter – an die zu rettende Person gebracht werden. Beide bereiten nun die verwundete Person für den Transport über die Seilwinde vor. Diese erfordert eine Erstversorgung

kritischer Verletzungen, die Stabilisierung des Verwundeten sowie die Transportfähigkeit mittels der Universaltrage 2000 (UT2000). „Solche Situationen unter extremen Bedingungen bringen bei der zu rettenden Person Unruhe auf! Sowohl die Verletzung selbst in extremen Gelände, als auch der Hubschrauber an sich!“ berichtet der erfahrene Heeresbergführer. „Hier sind die Besonnenheit und das Empathiegefühl des Fachpersonals gefragt, um so für den Verwundeten einen Ruhepol zu bilden!“ Eine Herausforderung die auch für den Heeresbergführer harte Ausbildung und Übung erfordert.

Liegt der Verwundete erstmal in einem wärmenden Bergesack auf der UT2000, wird dieser zusammen mit dem Notfallsanitäter über die Seilwinde im NH90 aufgenommen. Dabei hält der Heeresbergführer vom Boden aus im 30-45° Winkel die sogenannte Antirotationsleine, die an einer Sollbruchschnur am UT2000 befestigt ist. Diese verhindert das Ro-



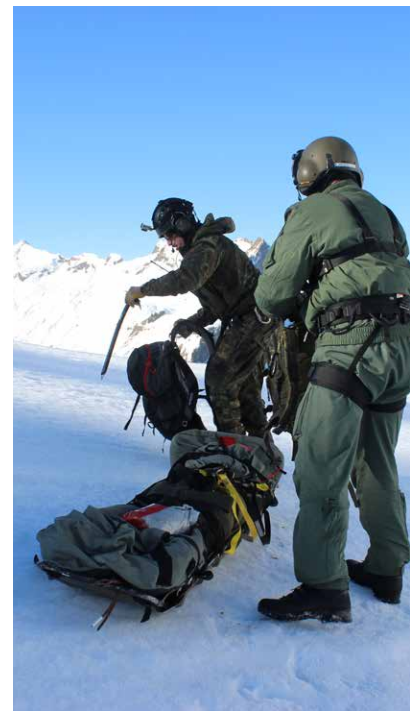
Während die Crew in der Abschlussbesprechung den Tag bewertet, wird der Hubschrauber bei untergehender Sonne für den nächsten Tag vorbereitet.

tieren der Trage, da der entstehende Abwind, auch Down Wash, des NH90 gewaltig ist. Danach folgt die Aufnahme des Heeresbergführers.

Nach Abschluss der Rettung wird der Patient sofort in das nächstgelegene Krankenhaus geflogen. Doch in der Übung geht es für die Heideflieger zurück nach Laupheim, wo anschließend die Linse auf jedes Detail fokussiert wird, um so konstruktiv das eigene Handeln zu reflektieren, Fehler zu erkennen und beim späteren Üben die gewonnenen Erkenntnisse umzusetzen. Denn eine gut strukturierte Ausbildung bildet den Garanten des Erfolges – nicht nur – bei der Rettung im Gebirge.



Der Bordmechaniker, die „Augen des Piloten“, beobachtet aus der Seitentür des Hubschraubers gelehnt die Beschaffenheit der Landestelle.



Wie ein Schlitten gleitet die Universal Trage 2000 über den Schnee. Dabei weist der erfahrene Heeresflieger den sicheren Weg zum Verwundeten.

Der Autor:
Leutnant Plostica

Fotos:
Leutnant Plostica

Luftgestützte Rettung unter **Beschuss**

Feindliche Kräfte versuchen den Raum Munster als erstes Zwischenziel zu nehmen. Das Jägerbataillon 91 befindet sich im Verzögerungsgefecht und muss parallel die Instandsetzung eigener Gefechtsfahrzeuge im rückwertigen Bereich sicherstellen.

Ein vorgezogener Alarmposten bezieht mittels Transportpanzer (TPZ) Fuchs die Stellung. Das durch das feindliche Jagdkommando geschossene Steilfeuer führt zu einem Ausfall der zwei eingesetzten TPZ; zwei Tote sowie zwei Verwundete.

Um die feindlichen Vorkräfte einer mechanisierten Division zu zerschlagen, wird - nachdem erste feindliche Kräfte durch eine Sicherung aufgestaut worden sind - der Gegenangriff „Hammer“ zum Mittel der Wahl. Dazu kommen schwere Waffen, beispielsweise die am Mann getragene Panzerfaust, aber auch der auf dem Waffenträger M103 festverbaute Mörser, zum Einsatz. Der Einsatz eines Verwundeten- und Krankenlufttransports, der Medical Evacuation (MEDEVAC) Rotte NH90 aus dem Transporthubschrauberregiment 10 „Lüneburger Heide“ (TrspHubschrRgt 10), ist notwendig.



Bodentruppen warten auf die herannahende Rettung aus der Luft.

Übungsreihe DESERT FUSION fordert NH90 Rettungs-Crews

Das TrspHubschrRgt 10 übt zusammen mit Bodentruppen des Jägerbataillons 91 und des Bataillons Elektronische Kampfführung 912 die Aufnahme sowie den Transport eines Verwundeten unter Gefechts-



Ein klares Signal für die Hubschrauberbesatzung, dass eine Landung sicher ist.

bedingungen. Beide Komponenten können durch dieses Zusammenspiel die eigenen internen Ausbildungen miteinander abstimmen und gewinnbringend einsetzen. So wird der 3. Kompanie des Jägerbataillons 91 die Möglichkeit geboten, neben der Ausbildung „Führen im Gefecht“ eine tatsächliche realistische Verwundetenlage zu üben.

Auch das Bataillon Elektronische Kampfführung braucht die Unterstützung aus der Luft. Auf einem weiteren Schauplatz werden die Soldatinnen und Soldaten in Sachen grüner Ausbildung für den Einsatz fit gehalten werden. Und auch hier wird ein Soldat verletzt. Die Rettung durch die Heideflieger ist der einzige Weg, ihn schnell aus der Gefahrenzone zu brin-

gen und die medizinische Versorgung sicherzustellen. Die Zusammenarbeit geht Hand in Hand über, die Bodentruppen und die Heeresflieger beherrschen dank regelmäßiger Übungen ihr Handwerk.

Für das TrspHubschrRgt 10 wurde damit der Startschuss für die Übungsreihe „DESERT FUSION 3.4“ gesetzt. Ein solches Gefechtsszenario zeigt deutlich die Herausforderungen einer luftgestützten Rettung bei einem bodengebundenen Gefecht. Das von den Bodentruppen eingespielte Szenario erzeugte einen Funken Einsatzrealität in die Übungsreihe Desert Fusion. Die erfolgreiche Rettung der Verwundeten am Boden ist das Resultat der auftragsorientierten Kommunikation zwischen Bodentruppen und NH90 Crew.

Der Autor:

Leutnant Plostica

Fotos:

Carsten König, TAusbZ Lw, StUffz Stenzel, PzLBrig 9



Der Hubschrauber ist gelandet. Nur noch wenige Meter trennen die Retter von Verwundeten.

Lageänderung durch Corona: Betankungspunkt „Alpen“

„In der Lage leben“ - hieß es dieses Jahr bei der Gebirgsflugausbildung nicht nur für die Kameraden der fliegenden Truppe. Nachdem klar wurde, dass man nach Lagerlechfeld und Kaufbeuren ausweichen musste, stellte sich auch die Frage nach der Betankung der Hubschrauber. In Lagerlechfeld war das kein Problem, schließlich ist dort ein aktiver Luftwaffenflugplatz. Anders die Lage in Kaufbeuren. Der

dortige Flugplatz ist nicht mehr aktiv. Es gab also keine Infrastruktur und Gerätschaften zur Betankung. Die Lösung war schnell gefunden.

Die Struktur eines Heeresfliegerregiments sieht vor, dass man auch außerhalb des eigenen Standortes einen „FRP“ einrichten kann, einen „Forward Refueling Point“. Hierzu verlegten vom Luftfahrzeugversor-

gungszug der 4. Staffel des Transporthubschrauberregiments 30 ein sechsköpfiger Betankungstrupp mit einem Flugfeld- und einem geschützten Straßentankwagen und vom Flugbetriebsunterstützungszug der 1. Staffel des Regiments ein sechsköpfiger Brandschutztrupp mit zwei Feuerlöschfahrzeugen nach Kaufbeuren. „Für uns eine sehr gute Vorübung für kommende Übungen und Ein-



„Hot Refueling“ bedeutet besondere Sicherheitsvorkehrungen und größere Anspannung.



Ein „FRP“ besteht mindestens aus einem Tank- und einem Feuerlöschfahrzeug.

sätze, sagte der Zugführer des Luftfahrzeugversorgungszugs, Leutnant Simon Hofbauer.

Der „FRP“ wurde an einem Rollweg des ehemaligen Flugplatzes eingerichtet. Die Hubschrauber konnten so direkt nach der Landung am Betankungsplatz haltmachen, und wieder auftanken. „Alle 40 Tankmanöver

waren „Hot Refueling“-Betankungen“ (Betankungen bei laufendem Rotor), sagte der Leiter des FRP's, Stabsfeldwebel Nils S. Insgesamt wurden rund 50.000 Liter Flugkraftstoff umgeschlagen. Betankt wurden NH90-Hubschrauber und H145 LUH SAR. Der Flugkraftstoff wurde vom 45 km entfernten Lagerlechfeld geholt. Alles klappte reibungslos.

Der Autor:
Oberstleutnant Straub

Fotos:
Oberstleutnant Straub



14.500 Liter Flugkraftstoff passen in das 6x4 Flugfeld-Tankfahrzeug.

Aus Übung wird **Ernst:** NH90 wird zum Rettungsflieger

Während der Gebirgsflugausbildung des Transporthubschrauberregiments 30 aus Niederstetten wurden aus Übung Ernst, als sich ein Soldat des Gebirgsjägerbataillons 233 in Mittenwald verletzte und auf die Unterstützung aus der Luft vertrauen durfte.

Ein NH90-Hubschrauber des Transporthubschrauberregiments 30 trainierte

den Lastenflug im Rahmen der mehrwöchigen Gebirgsflugausbildung. An Bord war eine im Gebirgsflug sehr erfahrene Besatzung. Geplant war, ein ca. 500kg schweres Netz mit Ausbildungsgerät am Fuße des Zirbelkopfes im Wettersteingebiet bei einer Gebirgsjägerkompanie abzusetzen, und auf einer Waldlichtung zu landen. Die 2. Kompanie des Gebirgs-

jägerbataillons 233 aus Mittenwald machte zu dieser Zeit Kletter- und Sanitätsausbildung mit jungen Soldaten. Nachdem das Netz abgesetzt war, kam überraschend über den Kompaniechef der Gebirgsjäger die Meldung, dass gerade in diesem Moment ein Soldat bei der Kletterausbildung an der Zirbelkopf Felswand durch Steinschlag am Oberschenkel schwer



Die Last war gerade abgesetzt, da kam die Nachricht über den Unfall in der Felswand. Mit zwei Heeresbergführern an Bord startete der NH90-Hubschrauber Richtung Unfallstelle.



Der Heeresbergführer wurden direkt an der Unfallstelle abgesetzt. Dort kümmerten sich die Kletterkameraden bereits um den verletzten Soldaten.



Nach abgeschlossener Erstversorgung wurde der verletzte Soldat im Doppelwindschverfahren zusammen mit seinem Retter an Bord des Transporthubschraubers geholt. Zeitweise musste der Pilot dicht an die Felswand heranfliegen.

verletzt wurde. Er fragte über Funk an, ob eine Hubschrauberrettung möglich wäre.

Die NH90-Besatzung unterbrach sofort die Lastenübung und leistete Unterstützung bei der Rückholung des Verletzten. Innerhalb weniger Minuten bereiteten sich der Kompaniechef der des verletzten Soldaten und ein weiterer Ausbilder, beides ausgebildete Heeresbergführer, auf die Hilfe und die Bergrettung für den Verletzten vor und stiegen in den Zehn-Tonnen Hubschrauber ein. Nachdem im Anflug die Windlage erkundet wurde, positionierte die Besatzung den Hubschrauber in sicherer Höhe über dem Verletzten, der von seinen Kletterkameraden erstversorgt wurde. Mit der Außenwinde wurde der Heeresbergführer zu dem Verletzten abgeseilt und bereitete ihn für einen Lufttransport vor. Anschließend wurde der verletzte Soldat im Doppelwindschverfahren in den Hubschrauber gebracht. Für die Piloten war es eine schwierige Aktion. Sie mussten dicht an die Felswand heranfliegen und standen mit ihrem Hubschrauber einige Minuten in großer Höhe über Grund.

Nach wenigen Flugminuten konnte der Verletzte in der Edelweißkaserne in Mittenwald in truppenärztliche Versorgung übergeben werden. Für den verletzten Gebirgsjäger war es Glück im Unglück, dass gerade in diesem Moment ein NH90 vor Ort war und ihn innerhalb einer halben Stunde aus dem Berg holen und nach Mittenwald fliegen konnte.

Der Autor:
Oberstleutnant Straub

Fotos:
Oberstleutnant Straub

Das Transporthubschrauberregiment im Amtshilfeeinsatz COVID-19

Seit dem 26. Oktober 2020 unterstützen Soldaten des Transporthubschrauberregiments 30 das Gesundheitsamt in Aalen bei der Kontaktpersonennachverfolgung. Ein Soldat berichtet, wie dieser Einsatz ablief.

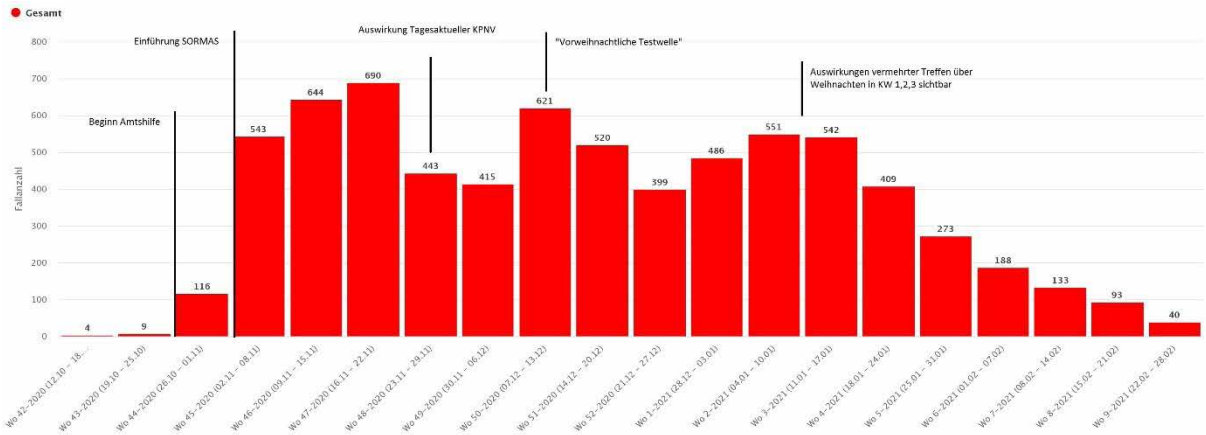
gefunden und ertüchtigt werden. Durch das Landratsamt wurde hier ein Teil einer Veranstaltungshalle (Ullrich-Pfeifle-Halle) identifiziert. Diese liegt zentral in Aalen und konnte schnell mit der erforderli-

chen Hardware ausgestattet werden. Benötigt wurden anfangs 20 Bildschirmarbeitsplätze mit Internetverbindung und Telefonanschluss. Dies wurde durch die IT-Abteilung des Landratsamts (LRA) Aalen inner-

Erste Herausforderungen bei der Erkundung

Begonnen haben wir mit einer Erkundung vor Ort in der Vorwoche des geplanten Einsatzes. Hierbei galt es zunächst, den genauen Auftrag in Erfahrung zu bringen sowie den Arbeitsplatz der eingesetzten Soldaten, als auch die Rahmenbedingungen wie Unterkunft und Verpflegung zu klären. Nachdem schnell klar wurde, dass es nicht möglich sei, alle Soldaten in den Räumlichkeiten des Gesundheitsamtes einzusetzen, musste eine geeignete Liegenschaft





halb weniger Tage bewerkstelligt. Als Unterkunft wurde ein Hotel in der Innenstadt gewählt, Verpflegung konnte durch die Küche des hiesigen Krankenhauses gewährleistet werden.

Die Anreise der Hauptkräfte erfolgte am 26. Oktober 2020. Nachdem alle Soldaten ihre Unterkunft bezogen hatten, erfolgte eine Ersteinweisung in die geforderte Tätigkeit durch das Gesundheitsamt. Hierbei stellte sich jedoch heraus, dass viele der geforderten Tätigkeiten nicht mit den rechtlichen Vorgaben eines Amtshilfeprozesses in Einklang zu bringen waren.

Um diese Probleme bereits im Vorfeld auszuräumen, bildeten wir eine zivilmilitärische Arbeitsgruppe, die neue Strukturen und Arbeitsabläufe entwickelte, um die rechtlichen Vorgaben mit den geforderten Tätigkeiten in Einklang zu bringen. Dies konnte bis zum Mittag des 27. Oktober 2020 soweit bewerkstelligt werden, dass wir mit unserem eigentlichen Auftrag, der Kontaktpersonennachverfolgung (KPNV), beginnen konnten.

Hauptauftrag Kontaktpersonennachverfolgung

Unter der KPNV versteht man die telefonische Nachverfolgung zu Kontaktpersonen einer infizierten Person. Hier entstehen pro infizierte Person im Schnitt zwischen 40 und 100 Kontakte, die es abzutelefonieren gilt. Die Auflistung der Fälle und Kontakte wurde anfangs mittels eines Excel basierten Arbeitsablaufes organisiert und bewerkstelligt. Durch die zu dieser Zeit massiv ansteigenden Fallzahlen kam dieses System jedoch schnell an seine technischen Grenzen, sodass sich das LRA dazu entschloss, die Kontaktpersonennachverfolgung vollständig auf ein vom Helmholtz-Institut für die Ebola Pandemie in Afrika entwickeltes Tool mit der Bezeichnung SORMAS umzustellen. Diese Softwareumstellung auf SORMAS erfolgte nach einer Grundeinweisung am 02. November 2020. Dieser radikale Systemumstieg auf ein völlig unbekanntes Tool brachte erneut Herausforderungen für uns mit sich. Es mussten alle Arbeitsprozesse und Abläufe neugestaltet und an SORMAS angepasst werden. Auch hierbei waren wir im Rahmen der Pro-

zessentwicklung und -gestaltung als vollwertige Partner in den jeweiligen zivilen Arbeitsgruppen beteiligt.

Nach dieser recht turbulenten und fordernden Integrierungsphase kam es zu einem deutlichen Anstieg der Fallzahlen auf knapp 700 Fälle pro Woche, sodass wir die Anzahl der eingesetzten Soldaten auf eine Stärke von 40 Mann verdoppeln mussten. Hierdurch konnten wir eine tagesaktuelle KPNV gewährleisten. Nach dem Jahreswechsel konnten auch wir die Auswirkungen des Lockdowns in Form deutlich sinkender Fallzahlen feststellen, sodass wir bis Ende Januar das eingesetzte Personal auf eine Stärke von 15 Mann reduzieren konnten. Im Moment haben wir durch die Kombination aus Lockdown und unserer Arbeit eine Siebentageinzidenz von 20 Fällen je 100.000 Einwohner erreichen können, was in Baden-Württemberg einen Spitzenwert darstellt. Ein Wert, den es zu halten oder gar verbessern gilt.

Der Autor:
Hauptfeldwebel Rupprecht

Fotos:
TrspHubschrRgt 30

NH90 Crew fliegt taktisch „Nach Vorn“

Taktiklehrgang beim Transporthubschrauberregiment 10

Im Zeitraum vom 22. Februar 2021 bis zum 30. April 2021 führt das Transporthubschrauberregiment 10 „Lüneburger Heide“ die Taktikausbildung der Muster Einsatzausbildung (MEFA) mit Unterstützung des Jägerbataillon 91, des Fallschirmjägerregiments 31 sowie der Helicopter Flight Training Simulator (HFTS) GmbH durch.

Die Trainingsteilnehmer des Taktiklehrganges NH90 sitzen für das Air Mission Briefing jeweils in zwei Gruppen aufgeteilt in Bückeburg und Faßberg im Simulatorgebäude des HFTS. Mittels einer Videokonferenz ist trotz der räumlichen Trennung ein „Face to Face“ Austausch möglich. Der Lehrgangsteilnehmer, der als Air Mission Commander (AMC) eingeteilt ist, geht nochmal die wichtigsten Punkte für die anstehende Mission durch. Der Routenplan, Landungs- und Beladungsplan, der Anflug sowie das Verhalten im Notfall,



Nachdem das taktische Verhalten im Simulator und in einer Realflugphase ohne Truppen geübt wurde, kommen als neue Herausforderung in den darauffolgenden Wochen die Bodentruppen dazu.

zum Beispiel auftretender Feind oder auch das Verhalten beim Ausfall eines Luftfahrzeuges am Boden, werden bis ins kleinste Detail besprochen.

Der Simulator lässt Fehler zu, der Realflug nicht!

Nachdem alle offenen Fragen geklärt worden sind, verschwinden die Piloten in einem riesigen Simulator-Dom und bereiten sich vor. Dazu ist es wichtig, unter Anleitung der Checkliste die Maschine für den Flug vorzubereiten. Parallel führt ein ziviler Mitarbeiter der Firma HFTS die Konfigurationen des NH90 Simulators durch. Jetzt kann der virtuelle Flug beginnen, der große Dom fängt an sich dynamisch mitzubewegen. Nachdem die Kameraden mit ihren virtuellen NH90 gestartet sind und sich ein wenig eingeflogen haben, wird eine Koordinate per Funk durchgegeben. Bodentruppen müssen von einem Ort zum anderen verlegt werden, aber Vorsicht! Der Feind bewegt sich im Raum. Im ruhigen Flug erreichen die Piloten mit ihren NH90 das Ziel. Die Anlandung muss in der Gemeinschaft noch ein wenig geübt werden, viele Parameter müssen hier betrachtet werden. Doch dem Air Mission Commander erscheint die Situation nicht mit rechten Dingen zuzugehen, die Bodentruppe ist nicht wie gemeldet vor Ort. Schnell wird den Piloten bewusst, es handelt sich um einen Hinterhalt, der Feind hat die Funkfrequenz gehackt! Jetzt muss es schnell gehen, der Hubschrauber ist ein leichtes Ziel am Boden. Die kommunikativen Abstimmungen laufen einwandfrei und die NH90-Rotte verlässt gemäß Notfallplanung den Ort des geplanten Hinterhalts.



Die NH90 müssen in einem Abstand von 20m auf einer Fläche der Mindestgröße ca. 200m Länge x 50m Breite als Schwarm landen können. Höchste Konzentration und Feingefühl sind dafür gefragt!

Der Taktiklehrgang NH90 dient der Vorbereitung auf künftige Aufträge im taktischen Einsatzflugbetrieb mit dem Luftfahrzeugmuster NH90, um so die in der vorausgegangenen Mustersausbildung (MAUS) NH90 erlernten Grundtätigkeiten zu festigen und zu erweitern. Ziel ist es, den Geländeflug sowie für die Trainingsteilnehmer erstmaligen Formationsflug nach den taktischen Grundsätzen zu erlernen. Dadurch wird die Auftrags Erfüllung zur luftgestützten Verlegung von Bodentruppen sichergestellt.

Praxis sicher üben

Um tatsächlich den Taktiklehrgang NH90 erfolgreich zum Abschluss zu bringen, werden 24 Flugstunden im Simulator sowie 14 Realflug-Stunden pro Trainingsteilnehmer gefordert. Mit neun Trainingsteilnehmer, darunter zwei Kameraden aus dem Transporthubschrauberregiment 30

und ein Kamerad des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums fliegen beide Gruppen zeitgleich jeweils im Simulator in Bückeburg und Faßberg. Mit Hilfe einer virtuellen Vernetzung werden die Missionen geflogen. Dadurch ist es tatsächlich möglich, einen Flug auf der Größe eines „Schwarms“ zu realisieren. Schließlich muss für die anschließende Realflugphase die vorausgegangene Ausbildung so realitätsnah wie nur möglich durchgeführt werden.

Neues Upgrade für den Simulator

Seitdem der NH90 in der Bundeswehr als mittlerer Transporthubschrauber eingeführt wurde, durchlief dieser mehrere Prozessoptimierungen, um den im Einsatz facettenreichen Aufträgen gerecht zu werden. Währenddessen im Simulator ein NH90 des



Nach Vorn!

Rüstzustandes der zweiten Generation „IOC+“- Variante zur Verfügung steht, wird tatsächlich in der Truppe schon teilweise der NH90 der vierten oder fünften Generation „FOC und FOC MR1“ (Final Operational Capability und Final Operational Capability Maintenance Release 1) geflogen. Diese Tatsache kann längerfristig durch die unterschiedlichen Rüstzustände und damit den unterschiedlichen Checklisten-Verfahren eine Gefahr für die Flugsicherheit werden, da die NH90 mit den „alten Entwicklungsständen“ auch real auf den Entwicklungsstand NH90 FOC MR1 gebracht werden.

Es ist Zeit für ein Upgrade!

Aus diesem Anlass arbeitet die zivile Firma HFTS seit geraumer Zeit an einem „Hardware-Refresh“ des Simulators. Ziel wird es sein, bis zum Jahre 2022 die für die Bundeswehr zur

Verfügung stehenden Simulatoren in Holzdorf, Bückeburg und Faßberg auf denselben Rüstzustand des aktuell für den Realflug verfügbaren NH90 „FOC MR1“ Variante zu bringen.

„Technische Anweisung“ als Ansporn für das Upgrade

Flottenweit sind 24 NH90 der FOC Variante auf die FOC MR1 Variante umzurüsten. Davon wurden bisher in Faßberg von insgesamt 21 NH90, 14 NH90 der FOC-Variante in der sogenannten „Technischen Anweisung Betrieb (TAB)“ umgerüstet. Bei diesem Prozess werden die FOC Luftfahrzeuge auf dem Stand der 5. Generation der NH90 FOC MR1 umgerüstet. Sieben weitere Maschinen folgen in diesem Jahr, sodass die Heideflieger mit einem Umrüstungsabschluss im Januar des Jahres 2022 planen können. Bei diesem Prozess kommen insbesondere unsere Techniker zum Tra-

gen. Denn der logistische Anteil der „TAB“ wird federführend durch das Transporthubschrauberregiment 10 in Verbindung mit der systembetreuenden Industrie „Airbus-Helicopter Deutschland (AHD)“ bewältigt.

Alle älteren NH90 IOC Varianten werden flottenweit im Rahmen des Projektes „Retrofit“ in Mariani/Frankreich auf- und umgerüstet. Dieser Vorgang wird die Truppen noch einige Jahre auf Grund des weitaus größeren Aufwandes beschäftigen.

Standardisierung für mehr Flugsicherheit

Das Upgrade für den Simulator sowie das Retrofit bilden Herausforderungen die nicht nur kostenintensiv sind, sondern auch Personal und Material binden. Der Erfolg beider Projekte wird sich in der sicheren Handhabung der NH90-Variante FOC MR1 sowie bei einer perfektionierten Durchführung des Realfluges für die Luftfahrzeugbesetzungen widerspiegeln. Schließlich müssen alle Ausbildungsbausteine standardisiert aufeinander aufbauen, um so einen Mehrwert für die Flugsicherheit und der damit einhergehenden Auftragserfüllung zu generieren. So fliegen wir zukünftig auch im Rahmen des Taktiklehrganges NH90 mit der aktuellsten NH90 Variante FOC MR1 „Nach Vorn“.

Der Autor:
Leutnant Plostica

Fotos:
Leutnant Plostica


 „in a nutshell“

Kommando Hubschrauber: Soldaten helfen im **Kampf** gegen **Blutkrebs**

Wenngleich Corona seit über einem Jahr in aller Munde ist, gibt es eine Vielzahl Herausforderungen, die nicht in Vergessenheit geraten dürfen. Eine davon verbirgt sich hinter dem Überbegriff Krebs. Eine tückische Krankheit, an der in Deutschland jährlich rund 492.000 Menschen neu erkranken. Dabei fällt alle 15 Minuten die Diagnose Blutkrebs – häufig bei Kindern und Jugendlichen.

Blutkrebs zählt jedoch zu den Krebsarten, bei denen es eine Chance auf Heilung gibt. Erhält der Erkrankte eine passende Stammzellenspende, erhält er die Chance auf Heilung. Diese Chance, Hoffnung auf Leben zu schenken, haben kurz vor Ostern Soldaten des Kommando Hubschrauber ergriffen.

„Stäbchen rein, Spender sein“

Auf die Frage, ob sich jemand als Stammzellenspender typisieren und registrieren lassen wolle, antworteten die meisten Kameradinnen und Kameraden kurz und knapp: „Bin ich schon“. Der Kommandeur zog sofort mit einem Handgriff seinen Spenderausweis aus der Geldbörse und scherzte: „Oh, ich bin zu alt“. Die restlichen Soldaten waren von der Idee und der Wichtigkeit einer Typisierung überzeugt und wollten mitmachen. Doch in Zeiten von Corona, AHA-L und Aerosolen läuft eine Typisierung etwas anders ab, als wir es aus dem vor-Corona-Alltag kennen. Keine zentrale Anforderung von Test-Sets, kein gemeinsames „Stäbchen rein, Spender sein“ im großen Besprechungsraum oder in der Sporthalle. Alles einzeln und getrennt. Denn auch bei dem Wangenabstrich, der für die Bestimmung der Gewebemerkmale erforderlich ist, gelten strenge Hygieneregeln. Und so erhal-

ten Gruppen – auch das Kommando Hubschrauber – heute einen eigenen Weblink von der DKMS, unter dem jeder Spender sein persönliches Test-Set anfordern kann. Kaum ist es zuhause angekommen, geht es los: „Stäbchen rein, Spender sein“. Ein kleiner Abstrich, der Leben retten kann.

Link weiterhin aktiv: www.dkms.de/kdohubschr

Als die Aktion ins Leben gerufen wurde, gehörten dem Kommando Hubschrauber noch recht wenige Soldatinnen und Soldaten an. Seit dem Unterstellungswechsel sind es über 4.000 Frau und Mann. Der Registrierungslink ist weiterhin aktiv. Wer mitmachen möchte: Anklicken, registrieren, Leben retten.

Der Autor:
Hauptmann Gattermann

„in a nutshell“

Runde Flugstunden

Der Regimentskommandeur der „KURHESSEN“, Oberst Sönke Schmuck, konnte am 17. März 2021 zwei Kampfhubschrauberpiloten zum „Runden Flugstundenjubiläum“ gratulieren.

Trotz Lockdown, Unterstützung in Gesundheitsämtern, Altenheimen und Impfzentren wird im Kampfhubschrauberregiment 36 zusätz-

lich noch regelmäßig geflogen. Im Gegensatz zur zivilen Fahrerlaubnis macht es der jährliche Erwerb von Qualifikationen zur Erhaltung des Flugscheins notwendig, Flugstunden zu absolvieren. Am Donnerstag konnte Hauptmann H. seine 1000. Tigerflugstunde und Oberstleutnant B. seine 3000. Gesamtflugstunde abliefern und meldeten sich mit diesen Jubiläen anschließend beim Regi-

mentskommandeur. Oberst Schmuck gratulierte und wünschte weiterhin „Hals- und Beinbruch“, wobei sich alle Angehörigen des Regiments gerne anschließen.

Der Autor:

Oberstleutnant Templin-Dahlenburg

Fotos:

Hauptmann Ludwig



Oberst Schmuck gratuliert den Piloten zur „runden Flugstunde“.


 »in a nutshell«

Antreten im Zeichen des Élysée Vertrags

Anlässlich des Jubiläums der Unterzeichnung des Élysée Vertrags ließ es sich der Kommandeur des Deutsch-Französischen Heeresfliegerausbildungszentrums TIGER (DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER) in Le Cannet des Maures, Herr Oberst Thomas Nikolai, nicht nehmen, die Bedeutung dieses Freundschaftsvertrages im Rahmen eines Antretens – unter Berücksichtigung der Corona bedingten Auflagen – in Erinnerung zu rufen.

Zuerst wurden jedoch die traditionellen Neujahrsgrüße des stellvertretenden Kommandeurs, Herrn Lieutenant-colonel Yann Decupère, an den Kommandeur gerichtet. Normalerweise findet dies im Rahmen eines traditionellen „Galette des Rois“ Empfangs mit zivilen und militärischen Gästen statt. Der auf Deutsch genannte „Dreikönigskuchen“ ist auf die drei Heiligen Könige zurückzuführen, die im christlichen Brauch am 6. Januar gefeiert werden. Dieses Ereignis beinhaltet das Teilen mehrerer Blätterteigkuchen mit den Angehörigen des Ausbildungszentrums und das damit verbundene Anstoßen mit dem Apfelwein „Cidre“. Der Kuchen ist mit einer „Fève“ (dicke Bohne) bestückt und soll für das bereits begonnene Jahr

Glück bringen. Bedingt durch die zurzeit herrschenden Einschränkungen musste auf diese Tradition verzichtet werden und es blieb bei einem - mit genügend Abstand stattfindenden - Antreten. Der französische Stellvertreter wünschte dem Kommandeur des Ausbildungszentrums viel Mut und Kraft für die noch zu meisternenden Herausforderungen in 2021 und bedankte sich für das erfolgreiche Jahr 2020, in dem trotz Pandemie und gewissen Einschränkungen alle Ausbildungsvorhaben gemeistert werden konnten, und die Gesundheit der unterstellten deutschen wie auch französischen Soldatinnen und Soldaten sowie der zivilen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht gefährdet wurde.

Seine eigene Ansprache an die Antretformation nutzte der Kommandeur des Zentrums dazu, um auf die historische Bedeutung des Élysée Vertrages und dessen Fortschreibung im Vertrag von Aachen einzugehen. Oberst Nikolai meinte, dass die Unterzeichnung damals keine Selbstverständlichkeit war und dass die Vergangenheit durch jahrhundertelangen Kriege geprägt war. Er betonte, dass zwischen Deutschland und Frankreich mittlerweile fast 500 Städtepartnerschaften

geschlossen wurden, mehr als mit irgendeinem anderen Land.

Der vor 58 Jahren unterschriebene Vertrag wurde vor zwei Jahren mit dem Vertrag von Aachen auf ein neues Niveau gebracht und mit diesem die europa-, außen-, sicherheits-, gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Herausforderungen als gemeinsame Strategie dargelegt. In den Grenzregionen sollen gemeinsam zukunftsweisende europäische Lösungen für das Zusammenwachsen in Europa entwickelt werden. Es ist ein gemeinsames Eintreten für ein starkes Europa, ein Reagieren auf das sich verändernde außen- und sicherheitspolitische Umfeld.

Abschließend bewertete Oberst Nikolai „Unsere Vorväter haben vor 58 Jahren mit dem Élysée Vertrag viel Mut bewiesen. Ohne diesen Mut gäbe es auch das DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER nicht. Es ist als einzigartige bi-nationale Ausbildungseinrichtung aus diesem Mut heraus geboren. Wir schauen mit Spannung in die Zukunft.“

Der Autor:
Hauptmann Zimmermann

„in a nutshell“

Regimentsantreten mit **Abstand**

Seit einem Jahr Realität – ein trauriges Bild

Am 31. März 2021 gab es viele Anlässe ein „Regimentsantreten“ durchzuführen. Ein Regimentsantreten? - NEIN! – eher ein „Antretchen“. Von mehr kann man wohl nicht sprechen, wenn sich 50 Soldaten auf der Fläche eines Fußballfeldes zusammenfinden bei einer Regimentsstärke von ca. 1200 Soldaten. Aber, wie der Kommandeur Oberst Sönke Schmuck sagte: „Bei allem notwendigen Coronaschutz ist es aus meiner Sicht zwingend, einen Rest von militärischen Ritualen und Gepflogenheiten am Leben zu erhalten.“ Abstand, Maske und kein Ausstand – seit einem Jahr gelebte Realität. Was für ein trauriges Bild und den Anlässen kaum gerecht.

Aber besser als gar nichts machen! So wurden am Mittwoch, den 31. März 2021, Beförderungen zum Oberleutnant und zum Oberstabsfeldwebel ausgesprochen sowie Oberstabsfeldwebel Markus Bulczak in den verdienten Ruhestand verabschiedet. Damit nicht genug, wurde die 4. Staffel des Regimentes von Major Björn Rowinski an Hauptmann Alexander Eifler übergeben.

Zu guter Letzt war die „neue“ 6. Staffel an der Reihe. 2018 aufgestellt, wurden erst jetzt die Dienstposten für den Staffelfkapitän und Spieß ausgebracht und besetzt. Hauptmann Robert Dries übernahm die Führung der Staffel vom Kommandeur und konnte auch seinen Spieß, Oberstabsfeldwebel Marco Winterhoff, nach dessen Beförderung begrüßen.

Dem Verabschiedeten die besten Wünsche für den neuen Lebensabschnitt, den Beförderten alles Gute im neuen Dienstgrad und allen viel Glück in der neuen Verwendung.

Der Autor:

Oberstleutnant Templin-Dahlenburg

Fotos:

Stabsunteroffizier Demel



Staffelübergabe im Corona-Stil: Major Björn Rowinski übergibt die 4. Staffel an Hauptmann Alexander Eifler.

„in a nutshell“

Ein neues Gipfelkreuz für die **Käsplatte**

Es war ein nicht alltäglicher Auftrag, den das Transporthubschrauberregiment zu meistern hatte. Ein neues Gipfelkreuz sollte auf die 979 m hoch gelegene Käsplatte bei St. Englmar im Bayerischen Wald gehievt werden. Das alte Gipfelkreuz war vom Zahn der Zeit zermürbt worden und musste ersetzt werden. Hergestellt wurde das neue Kreuz aus Douglasieneholz und erhielt eine umfangreiche Beleuchtung, damit man es auch bei Dunkelheit leuchten sieht. Eine interessante Sonderlast, und damit ein Fall für einen „LFTO“, einen Luftfahrzeug-Technischer-Offizier.

Luftfahrzeug-Technische-Offiziere sind speziell ausgebildete Techniker oder Ingenieure, die die Berechnung und Freigabe für einen Außenlast-Lufttransport durchführen können und dürfen. Major Daniel Knust, Staffelchef der 5. Staffel des Transporthubschrauberregiments 30, der erfahrenster LFTO des Regiments, nahm sich der Sache an und rückte mit einem kleinen Spezialisten-Team und jeder Menge Verladematerial am fertiggestellten Gipfel-

kreuz an. „Zur Vorbereitung hatten wir nur einige Fotos, Maße und die Gewichtsangaben der Last. Damit wurde die Berechnung und Auslegung des Lastgeschirrs durchgeführt“, sagte er nach dem Lastenflug. „Wir müssen mindestens die 4,3-fache Lastsicherheit einkalkulieren und die

Schwerpunktlage des Gesamtsystems betrachten“, beschrieb er die verantwortungsvolle Aufgabe.

Vor Ort, in St. Englmar, ging dann alles auch recht fix. Innerhalb einer Stunde war ein Hängegeschirr zusammengesetzt, das ein Mehrfaches



Neun Meter hoch, 1300 kg schwer und mit Beleuchtung: Das neue Gipfelkreuz für die Käsplatte hat es in sich.

an Lastsicherheit hatte und das mit Herzblut erstellte Gipfelkreuz beschädigungssicher transportieren konnte. Ganz besonders zu beachten war ein symmetrischer Aufbau des Lastgeschirrs, damit das Gipfelkreuz gerade hängend in den Metallschuh eingebracht werden konnte, der am Gipfel bereits einbetoniert war. Nach Freigabe durch den LFTO konnte Hauptmann Harry H. mit seiner NH90-Besatzung das Gipfelkreuz aufnehmen und auf die Käsplatte fliegen. „Die 1,3 Tonnen und die Absetzhöhe von 980 Meter schafft der NH90 locker“, sagte Harry H., „anspruchsvoll war die große Höhe von fast 50 Meter über dem Absetzpunkt und das zentimetergenaue Halten der Höhe, bis die Bodenmannschaft den Mast im Befestigungsschuh fixiert hatte“.

In diesen 25 Minuten musste Pilot Hauptmann Sebastian B. die Maschine ganz ruhig auf der Stelle halten. Dies gelang nur durch die Unterstützung der beiden Bordmechaniker, die ihn dabei ständig korrigierten und einwiesen. Die Piloten sehen nicht, was direkt unter der Maschine passiert. Es war eine echte Mannschaftsleistung. Nun steht wieder ein Gipfelkreuz auf der Käsplatte. Bürgermeister Anton Piermeier und seine vielen Helfer waren am Ende des Tages erleichtert und von der Leistung aller Beteiligten begeistert. Die Gemeinde bedankte sich für die professionelle Hilfe der Bundeswehr mit einer Kuchen- und Brotzeit, die den Corona-Bedingungen angepasst war.

Der Autor:

Oberstleutnant Straub

Fotos:

Oberstleutnant Straub



Briefing vor dem Abflug durch Kommandant Harry H.: Wer macht was, wann und wo...



Abflug zum Gipfel mit langem Lastenseil.

„in a nutshell“

Vom **Retter** zum Geretteten

Am 25. Februar 2021 wurde aus einer routinemäßigen Alarmierung der Notdienstgruppe II (NDG II) der 6. Staffel des Transporthubschrauberregiments 30 (TrspHubschrRgt 30) eine spektakuläre luftgestützte Bergung, die mit den beteiligten Luftfahrzeugmustern bis dato einmalig ist, was war passiert?

Die 7. Staffel des TrspHubschrRgt 30 hat mit ihrem Kernauftrag „Search and Rescue (SAR)“ auch Flüge im Portfolio, in den es zu Landungen in beengten Räumen (Confined Area) kommt. Deshalb wird dies regelmäßig in Ausbildungsflügen geübt. So auch am 25. Februar 2021 im Bereich des Mulfinger-Damms nahe der Ortschaft Mulfingen in Baden-Württemberg. Diese Confined Area befindet sich circa zehn Flugminuten vom Heeresflugplatz Niederstetten entfernt.

An diesem Tage kam es beim Wiederaufnehmen der H145LUH SAR am Hang zum Überschreiten des maximalen Rotormastmomentes. Das Rotormastmoment ist ein allgemein limitierender Faktor beim Flugbetrieb mit starren bzw. halbstarren Rotorkopfsystemen. Die Schlussfolgerung beim Überschreiten dieses Faktors ist eine technische Inspizierung des Hauptrotormastes und ein Ausle-

sen der mitgeschriebenen Daten. Dies wurde vor Ort durch die Firma Motorflug durchgeführt und die gewonnenen Daten an Airbus Helikopter Deutschland übermittelt. Des Weiteren wurde die NDG II durch den Flugsicherheitsoffizier (FSO) des TrspHubschrRgt 30 informiert, dass eine Luftfahrzeugbesatzung des Verbandes seinen Flugauftrag abgebrochen hat und das Luftfahrzeug auf seine Lufttüchtigkeit überprüft wird. Daraufhin entschloss sich der Führer (Fhr) NDG II in Verbindung mit dem FSO aus der 7. Staffel des TrspHubschrRgt 30 eine Vor-

orterkundung durchzuführen, um die Firma Motorflug zu unterstützen und eine eventuelle Bergung zu sondieren. Ergebnis der Befundung durch die Firma Motorflug war, dass sowohl die technischen als auch die mechanischen Kontrollsysteme eine gravierende Überschreitung des Rotormastmomentes aufwiesen. Ferner wurden Schleifspuren am Rotormast festgestellt, die als weitere Indikatoren für eine Überlastung bewertet wurden. Hieraus schlussfolgerte sich, dass eine Freigabe für einen Überführungsflug zeitnah nicht erteilt wird.



Confined Area mit Erkundungsteam.



Bergung des Feuerwehrfahrzeuges durch eine LKW 10t.

Der Kommandeur des TrspHubschrRgt 30 hat daraufhin entschieden, nicht auf eine mögliche Freigabe zum Überflugsflug zu warten, sondern der Notdienstgruppe II den Auftrag erteilt, umgehend die Bergung der H145LUH SAR einzuleiten.

Die Bewertung durch den Fhr NDG II ergab als einzig realistische Möglichkeit eine luftgestützte Bergung durch einen verbandeigenen NH90. Erfahrungswerte dazu gab es weder im Verband noch in der Bundeswehr. Als Grundlage existierte aber bereits ein im Entwurf befindliches Konzept der Firma Airbus Helikopter Deutschland. Nur aufgrund der hervorragenden Zusammenarbeit zwischen dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw), dem Waffensystemmanager H145LUH SAR und dem TrspHubschrRgt 30 erfolgte bereits am 25. Februar 2021 eine einmalige Freigabe zur Nutzung des luftgestützten Bergekonzept H145LUH SAR.

Es wurde sehr schnell deutlich, dass benötigtes Werkzeug und Material aus dem Konzept noch nicht am Standort Niederstetten verfügbar ist. Aufgrund dessen wurde Verbindung mit dem

Hubschraubergeschwader 64 in Laupheim aufgenommen, die das benötigte Material dankenswerterweise innerhalb weniger Stunden zur Abholung bereitstellten. Dies Unterstrich ein weiteres Mal die gute, teilstreitkraftübergreifende Zusammenarbeit zwischen den Nutzern der H145.

Am 26. Februar 2021 wurde die H145LUH SAR zum Außenlasttransport vorbereitet, aufgrund der schlechten Zugänglichkeit bzw. eingeschränkten Zuwegungsmöglichkeiten kam es während den Vorbereitungsmaßnahmen dazu, dass sowohl ein Feuerwehrfahrzeug der Flugplatzfeuerwehr Niederstetten, als auch das Tankfahrzeug durch Kräfte der Notdienstgruppe II geborgen werden mussten. Gegen 12:00 Uhr waren alle vorbereitenden Maßnahmen abgeschlossen und die H145LUH SAR konnte als Sonderaußenlast durch den NH90 aufgenommen werden. Auch hierbei musste improvisiert werden, da aufgrund des beengten Raumes ein Einhängen in den Drehwirbel mit Lastenschloss nicht möglich war. Hierfür wurde aus einer 20 m langen Endlosschleufe eine „Longline“ geschaffen, um den Abstand zwischen NH90 und der Sonderaußenlast zu vergrößern.



Einhängen der Sonderaußenlast am NH90.

Gegen 14:00 Uhr am 26. Februar 2021 war die H145LUH SAR zurück am Heeresflugplatz Niederstetten ohne weitere Zwischenfälle. Dadurch konnte das Luftfahrzeug so schnell wie möglich der anstehenden Sonderinspektion zugeführt werden und die Notdienstgruppe II hat den Auftrag des Kommandeurs erfolgreich ausgeführt.

Die luftgestützte Bergung hat dazu geführt, dass eine weitere Fähigkeit im Fähigkeitsspektrum der Heeresfliegertruppe aufgenommen werden konnte, gem. dem Motto des TrspHubschrRgt 30 „Jetzt und hier die 30er sind wir“.

Der Autor:
Hauptmann Brader,
Oberleutnant Schinkel

Fotos:
TrspHubschrRgt 30

»in a nutshell«

Ministerin schickt Legende in den Ruhestand

Holzdorf/Schönnewalde – Über fünfzig Jahre lang war sie immer da, wenn sie gebraucht wurde, doch nun wurde die Bell UH-1D endgültig durch den Airbus H145 abgelöst. Im Beisein von Verteidigungsministerin Annette Kramp-Karrenbauer wurde am 12. April in Holzdorf das letzte der drei SAR-Kommandos auf den neuen hochmodernen Nachfolger umgestellt. Damit sind die Tage der Bell UH-1D, genannt „Huey“, gezählt, denn Ende Juni wird deren Flugbetrieb in den Streitkräften endgültig eingestellt.

Über ein halbes Jahrhundert war das markante Geräusch des liebevoll „Tep-pichklopper“ genannten Rettungshubschraubers Bell UH-1D der Bundeswehr am Himmel 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 jedoch nur in sehr kleinem Rahmen und unter umfassenden Auflagen vollzogen.

Oberst Andreas Springer als Standortältester und Oberst Peter Göhringer, der Kommandeur des Transporthubschrauberregiments 30, welches in Niederstetten in Baden-Württemberg stationiert und mit der Dauereinsatz-

taufgabe SAR(L) beauftragt ist, begrüßten gemeinsam Verteidigungsministerin Kramp-Karrenbauer am SAR-Kommando Holzdorf. Trotz Wehmut angesichts der Zurruehsetzung der legendären UH-1D bezeichnete sie in ihrer Rede den Waffensystemwechsel als guten Tag für den Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr. Ein Symbol der Bundeswehr, das über 50 Jahre zu sehen und zu hören war, wird damit verschwinden. Ein würdiger Nachfolger in Form der H145 stünde aber bereit.

Der stellvertretende Kommandeur der Division Schnelle Kräfte, Brigadegeneral Andreas Pfeifer, betonte die hohe Motivation und Professionalität der beteiligten Stellen, die damit alle durch perfekte Kooperation das Projekt zum Erfolg geführt hätten. Darauf könnten alle zurecht stolz sein.

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



Oberst Göhringer überreicht der Ministerin vor der „Goodbye Huey“ ein Andenken an den legendären Hubschrauber.

später. Inzwischen sind bereits alle sieben bestellten Maschinen an das Heer übergeben und die Schulung aller 51 Pilotinnen und Piloten wurde bereits vor Weihnachten vergangenen Jahres abgeschlossen. Im Rahmen eines presswirksamen Events im Beisein des Inspektors des Heeres wurde am 06. Juli 2020 der erste Waffensystemwechsel von UH-1D auf H145 am SAR(L)-Kdo in Niederstetten feierlich vollzogen, dem der Wechsel in Nörvenich am 7. Dezember gleichen Jahres folgte. Die „Operation am offenen Herzen“, also die Umstellung auf ein neues Waffensystem bei gleichzeitiger Beibehaltung des Bereitschaftsdienstes an allen drei SAR(L)-Kommandos, hat zwar einen weiteren wichtigen Schritt erfolgreich hinter sich gebracht, aber als abgeschlossen sieht Oberst Peter Göhringer diese noch nicht. Sein Schwerpunkt im Jahr 2021 liegt bei einer weiteren Professionalisierung der Besatzungen sowie dem Aufwuchs der Fähigkeiten im Bereich Gebirgsflug.

Die Bell UH-1D wird noch bis Ende Juni 2021 am Himmel über Deutschland zu sehen sein. Anlässlich der Außerdienststellung wurde ein Hub-

schrauber mit einer Sonderlackierung versehen, der in Holzdorf ebenfalls zu sehen war. Im Rahmen einer „Goodbye Huey Tour“ war ursprünglich geplant, dass sich der Teppichklopper von ausgewählten Flugplätzen in Deutschland verabschiedet. Aufgrund der anhaltenden Covid19-Pandemie wird dies bedauerlicherweise nicht möglich sein. Danach wird die „Goodbye Huey“ endgültig nur noch im Hubschraubermuseum in Bückeberg zu bewundern sein. Ein Formationsflug zweier Bell UH-1D mit einer H145 von Holzdorf nach Niederstetten bildete den Abschluss dieses historischen Tages.

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 Bundes-

ministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 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: Niederstetten (Baden-Württemberg), Holzdorf (Brandenburg) und Nörvenich (Nordrhein-Westfalen). Alarmiert werden alle Rettungshubschrauber der Bundeswehr durch das RCC (Rescue Coordination Centre) 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 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 Macher

Fotos:
Oberstleutnant Macher,
Oberstleutnant Straub



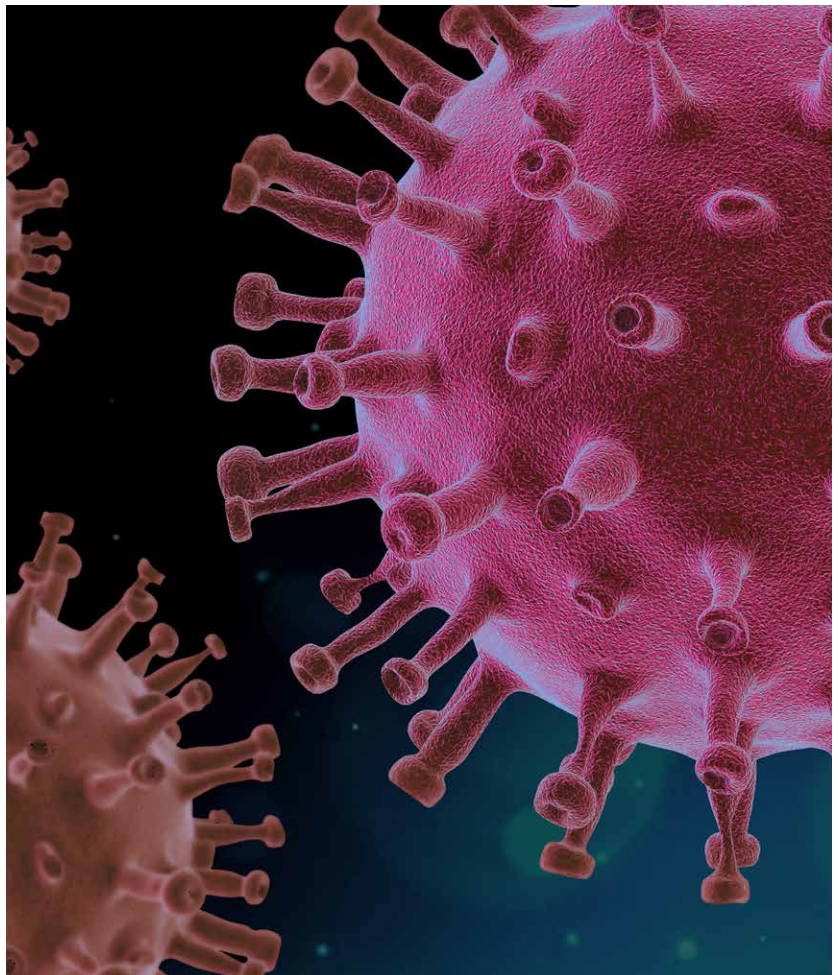
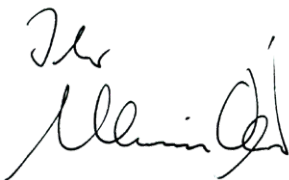
Vergangenheit und Zukunft gemeinsam am Himmel: Huey und H145 im Formationsflug.

»in a nutshell«

Danke ... muss auch einmal gesagt werden!

Seit über einem halben Jahr kämpfen Sie, die Angehörigen des Transporthubschrauberregiments 10, des Transporthubschrauberregiments 30 und des Kampfhubschrauberregiments 36, aktiv gegen die uns alle bedrohende Corona-Pandemie. Zusätzlich zu Ihren Aufträgen im Verband unterstützen Sie in Seniorenheimen, Test- und Impfzentren sowie im Bereich der Kontaktnachverfolgung. Die Belastungen, die für Sie damit einhergehen, sind nicht von der Hand zu weisen. Besonders in den Seniorenheimen sehen Sie viel Leid, das die Pandemie gerade für unsere älteren Mitmenschen bedeutet.

Ich bin stolz auf Ihren Einsatz und danke Ihnen für Ihr Engagement, Ihren Durchhaltewillen und den Mut, den Sie durch Ihr Handeln anderen schenken!



„in a nutshell“



Flash-NEWS

1. Heereslage 1/2021 – Auch dieses Jahr im Intranet des Heeres digital verfügbar. Suchbegriff: Heereslage digital
2. Am 23. Februar 2021 wurde Cay Goedelt, Kommandeur des Transporthubschrauberregiments 10 „Lüneburger Heide“, durch den Inspekteur des Heeres, Generalleutnant Alfons Mais, in Strausberg zum Oberst befördert.
3. Der Inspekteur des Heeres hat am 25. März 2021 das Kommando Hubschrauber in Dienst gestellt.
4. Ministerin Kramp-Karrenbauer hat am 12. April 2021 in Holzdorf die Bell UH-1D in den Ruhestand verabschiedet. Der „Teppichklopper“ stand über 50 Jahre im Dienste der Bundeswehr.
5. Kommandeur-Tagung: Zum ersten Mal in der jungen Geschichte des Kommando Hubschrauber kamen alle Keyplayer der Heeresfliegertruppe an einem Tisch zusammen; Covid-bedingt digital.
6. Brigadegeneral Ott führte am 22. April 2021 den ersten Dienstaufsichtsbesuch durch. Der Weg führte ihn ins Internationale Hubschrauberausbildungszentrum in Bückeburg.
7. Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat im März die „Anmietung von Luftfahrzeugen des Typs EC 135 für die Aus- und Weiterbildung von Luftfahrzeugführern“ gebilligt. Das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr kann nun den erforderlichen Vertrag abschließen.



Beförderung Kommandeur Transporthubschrauberregiment 10 – 23. Februar 2021

Fotos: Hauptfeldwebel Schultz, König



Transporthubschrauberregiment 30 übt in den Alpen – November 2020

Fotos: TrspHubschrRgt 30

Fotostrecken



Indienststellung Kommando Hubschrauber – 25. März 2021

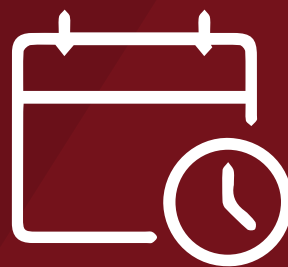
Fotos: Alexander Bozic – IntHubschrAusbZ



Waffensystemwechsel in Holzdorf – 13. April 2021

Fotos: TrspHubschrRgt 30

Q2 2021



INTERESSANTE TERMINE

April

Am 26. April 2021 besucht Thomas Silberhorn, Parlamentarischer Staatssekretär beim BMVg das Kommando Hubschrauber.

Der evangelische Militärfarrer zu Bückeburg, Herr Hans Günter Breuer, wird am 29. April 2021 in den Ruhestand verabschiedet.

Mai

Der Beauftragte des Generalinspektors der Bundeswehr für Erziehung und Ausbildung, Brigadegeneral Robert Sieger, besucht am 06. Mai 2021 erstmalig das Kommando Hubschrauber.

Juni/Juli

Nach über 50 Jahren wird die Bell UH-1D am 17. Juni 2021 in Niederstetten außer Dienst gestellt.

Museumsreif: Die Bell UH-1D mit der „Goodbuy Huey“ Sonderlackierung tritt am 23. Juni 2021 ihren letzten Flug an. Danach kann der „Teppichklopfer“ im Hubschraubermuseum Bückeburg bestaunt werden.



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:
August 2021

Redaktionsschluss: 02. Juli 2021

30. Juni 2021
Übergabe Kommando
DEU/FRA HFlgAusbZ
in Le Cannet de Maures

7. Juli 2021
Übergabe Kommando
DEFAT in Faßberg