

NACH VORN



Ausgabe 2/2024

Heeresfliegernews

Juli 2024



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
E-Mail:
KdoHubschrPresse@bundeswehr.org

Gesamtherstellung:
Fachmedienzentrum des Internationalen
Hubschrauberausbildungszentrums

Drucklegung: 26. 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 06. Dezember 2024 um Einsendung der Berichte aus den Verbänden und Dienststellen.

Fotos:
S. 1 – Bundeswehr | Dorow, Bodammer

INHALT

Editorial

04 Editorial

Sonderseiten

06 Tag der Bundeswehr
2024 in Faßberg

Lesenswertes

12 Bundespräsident besucht
Soldaten in Kletitz

15 Tschüss Bell206B3
Jet Ranger

17 Die Realisierungsum-
setzung im Projekt LKH

23 Hubschraubereinsatz
im Heer

Übung und Einsatz

27 Ein „großes
Stück NATO“

30 Heeresflieger unterwegs
nach Rumänien

„in a nutshell“

35 14K3 – Marsch
gegen das Vergessen

37 Always expect
the unexpected

40 Ein Platz für die
Freundschaft

42 60 Jahre Heeresverbin-
dungsstab USA 5

44 Action Day
für Frauen

46 Ein abenteuerlicher
Zukunftstag

Flash-News

47 Aktuelles

Termine

48 Interessante
Termine

Sehr geehrte Kameradinnen und Kameraden, verehrte Leserinnen und Leser, Freunde der Heeresfliegertruppe,

Die letzte Ausgabe der NACH VORN liegt nunmehr ein halbes Jahr zurück. Wenn auch eine vermeintlich kurze Zeitspanne, blicken wir auf eine hochdynamische Zeit des Wandels und der Veränderung zurück. Bei der Übung SWIFT RESPONSE hat die Heeresfliegertruppe einen der größten Kräftebeiträge der vergangenen zwei Jahrzehnte ins NATO-Ausland projiziert und gemeinsam mit der Luftlandebrigade 1 unter Führung der Division Schnelle Kräfte gezeigt, dass die luftbeweglichen Kräfte des Heeres jederzeit, weltweit, einsatzbereit sind, um einen Beitrag zur Verteidigungsfähigkeit unseres Bündnisses gegen jedwede Aggression zu leisten.

Aber auch abseits der Bühne entwickelt sich unsere Truppengattung unermüdlich weiter. Zwei der wesentlichen Projekte, die Einführung eines Leichten Kampfhubschraubers als Brückenlösung zu künftigen Kampfhubschrauberentwicklungen sowie der operationelle Fähigkeitsaufwuchs als Korpstruppe, möchte ich Ihnen an dieser Stelle kurz vorstellen. Ausführ-

liche Artikel finden Sie auf den Seiten dieser NACH VORN.

Zukunftsweisende Brückenlösung

Zunehmend stelle ich fest, dass im täglichen Sprachgebrauch der Leichte Kampfhubschrauber (LKH) nicht mehr als „Brückenlösung“ bezeichnet wird. Herr InspH hat persönlich noch einmal betont, dass der LKH eine Brückenlösung ist und wir Ideen entwickeln müssen was „nach der Brücke“ ab 2032 kommt. Mit einem kurzen Blick auf die aktuellsten technologischen Trends und unsere Partner in der NATO wird es voraussichtlich ein „System von Systemen“ mit ganz neuen Fähigkeiten sein. Der LKH stellt die Brücke auch deshalb dar, weil er ein Technologieträger genau in diese Richtung ist. Mit der deutlich größeren Abstandsfähigkeit, sowie der erstmals in einem Luftfahrzeug der Bundeswehr implementierten Befähigung zum Manned-Unmanned-Tea-

ming ist der LKH ein moderner Hubschrauber, der technologisch gesehen mehr Vorteile bietet als die aktuell vorhandenen Muster. Damit bietet der LKH unserer Truppengattung die Chance wichtige Erfahrungen für eine Lösung am Ende der Brücke zu gewinnen. Diese Erkenntnis kommt immer mehr auch unter den größten Kritikern an, die – wie es für den Menschen bei Veränderungen normal ist – sich zunächst mit aller Kraft auf vermeintliche Schwächen des Systems konzentrierten. Der kritische Blick ist wichtig und richtig, gelingt es uns nur so, das Beste aus dem System rauszuholen. Bleiben Sie aber auch sachlich und verschließen sich nicht vor dem, was vor uns steht: ein Hubschrauber, der uns Heeresflieger davor bewahrt, zum Fußgänger zu werden.

Bevor die ersten zwei LKH auf dem Hof des Internationalen Hubschrauber- ausbildungszentrums (IHTC) stehen, ist noch einiges zu tun. Welche Schritte bereits ergriffen worden sind, welche Maßnahmen den Weg des Systems LKH in die Truppe be-

stimmen, lesen Sie in dieser Ausgabe der NACH VORN. Wie sich der neue Hubschrauber fliegt, stellen die ersten zwölf Heeresflieger schon bald bei der Umschulung fest. Mein Appell an Sie: Bleiben Sie offen gegenüber Neuem und freuen Sie sich auf den Nutzen Ihres neuen Arbeitstiers.

Gemischter Hubschraubereinsatzverband – Heeresflieger als Korpstruppe

Mit der völkerrechtswidrigen Annexion der ukrainischen Krim durch Russland im Jahr 2014 hat sich die Sicherheitsperzeption in Europa maßgeblich geändert. Trotz allem – als das Kommando Hubschrauber 2021 aufgestellt wurde, ging niemand davon aus, dass kurze Zeit später eine essentielle Bedrohung an der NATO-Ostgrenze erwachsen würde, die eine reale Verteidigungsplanung der NATO, analog zur Epoche des Kalten Krieges, notwendig machen würde.

Bis 2025 sind die Hubschrauberkräfte des Heeres zu befähigen, ein NATO-Korps im hochintensiven Gefecht mit den Fähigkeiten Kampf und Transport als Teil des deutschen Beitrags im Rahmen NATO New Force Model (NFM) kaltstartfähig und durchhaltefähig zu unterstützen, um so einen substantiellen Beitrag zur Abschreckung und Verteidigungsfähigkeit zu leisten.

Zwar leistet unsere Truppengattung schon heute mit der Army Aviation Task Force NATO Response Force (NRF) ablauforganisatorisch einen wesentlichen Beitrag zur Bündnisverteidigung, die Grundstruktur unserer

Verbände ist jedoch unverändert auf IKM-Einsätze optimiert. Die Heeresfliegerverbände sind teilbeweglich, Stab und Fachgruppen des Kommandos ortsfest und ohne organische Unterstützungseinheiten ausgeplant.

Im NATO New Force Model wird die Heeresfliegertruppe einen entscheidenden Beitrag zur Durchsetzungsfähigkeit eines NATO-Korps leisten. Dazu muss das Kommando Hubschrauber schnellstmöglich in eine operationelle Rolle hineinwachsen. Hierzu werden im ersten Iterationsschritt ein gemHubschrEinsVbd mit wenigstens drei Manöverelementen unter Nutzung aller Ressourcen der Truppengattung ablauforganisatorisch bereitgestellt und gleichermaßen in Übungsvorhaben der NATO und die Realplanung der kollektiven Verteidigung eingebunden. Die daraus gesammelten Erfahrungen werden direkten Einfluss auf die Strukturentwicklung hin zu einer zukunftsfähigen Aufbauorganisation der Truppengattung haben.



Brigadegeneral Dr. Bauersachs.

Bis zum Beginn der 2030er Jahre wird sich die Heeresfliegertruppe einer der größten Umstrukturierungen der letzten Jahrzehnte unterziehen müssen, um diesem Anspruch gerecht werden zu können. Die Rückbesinnung auf die Bedarfe der Landes- und Bündnisverteidigung, die Einführung und Integration neuer, zukunftsweisender Technologien und Waffensysteme sowie rasante Innovationszyklen auf beiden Seiten werden eine Heeresfliegertruppe erfordern, die auf dem hochdynamischen digitalisierten Gefechtsfeld der Zukunft interoperabel einen wesentlichen Beitrag zur Kollektiven Verteidigung des NATO-Bündnisgebietes in einer multinationalen Einsatzumgebung leisten kann.

Ein Festhalten an alten Zöpfen ist geeignet den Erfolg unserer Truppengattung zu gefährden. Nur gemeinsam können wir unsere Truppengattung fit für die Zukunft machen, um auch weiterhin einen deutlichen Mehrwert für das Heer, die Bundeswehr und die NATO zu bieten. Ich appelliere an Sie: Lassen Sie uns noch weiter zusammenrücken und unsere Fähigkeiten, Ideen und Träume für die Zukunft unserer Heeresfliegertruppe mit einem klaren Blick „Nach Vorn“ einbringen – getreu dem Motto:

ONE TEAM –
ONE MISSION –
ONE PLAN.

**Ihr
Dr. Bauersachs
Brigadegeneral**

Gemeinsam stark

Ein Rückblick auf den Tag der Bundeswehr in Faßberg

Dieses Motto prägte am 8. Juni 2024 den Tag der Bundeswehr in Faßberg, welcher nach 2017 und 2019 zum dritten Mal am Standort stattfand. Heer, Luftwaffe, die Gemeinde Faßberg und zahlreiche zivile Unterstützer verwandelten diesen Tag in ein außergewöhnliches Event. Rund 50.000 Besucher wurden von lauten Rotoren und spektakulären Anblicken angezogen. Ein besonderes Highlight war das Vorführprogramm des NH90 mit dem Flareausstoß, der den Himmel über dem Fliegerhorst in ein faszinierendes Lichtspiel verwandelte.

Unmittelbare Begegnungen und Dialoge

„An keinem anderen Tag können die Menschen in unserem Land so leicht mit den Soldatinnen und Soldaten in Kontakt kommen, Fragen stellen und etwas über Technik, Ausbildung und Aufträge der Bundeswehr erfahren,“ betonte Verteidigungsminister Boris Pistorius. Diese einzigartige Gelegenheit, das Militär hautnah zu erleben, wurde von vielen begeistert genutzt. Die Resonanz war überwältigend und

zahlreiche Besucherinnen und Besucher informierten sich über die vielfältigen Aufgaben und Herausforderungen der Bundeswehr.

Ein Tag zum Anfassen und Staunen

Am Himmel wurde es wild: Die Heideflieger mit ihren NH90, das IHTC mit einer ihrer EC 135, das Kampfhubschrauberregiment 36 mit dem Tiger und die CH-53 vom Hubschraubergeschwader 64 zeigten beeindruckende Flugeinlagen. Ergänzt wurde das Spektakel durch die mächtigen Manöver des A400M vom Lufttransportgeschwader 62 in seinem Vorführprogramm und den donnernden Flügen des Eurofighter.

Auch am Boden waren Andrang und Interesse riesig. Die Panzertruppenschule, Panzerlehrbrigade 9 und Teile der 1. Panzerdivision stellten eine umfangreiche Ausstellung an Bodengeräten des Heeres zur Schau. Leopard 2, Puma und der aktuell auch in der Ukraine eingesetzte Gepard stellten nur einen kleinen Teil davon dar. Luft-

fahrzeuge des Heeres und der Luftwaffe, die regelrechte Besuchermagnete darstellten, konnten am Boden aus nächster Nähe betrachtet werden. Unter anderem wurde auch jener A400M ausgestellt, welcher Hilfsgüter über dem Gazastreifen abgeworfen hat. Das ausgestellte Großgerät hinterließ bleibende Eindrücke bei den Besucherinnen und Besuchern.

Solidarität und Unterstützung: Ein gemeinsames Zeichen

Ein weiteres Highlight war die Spendenaktion zugunsten des Soldatenhilfswerks. Durch Losverkäufe für die Tombola, Versteigerung von zuvor gespendeten Patches und Spenden von einzelnen Personen kam einiges zusammen. Mit beeindruckenden 10.000 Euro wurde ein bedeutender Beitrag zur Unterstützung von Soldatinnen und Soldaten sowie deren Familien geleistet. Diese großzügige Geste zeigt die starke Solidarität und den Gemeinschaftssinn der Besucherinnen und Besucher. Durch die gesammelten Spenden können nun wichtige Hilfsprojekte finanziert werden, die



das Leben der Betroffenen und ihrer Angehörigen erleichtert werden.

Ein Blick in die Vergangenheit

Am 7. Juni 2024 begann der Auftakt zum Tag der Bundeswehr mit einer Gedenkveranstaltung an die Berliner Luftbrücke. Das Ereignis mag zwar schon 75 Jahren her sein – doch noch immer stellt es einen integralen Bestandteil für Faßbergs Selbstverständnis dar. Denise Williams, die Tochter des Candy Bombers Gail S. Halvor-

son, ließ durch ihre Schilderungen die Vergangenheit zum Leben erwecken. Sie erzählte, wie die freudigen Gesichter der Deutschen nach der Versorgung durch die Luftbrücke das Herz ihres Vaters für immer veränderte. Ein Herz, welches zuvor durch den 2. Weltkrieg von Schmerz erfüllt war, strahlte nun voller Freude und Tatendrang. Niedersachsens Innenministerin Daniela Behrens zog Parallelen zur Gegenwart: „Die Luftbrücke ist ein schönes Zeichen, dass das Thema mutige Hilfe nicht ein Thema von gestern ist, sondern auch ein Thema

von heute“. Diese Gedenkfeier unterstrich die Bedeutung von Hilfe in der Not und erinnerte an die historischen Verbindungen, die bis heute bestehen.

Den krönenden Abschluss stellte das Benefizkonzert der U.S. Air Force Band dar. Die musikalische Untermalung von einer der angesehensten Musikkapellen der Welt sorgte für überwältigenden Andrang. Auch hierbei stand das Gemeinwohl im Vordergrund – mithilfe von freiwilligen Spenden konnten insgesamt 2.720 Euro für den Bildungsfond Luftbrücke und dem Lachen helfen e. V. gesammelt werden. Und so ließ man gemeinsam den Tag freudig ausklingen.

Ein Abschluss voller Stolz und Zusammenhalt

Der Tag der Bundeswehr in Faßberg endete mit strahlenden Gesichtern und einem tiefen Gefühl der Verbundenheit. Die Veranstaltung bot nicht nur spektakuläre Einblicke in die Welt der Bundeswehr, sondern stärkte auch den Dialog zwischen Militär und Zivilbevölkerung. Die beeindruckenden Vorführungen, die herzlichen Begegnungen und die gezeigte Solidarität machten diesen Tag zu einem besonderen Highlight für alle Beteiligten. Dieser Tag ist ein besonderer Moment, welcher nur gemeinsam stattfinden konnte. In diesem Sinne blicken wir gemeinsam NACH VORN.



Der Autor:

Hptm Sophie Westphal, TrspHubschrRgt 10

Fotos:

TrspHubschrRgt 10



Tausende Menschen drängten sich nah an den Zaun um den besten Blick auf das Geschehen vor ihnen zu haben. Der Eurofighter zeigte, dass nicht nur Hubschrauber laut sein können und der Nachbrenner ließ den einen oder anderen Besuchenden zusammenzucken.



Das Interesse der Menschen war groß, „ihre“ Bundeswehr hautnah zu erleben. Um einmal im Cockpit eines Kampfjet Phantom sitzen zu können, haben sich lange Warteschlangen gebildet. Auf der riesigen Ausstellungsfläche war zumindest am frühen Vormittag noch genug Platz, um zwischen den vielen Menschen auch mal eine Pause und ein Picknick mit der Familie machen zu können.



Der A400M der Luftwaffe war ein Publikumsmagnet. Und auch die nahegelegene Panzertruppschule aus Munster und andere Panzerverbände fuhren mit ihrem Großgerät ordentlich auf. Der frühe Besucher konnte sich am Vormittag noch Zeit lassen, was sich am Nachmittag aufgrund der Vielzahl von Besuchenden änderte.



Bestes sonniges Wetter lud dazu ein den Tag in Faßberg zu verweilen und sich umfassend zu informieren. Selten kommt aus so vielen unterschiedlichen Einheiten Gerät und Personal zusammen, um zu zeigen, was die Bundeswehr kann.



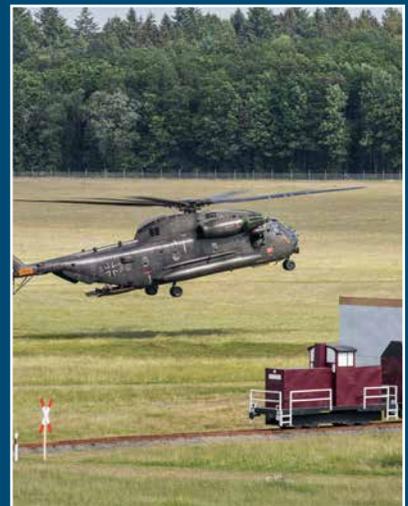
Schnell rein, schnell raus. Bei dem gemeinsamen Szenar von Fallschirmjägern, Aufklärern und Heeresfliegern wurde dem begeisterten Publikum das schnelle Anlanden von Bodenkräften mit Hilfe der NH90 demonstriert.



Ein seltener wie spektakulärer Anblick: der Mehrzweckhubschrauber NH90 stößt seine bis 2500°C heißen Täuschkörper – die Flares – aus, die im Falle eines Angriffs der Crew das Leben retten können. Die Lichtreflektion, von der Kamera perfekt eingefangen, zeigt sich auf den Rotorblättern.



Während die Menschen am Boden über zahlreiche Luftfahrzeuge staunten lohnte sich auch der Blick nach oben. NH90, CH-53 und TIGER zeigten das weite Spektrum an Fähigkeiten der Heeresflieger.



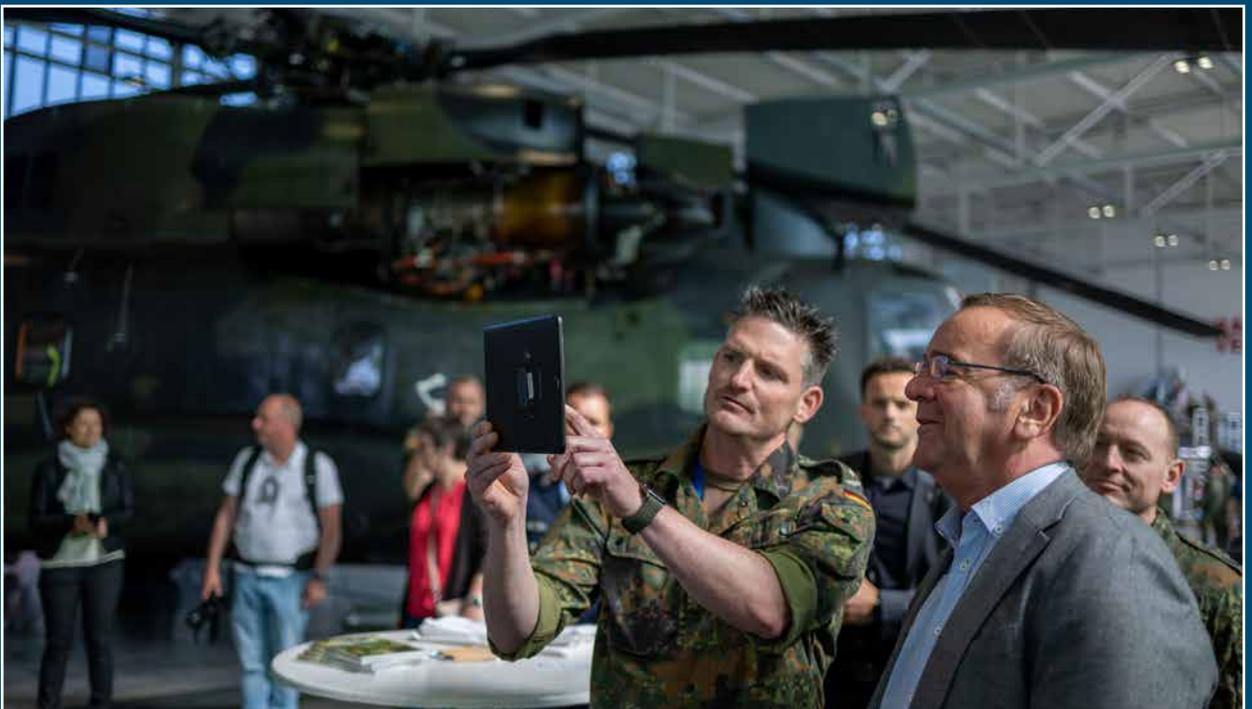
Schnelles Anlanden eines Wiesel. Die CH-53 gehört mit ihren Fähigkeiten ganz sicher nicht zum alten Eisen.



Der Blick nach oben. Pausenlos gab es Dinge zu bestaunen. Die Handys und Kameras der Besucher waren im Dauereinsatz.



Unverkennbar bei den Heidefliegern in Faßberg. Beim Pressestatement des Bundesministers der Verteidigung Boris Pistorius spricht er wichtige Themen, wie Wehrdienst und den Krieg in der Ukraine an. Auch ernste Worte und Themen finden ihren Platz bei dem sonst fröhlichen und sonnigen Tag.



Der Bundesminister der Verteidigung Boris Pistorius lässt sich von einem Soldaten des Transporthubschrauberregiments 10 in neueste AR gestützte Ausbildungsmethoden einweisen.

Bundespräsident besucht Soldaten in Kietz



Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier, Verteidigungsminister Boris Pistorius und der ukrainischen Botschafter Oleksii Makeiev beim Pressestatement im Bereich des Static Displays.

Kietz, 23.02.2024: Es ist vier Uhr am Morgen. Stabsfeldwebel Rene M. und seine Soldaten haben heute einen besonderen Auftrag. Als „Spieß“ ist er heute für das leibliche Wohl von Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier, Verteidigungsminister Boris Pistorius sowie dem ukrainischen Botschafter Oleksii Makeiev verantwortlich.

Die Politiker besuchen die Ausbildungsdrehscheibe „HUB NORTH“ der EU Military Assistance Mission Ukraine (EUMAM UA) auf dem Übungsplatz in Kietz, dem Ausbildungszentrum der mechanisierten Infanterie und Panzerausbildung auf dem Leopard 1.

Seit Tagen bereiten über 200 Soldaten des HUB NORTH den Besuch vor. Der Zeitplan ist eng, alles muss perfekt laufen. „Wir wollen uns heute von unserer besten Seite zeigen. So einen Besuch erlebt man



Vor einem Schützenpanzer Marder hebt Generalleutnant Andreas Marlow die Besonderheiten der Infanterie hervor.

wahrscheinlich nur einmal in seiner Dienstzeit.“ so Stabsfeldwebel Rene, der außerhalb der Mission im Kommando Hubschrauber in Bückeburg Dienst leistet.

Seit dem 15. Dezember 2023 stellt das Kommando Hubschrauber einen Großteil des Missionsstabes „HUB NORTH“ unter Führung von Oberst Marcus Steil. Der Stab schafft die organisatorischen Voraussetzungen für die Ausbildung an den Standorten Altengrabow, Bergen, Kliest und Lehnin. Dabei war der Start alles andere als einfach. Über 14 Einzelverbände der Division Schnelle Kräfte (DSK) stellen das Personal für den Missionsstab. Das Schaffen effektiver Zusammenarbeit und die Stärkung des Zusammenhalts sind, neben dem eigentlichen Auftrag, der Ausbildung ukrainischer Streitkräfte, eine wesentliche Aufgabe für Kommandeur und Spieß.

„Unser Ziel ist es, die ukrainischen Soldaten auf einen Kriegseinsatz an der Front bestmöglich vorzubereiten. Die große Verantwortung, die alle hier im HUB NORTH tragen, spürt man täglich. Alle geben hier täglich ihr Bestes, um einerseits die militärische Kampfkraft der ukrainischen Soldatinnen und Soldaten und andererseits auch deren Überlebensfähigkeit gegen den russischen Aggressor zu erhöhen“, sagt Oberst Steil im Ton vollständiger Überzeugung.

Bis zu 1.750 ukrainische Soldaten können gleichzeitig im HUB NORTH ausgebildet werden. Die Bandbreite ist beachtlich: Neben der Ausbildung auf den Waffensystemen Leopard 1 und Marder über den Orts- und Häuserkampf sowie dem Kampf in und um Stellungssysteme werden auch Sturmpioniere ausgebildet. In dieser Ausbildung werden infanteristische Elemente und Anteile des Pionierwe-

sens in einer einzigartigen Kombination miteinander verbunden.

Trotz Kaffee und Kuchen bestimmt der Ernst die Situation

Auf der Schiessbahn 13 des Truppenübungsplatzes Kliest haben Stabsfeldwebel Rene und sein Trupp mittlerweile alles vorbereitet. Die Gäste treffen ein, es gibt Kaffee und Kuchen im Leitungsgebäude unmittelbar an der „shooting range“. Doch die fast zwanglose Atmosphäre weicht schnell der Ernsthaftigkeit dieses Besuchs. In einer dynamischen und statischen Waffenschau überzeugen sich Bundespräsident und Verteidigungsminister vom Ausbildungsstand der ukrainischen Soldaten sowie von der persönlichen Motivation der deutschen Kameraden.



Verteidigungsminister Boris Pistorius, Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier und der ukrainischen Botschafter Oleksii Makeiev beobachten die dynamische Waffenschau mit den Leopard 1 A5 DK.

„Russland will der Ukraine ihre Unabhängigkeit, ihre Freiheit nehmen. Russland begeht Landraub in der Ukraine und Russland verletzt fundamentale Prinzipien des Völkerrechts“, sagte Steinmeier sichtlich bewegt. „In einer solchen Situation darf es keinen Zweifel geben, wo wir, wo unser Land, wo Deutschland steht – an der Seite der Ukraine. Da sind wir und da bleiben wir.“ Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier sagte bei dem Besuch: „10.000 ukrainische Soldatinnen und Soldaten sind im vergangenen Jahr ausgebildet worden und 10.000 werden in diesem Jahr, in 2024, ausgebildet werden.“

Dann ist der Besuch beendet. Im Leitungsgebäude kommen die Politiker mit den militärischen Führern, wie Oberst Steil, nochmals zusammen. Mit dabei ist natürlich auch der Spieß, der sich im Hintergrund um

alles gekümmert hat. Als Belohnung gibt es dann auch noch ein gemeinsames Foto mit dem Bundespräsidenten und dem Bundesminister der Verteidigung. NACH VORN!

Der Autor:

OTL Steven H, KdoHubschr/ HUB NORTH

Fotos:

EUMAM UA HUB NORTH



Der Spieß (2.v.l.) sichtlich stolz auf den anwesenden Personenkreis der politisch- und militärischen Gäste im Innbereich der Schießbahn 13.

Lesenswertes

Tschüss

Bell 206B3 Jet Ranger

Letzter in der Hubschrauberführergrundausbildung

Am 30. April 2024 wurden am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum (IHTC) zwei bedeutende Kapitel in der Geschichte der Hubschrauberführergrundausbildung

(HGA) abgeschlossen. Der Basisschulungshubschrauber (BSHS) Bell 206B3 Jet Ranger, der seit 2018 am IHTC ein unverzichtbares Instrument für die HGA war, absolvierte seinen letzten

Flug im Rahmen der Ausbildung. Damit fand der finale Paradigmenwechsel der bis dato real und bis zum Boden durchgeführten Autorotation in die virtuelle Simulationswelt statt.



Ein letztes Erinnerungsfoto der Bell 206 in der HGA. Das war's, die Ära ist vorbei.

Die sechs verfügbaren Bell 206, die durch die Firma Motorflug betrieben werden, wurden im Schwerpunkt intensiv genutzt, um angehende Piloten in den Grundlagen des Hubschrauberfliegens zu schulen. Insbesondere wurden das Autorotieren bis zum Boden sowie die Grundlagen der Koppelnavigation (Dead Reckoning) mit Karte, Kompass und Stoppuhr ausgebildet und trainiert. In den vergangenen Jahren wandelten sich die Ausbildungskonzepte für die HGA, sodass die Trainingsteilnehmer unterschiedlich viele Stunden auf der Bell 206 fliegen durften. Die Spanne ging vom Beginn der fliegerischen Ausbildung auf Bell 206 mit insgesamt 50 Flug-



Auf dem Heeresflugplatz in Achum kaum wegzudenken: die Bell 206. Und doch endet die Zeit des Hubschraubers am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum im Jahr 2024.

stunden inklusive eines Platzrunden Solofluges (Single Seat) und Navigations-solofluges (Trainingsteilnehmer + Trainingsteilnehmer), über 26 Flugstunden ohne Soloflüge, bis zu einem reinen Autorotations-Modul mit 10 Flugstunden.

Allen Ausbildungen war gemeinsam, dass die Trainingsteilnehmer das „pure“ Fliegen mit der Bell 206 ohne unterstützende Einflussnahme durch einen Autopiloten oder andere Systeme sehr schätzten. Dass die Bell 206 im Vergleich zum in der HGA eigentlich genutzten Schulungshubschrauber EC135T1 weniger modern ist, wurde dabei nicht als Nachteil empfunden. Das Fliegen mit der Bell 206 machte einfach nur Spaß. Darüber hinaus diente die Bell 206 als Plattform, um die Kompetenzen bereits erfahrener Hubschrauberpiloten aufrecht zu erhalten und zu verbessern. Die meisten dieser Luftfahrzeugführer empfanden die Einfachheit der Bell 206 als Vorteil, ins-

besondere wenn dienstliche Zwänge die regelmäßige Teilnahme am Flugdienst erschwerten.

Es wurden insgesamt 55 Lehrgänge in verschiedenen Variationen erfolgreich durchgeführt, wobei hunderte von Trainingsteilnehmern von diesem nicht mehr ganz so jungen, aber zuverlässigen Hubschrauber profitierten. Dabei wurden mit den sechs Bell 206 über 12.560 Stunden geflogen und mehr als 72.000 Landungen durchgeführt, davon ca. die Hälfte als Autorotation, was die Bedeutung dieses Hubschraubers für die Ausbildung und Handlungssicherheit von Hubschrauberpiloten beim Autorotieren unterstreicht.

Der letzte Flug einer Bell 206, der D-HMFD, im Rahmen der HGA war ein Navigationscheckflug. Dieser symbolische Abschiedsflug markiert das Ende einer Ära in der HGA sowie des IHTC und der Piloten, die seit 2018 dort ausgebildet

wurden. Während die Maschinen ab dem kommenden Jahr außerhalb der Bundeswehr weiterfliegen, werden die Erinnerungen an die unzähligen Flugstunden und die wertvollen Lektionen, die sie vermittelt hat, weiterleben. Das FlyOut für die Bell 206 wird Ende des III. Quartals stattfinden. Es ist jedoch sicher, dass das Vermächtnis in den Fähigkeiten und dem Wissen der Piloten, die auf dem Hubschrauber ausgebildet wurden, weiterleben wird. Während das IHTC auf dem Weg in Richtung der Produktfamilie Leichter Kampfhubschrauber (LKH), der dann auch in Achum für die HGA eingesetzt wird, in eine neue Ära eintritt, bleibt der BSHS B206 unvergessen in den Annalen der Hubschrauberausbildung.

Der Autor:
OTL Sascha F., IHTC

Fotos:
Bozic, IHTC FMZ

Lesenswertes

Die Realisierungsumsetzung im **Projekt LKH**

Eine gemeinsame Herausforderung für unsere Truppengattung

Das Projekt Leichter Kampfhubschrauber (LKH) – Hand auf's Herz – viele in unserer Truppengattung verbinden damit etwas. Oftmals wird sehr emotional über die Leistungen und Reichweite des Hubschraubers diskutiert. Weniger über abstandsfähige Bewaffnung und moderne C2. Aber wie stellt sich das Projekt denn wirklich dar? Begriffe wie Ablösung unserer Ausbildungsluftfahrzeuge, „Brückenlösung“ für den Fähigkeitsbeitrag Wirkung aus der Luft, Sicherstellung des deutschen Beitrag zum NATO-Planungsziel, neue Fähigkeiten im Bereich Launched Effects, Manned Unmanned-Teaming (MUM-T), eine neue Qualität weitreichender Bewaffnung ... kommen da als erstes in den Sinn. Aber auch der Gedanke einer riesigen Herausforderung für unserer Truppengattung, die wir nur gemeinsam angehen können, sicherlich der größten seit Einführung des Waffensystems (WaSys) NH90 und Kampfhubschrauber (KH) TIGER.

Keine Bange, dieser Beitrag ist keine Blaupause von Firmendokumenten. Und hier sollen auch keine Vergleiche zu anderen WaSys gezogen werden – selbiges haben wir in der Vergangenheit in unserer Beratungsfunktion für das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) getan. Ziel dieses Beitrags ist es, den Fokus in die Gegenwart und Zukunft des Projekts zu lenken. Auf Basis der vorgegeben politischen Entscheidungen sollen hier der aktuelle Sachstand im Projekt LKH sowie der Stand der Realisierungsumsetzung dargelegt werden.

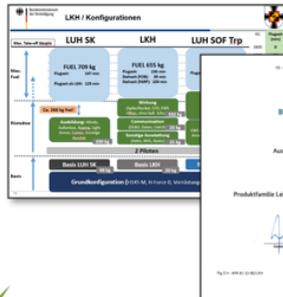
Aber lesen Sie selbst. . .

Mit Billigung der Vorlage zur Entscheidung BMVg Planung II 4 durch Herrn Staatssekretär Benedikt Zimmer am 13. Januar 2023 und der darauf basierenden Weisung vom 24. April 2023 wurden die bisherigen Anteile des Projekts Leichter Mehrzweckhubschrauber Streitkräfte

(LUH SK) als „Produktfamilie Leichter Kampfhubschrauber (LKH)“ weitergeführt. Ziel des Projekts ist der eingeschränkte Fähigkeitserhalt Kampfhubschrauber als Brückenlösung bis zur Entscheidung über die Nachfolge des KH TIGER, die schnelle Steigerung der Verteidigungsfähigkeit Deutschlands durch kurzfristig marktverfügbare Luftfahrzeuge bei zeitgleicher Eignung zur Ausbildung und Professionalisierung von Hubschrauberführeroffizieren (HFO) sowie Ausbau der Verlegefähigkeit von Spezialkräften. Nutzer und Betreiber sind die Teilstreitkräfte Heer und Luftwaffe.

Das Projekt „Produktfamilie LKH“ umfasst dabei den Kauf von bis zu 82 marktverfügbaren Hubschraubern des Luftfahrzeugmusters MBB-BK-117 D-3m mit der Firmenbezeichnung „H145M H Force“ der Firma Airbus Helicopters (AHD) inklusive Ersatzteilerstaustattung, Bewaffnung und Munition zur Nachweisführung,

PROJEKTHISTORIE LKH



AWE 30.08.2023:



Vertragsschluss 13.12.23:



25 Mio 13.12.23:

VzE St's am 13.01.23 gezeichnet:

- Beschleunigte Beschaffung 24 LKH aus Sondervermögen.
→ Brückenlösung zum eingeschränkten Fähigkeitserhalt.
- Direktvergabe LKH in Rahmenvertrag mit LUH SK.
→ Produktfamilie H145 / H145M
- **Ausplanung aller Lfz als schnell aufrüstfähige H145 M**

Vertragsverhandlungen 09/23:

2023

Simulatoren, sowie weitere Leistungen für Erstausbildung und In-Service-Support nach DEMAR.

Alle Waffensysteme LKH Ausbildung und LKH Kampf, welche nahezu baugleich sind, sollen dabei zunächst durch AHD technisch bereitgestellt werden. Mit Anerkennung eines Instandhaltungsbetriebs (IHB) Heer im Standardverfahren ist der Betrieb durch militärisches Personal lediglich im Kampfhubschrauberregiment 36 (KpFHubschrRgt 36) vorgesehen.

Mit Vertragsschluss am 13. Dezember 2023 befindet sich das Projekt in der Realisierung. Der Vertrag deckt dabei den Zeitraum bis 31. Dezember 2030 ab, in dem die Luftfahrzeuge an den Standorten Bückeburg, Niederstetten und Faßberg (LKH Ausbildung) in einem Full Service Support Vertrag gewartet und bereitgestellt werden. Am Standort Fritzlar soll diese Phase des „Anfangs-

flugbetrieb“ durch die Übernahme dieser Aufgaben durch die Truppe mit Aufstellung eines IHB Heer mit Betriebsstätte KpFHubschrRgt 36 in 2028 enden. Dann sollen idealerweise nur noch Aufgaben der Base Maintenance sowie die durch die logistischen Prozesse des Herstellers bedingte Tätigkeiten durch AHD wahrgenommen werden.

In Ermangelung einer strukturellen Einführungsorganisation hat Chef des Stabes Kommando Heer (KdoH) am 25. Januar 2024 die Realisierung im Rahmen einer ablauforganisatorischen Einführungsorganisation angewiesen. Der Befehl für die ablauforganisatorische Realisierungsorganisation ist aktuell im KdoH in der Zeichnung.

Die ersten beiden LKH Ausbildung (Batch #1) werden ab November 2024 in Bückeburg stationiert und dienen im Wesentlichen dazu, die dann auf LKH umgeschulten HFO weiter zu

qualifizieren und die Umstellung der HGA vorzubereiten. Diese werden noch keine militärischen Bauteile wie auch militärischen Funkgeräte beinhalten. Selbige kommen erst mit dem eigentlichen Auslieferungsbeginn ab Oktober 2025.

Als wesentliche Meilensteine im Projekt können aufgeführt werden:

- ◆ **07/08 2024:** Beginn Transferschulung FLB IHTC... bei AHD
- ◆ **11/2024 u. 12/2024:** Zulauf LKH Batch #1 (Fähigkeitserhalt FLB IHTC)
- ◆ **01/2025:** Beginn EinsPrfg LKH Ausbildung
- ◆ **ab 10/2025:** Zulauf LKH Ausbildung am IHTC
- ◆ **10/2025:** Zulauf LKH Kampf bei WTD 61

- ◆ **10/2025:** Beginn EinsPrfg LKH Kampf
- ◆ **ab 08/2026:** Zulauf LKH Kampf KpfHubschrRgt 36
- ◆ **ab 04/2027:** Zulauf LKH Ausbildung TrspHubschrRgt 30
- ◆ **ab 01/2028:** Auslieferung HMSD SkyVis II
- ◆ **ab 03/2028:** Zulauf LKH Ausbildung TrspHubschrRgt 10

Der Anweisung ChdSt KdoH folgend gilt es nun unter Federführung General Flugbetrieb Heer (GenFlBtrbH), diese ablauforganisatorische Realisierungsorganisation LKH umzusetzen. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, die heeresinternen Aufgaben und Verantwortlichkeiten in der Einführung des LKH bis zum Herstellen FOC LKH Ausbildung bzw. Kampf zu steuern und zu überwachen. Die Verantwortung des Bevollmächtigten Vertreters des Heeres im Amt für Heeresentwicklung (AH-Entwg) II 3 als zentralen und entscheidungsbefugten Ansprechpartner im projektseitigen Integrierten Projekt Team (IPT) bzw. gegenüber der Projektleitung im Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) für alle leitungsrelevanten Entscheidungen im Projekt bleibt davon unberührt.

Die Realisierungsorganisation hat ihre Arbeit zum 01. April 2024 mit einem Steuerungspanel im KdoH unter Leitung GenFlBtrbH und einer Projektgruppe im nachgeordneten Bereich unter FF AHEntwg aufgenommen.

Im Zuge der Realisierung wird derzeit eine Umsetzung der Fähigkeiten wie folgt angestrebt:

- ◆ **IOC LKH Ausbildung: 06/2026** – Erstbefähigung mit zwei Hörsälen HGA auf Muster H145 M ist vorhanden
- ◆ **FOC LKH Ausbildung: 01/2027** – HGA ist auf das Muster H145 M umgestellt
- ◆ **IOC LKH Kampf: 12/2028** – Kräftebeitrag NATO KHS mit 12 LKH im gemischten Hubschraubereinsatzverband (gemHubschrEinsVbd) kann gestellt werden
- ◆ **FOC LKH Kampf: 01/2032** – 72 LKH incl. Besatzungen in Rolle Kampf gem. NATO Forderung

Die Umsetzung der Realisierungsorganisation LKH orientiert sich an den Projektelementen des Customer Product Management (CPM). Hierbei wurde die Leitung der unterschiedlichen Bereiche in die Hände erfahrener Arbeitsgruppenleiter gelegt, welche die Arbeitsgruppenergebnisse vollumfänglich vertreten.

Die Bereiche Ausbildung, Logistik Infrastruktur, Personalauswahl und Einsatzbefähigung werden hierbei durch Arbeitsgruppen (AG) des KdoHubschr vertreten, wobei letztere AG deutliche Schnittmengen zur Arbeit im AHEntwg aufweist. AHEntwg II 3 vertritt die Bereiche Organisation, Vertragswesen und Weiterentwicklung.

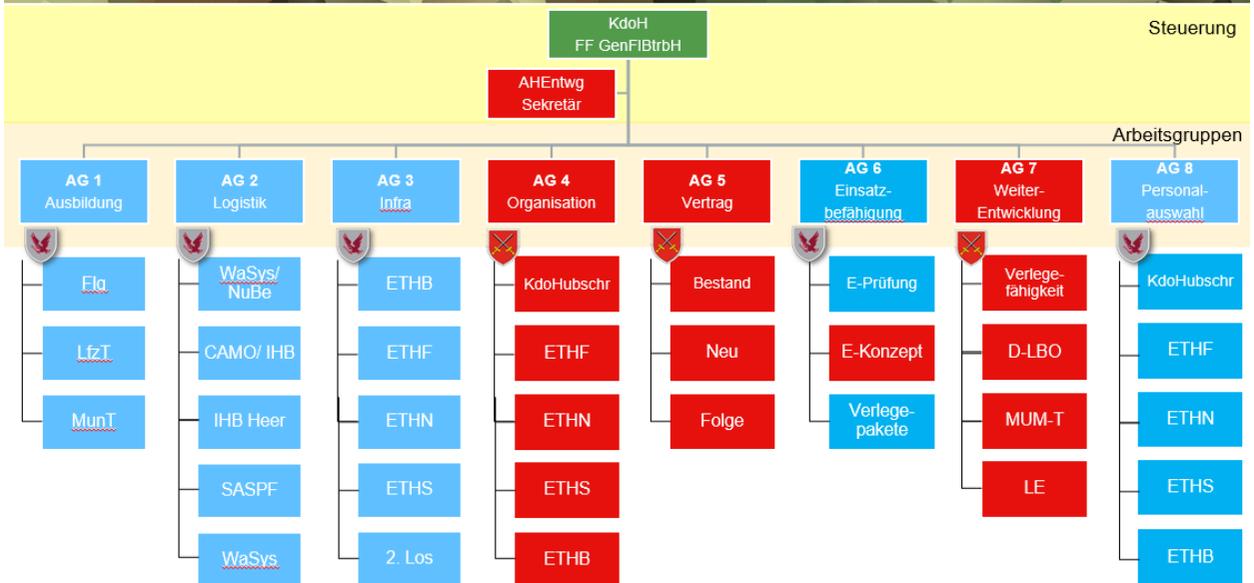
Die Erreichbarkeit der Arbeitsgruppen per Email folgt der Systematik: KdoHGenFlBtrbHRealOrgLKHAG „(Nr u. Thema)“ @bundeswehr.org

Die Herausforderungen der einzelnen Arbeitsgruppen sind dabei überaus vielfältig. Während sich die AG 1 Ausbildung im Schwerpunkt derzeit mit der Umsetzung eines durch Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw) genehmigten Ausbildungsprogramms auf Basis eines militärischen Regelungsraum sowie die Überführung des Simulatorzentrum (SimZ) in Bückeburg von EC135 auf LKH beschäftigt, gilt es parallel beispielsweise die Aufnahme von Ausbildungsmitteln am IHTC vorzubereiten sowie die vertraglich vereinbarten Luftfahrzeugtechnik (LftZ)-Ausbildungsplätze zu bewerten bzw. zu koordinieren.

Die AG 2 Logistik, vertreten über KdoHubschr Grp TLM LLZH hat derzeit im Wesentlichen die vorschriftenkonforme Übernahme und Aufnahme der Luftfahrzeuge und GSE an den unterschiedlichen Standorten sowie einen „Realitätscheck“ im Bereich der Verlegepakete im Blick. Bei letzterem soll erreicht werden, dass – wo möglich – ein querschnittlicher Einsatz von GSE bei allen EinsWaSys Anwendung findet. Aus einem noch zu erstellenden Einsatzkonzept gilt es perspektivisch das Instandhaltungskonzept des LKH und der Bewaffnung abzuleiten. Nicht zuletzt ist die ab 2028 vorgesehene Übernahme des LKH in einen IHB Heer vorzubereiten.

Im Bereich der AG 3 Infrastruktur steht die Vorbereitung und Bereitstellung der Infrastruktur an allen Standorten im Blick – auch wenn derzeit, gem. Meilensteinplan, der Fokus verständlicherweise auf dem Standort Bückeburg liegt. Hier gilt es, die Übergabe der Hallen 10, 2 und 5 vorzubereiten, Liegenschaftsüberlassungsverträge zu schließen ohne dabei den

ORGANIGRAMM PROJEKTGRUPPE REALISIERUNGSORGANISATION LKH HEER



zweiten Schritt – die Aufnahme LKH am Standort Fritzlar aus dem Auge zu verlieren. Parallel steht die AG in direktem Austausch mit AHD und Thales, welche gemeinsam Verantwortung für die Transformation des SimZ in Bückeburg tragen. Wer die Zeitlinien bei Infrastrukturprozessen kennt, erahnt die Herausforderungen, gerade dort, wo eine direkte Einflussnahme des Nutzers begrenzt ist.

Die AG 4 Organisation wird durch AHEntwg II 3 (2) vertreten. Die für eine Aufnahme nötigen Materialelemente in den Strukturen der Bw sind umgesetzt. Entwürfe für die Abbildung einer Soll-Organisation Personal (SollOrgPers) LfzT im KpfHubschrRgt 36 sind entwickelt. Aus ihnen leitet sich u.a. der vertraglich umzusetzende LfzT-Ausbildungsbedarf ab. Die SollOrg-Pers in den Transporthubschrauberregimentern wird bezogen auf die HFO perspektivisch eine Abbildung in Wahrnehmung

vorsehen, dienen doch die LKH in den TrspHubschrRgt im Wesentlichen der Vorbereitung der HFO auf das eigentliche Einsatzwaffensystem (EinsWaSys) NH90. Die Anpassung der SollOrg im KpfHubschrRgt 36, in welchem insbesondere in der LfzT durch den nach DEMAR betriebenen LKH die größten Änderungen erfolgen, soll in einem ersten Schritt einer ablauforganisatorischen Erprobung unterzogen werden. Erst nach Bewährung der SollOrg-Planungen in der Praxis wird diese dann eingenommen.

Für die AG 5 Vertragswesen, welche durch AHEntwg II 3 (4) vertreten wird, steht die Umsetzung der Vertragsbestandteile im Fokus. Auch wenn sich AHD mit einem genauen Auslieferungsplan der GSE noch schwertut, gilt es hier, die vertraglich vereinbarten Meilensteine im Blick zu halten. Parallel wird bereits durch BAAINBw an einem Änderungsver-

trag gearbeitet, um projektseitig notwendige Anpassungen zu integrieren, eine geänderte Anzahl LfzT-Ausbildungen umzusetzen sowie die Verlegepakete wie angesprochen zu finalisieren. Am grundsätzlichen Wesen des Vertrages wird sich hierbei nichts ändern. Parallel wird am „Übergangsvertrag“ des SimZ am IHTC gearbeitet. Durch das schrittweise im Projekt LKH vorgesehene Wegbrechen der Simulatoren EC135 und das parallele Auslaufen des bestehenden Betreibervertrages mit CAE im März 2025 ist eine Neuausschreibung u.a. für die verbliebenen Bereiche CH-53 nötig. Heeresseitig steht hier der Flugstundenbedarf bzw. die Bereitstellungszeiten auf Simulatoren EC135 in 2025 und 2026 im Fokus.

Die AG 6 Einsatzbefähigung, vertreten durch KdoHubschr Grp TLM EinsPrfg u. ProjBgl hat die Erstellung des Einsatzprüfprogramms LKH zur Vorbereitung einer Integrierten

PROJEKT LKH KRITISCHER PFAD



Fähigkeitsaufwuchs LKH

Nachweisführung unter Einbeziehung WTD 61 im Fokus. Selbiges Programm soll im Sommer 2024 fertig erstellt sein. Im Januar 2025 soll die Einsatzprüfung (EinsPrfg) LKH Ausbildung beginnen, die EinsPrfg LKH beginnt im Anschluss je nach Verfügbarkeit der Luftfahrzeuge und der Verfügbarkeit der notwendigen Einzelkomponenten wie z.B. Bewaffnung. Der AG sind weitere Bereiche wie das Einsatz- bzw. Aufwuchskonzept LKH sowie die Verlegetherpakete zugeordnet.

Die AG 7 Weiterentwicklung, verortet im Bereich AHEntwg II 3 (1) richtet den Blick in die Zeit nach der eigentlichen Einführung LKH und hat den Aufwuchs neuer Fähigkeiten wie MUM-T, Launched Effects sowie der Integration D-LBO und die Verlegetherfähigkeit im Blick. Aber auch ganz pragmatische Punkte wie die perspektivische Prüfung der Beschaffung eines Ground Support Vehicle vom

Typ POLARIS, die Realisierung von Transportmitteln für die fünf Hauptrotorblätter im Lufttransport, die Umsetzung einer Mass/Balance App für das Electronic Knee Board ... sind diesem Bereich zuzuordnen.

Die AG 8 Personalsteuerung, verortet im Stab KdoHubschr, hat schlussendlich die Auswahl der Fluglehrberechtigten (FLB) am IHTC, der HFO der EinsPrf/Stdsg und der ersten HFO Rgt 36 in 2024/2025 im Blick, ohne dabei das berechtigte Interesse der Einsatzverbände an rechtzeitig ausgebildeten Multiplikatoren auf dem WaSys LKH Kampf und Ausbildung aus dem Auge zu verlieren.

Unterm Strich: vielfältige Themen, die sich im Wesentlichen mit der aktuellen Vertragsumsetzung und am Ziel einer möglichst bruchfreien Sicherstellung der Ausbildungsbefähigung LKH sowie der Einsatzbefähigung LKH ausrichten.

Alle Arbeitsgruppen haben bei ihrer Arbeit den kritischen Pfad im Projekt im Blick. Entsprechende Abgleiche werden im Sinne eines Qualitätsmanagements monatlich in Federführung AHEntwg II 3 (4) zusammengetragen.

Getragen wird diese gemeinsame Arbeit der Arbeitsgruppen durch ganz viele fleißige Menschen in allen Verbänden unserer Truppengattung und in den Kommandobehörden, welche hier Entscheidungen vorbereiten und umsetzen. Ohne diese, oft im Hintergrund agierenden, „helfenden Hände“ wäre die Umsetzung eines solchen Projektes nicht denkbar. Mein aufrichtiger Dank an dieser Stelle Ihnen allen.

Ein letztes Wort: Natürlich begegnen uns immer wieder Fragestellungen, die sich an der Zukunft des LKH und der „Post-KH TIGER Zeit“ festmachen. Was kommt nach der Brückenlösung? Wie werden wir den NATO-Planungszielen langfristig

gerecht? Wie ist eine Aufwuchsfähigkeit der LKH Ausbildung mit noch zu beschaffenden Waffen und Rüstsätze zum LKH Kampf vorgesehen? Wie werden diese finanziert? Wo werden diese gelagert? Wie wird sichergestellt, dass nach Aufrüstung der WaSys ausgebildete Besatzungen für die Einsatzaufgabe in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen? Wie kann die aufwachsende Anzahl an LKH dann militärisch betrieben werden ... und, und, und.

Viele Fragen die in unserer Truppengattung diskutiert, vorbereitet und – wo möglich und selbst umsetzbar – entschieden werden müssen. Der Blick in die Zukunft, so

verständlich und wichtig dieser für unsere Truppengattung ist, steht jedoch, auch aufgrund der begrenzten Personalressourcen, nur in Teilen im aktuellen Fokus der Realisierungsorganisation LKH. Hier geht es zumeist vordringlich um das „hier und jetzt“ – um die Umsetzung des geschlossenen Vertrages. Ich möchte ein Bild beleihen, „Wir müssen jetzt das essen, was auf dem Tisch steht“, ohne dabei die „Speisekarte“ aus den Augen zu verlieren.

Neugierig geworden? Für sämtliche Fragen um das Thema materielle Weiterentwicklung der Truppengattung steht mein Dezernat und ich Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Der Autor:

OTL Sven Sch.,
AHEntwg II 3 (4), DezLtr MatWE HFlgTr

Fotos:

AHEntwg II 3 (4), DezLtr MatWE HFlgTr

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!!!

Lesenswertes

Hubschraubereinsatz im Heer

Rollen und Aufgaben des Kommando Hubschrauber im Wandel

Das erst 2021 geschaffene Kommando Hubschrauber, geführt durch einen Brigadegeneral, mit Sitz im niedersächsischen Bückeburg, mit Anteilen in Köln, vereint alle wesentlichen Fähigkeiten zu Führung, Ausbildung, Bereitstellung und Einsatz von bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen des Heeres unter einem Dach. Als Fähigkeitskommando aufgestellt, hat das Kommando Hubschrauber drei wesentliche Auftragsfelder, die sich unter den Oberbegriffen „Truppendienstliche Führung“, „General der Heeresfliegertruppe“ und „General Flugbetrieb Heer“ zusammenfassen lassen.

Truppendienstliche Führung der Heeresfliegertruppe

Truppendienstlich führt das Kommando Hubschrauber alle Heeres-

fliegerkräfte, das Transporthubschrauberregiment 10 in Faßberg, das Transporthubschrauberregiment 30 in Niederstetten, das Kampfhubschrauberregiment 36 in Fritzlar, das Internationale Hubschrauberausbildungszentrum in Bückeburg, Faßberg und Le Cannet des Maures (FRA) sowie das Systemzentrum Drehflügler Heer in Donauwörth mit insgesamt mehr als 4.400 Soldatinnen und Soldaten sowie zivilen Mitarbeitenden.

Hierbei schafft das Kommando Hubschrauber die Voraussetzungen für die Bereitstellung einsatzbereiter Kräfte der Heeresfliegertruppe für Übungen und Einsätze im gesamten Aufgabenspektrum militärischer Aktivitäten, von Einsätzen zur Nationalen Krisenvorsorge (NatKV) und im Internationalen Krisenmanagement (IKM) bis hin zur Landes- und Bündnisverteidigung (LV/BV) im gesamten Spektrum der Luftbeweglichkeit

von Landstreitkräften mit den Hauptwaffensystemen Kampfhubschrauber TIGER (KHT) und Mittlerer Transporthubschrauber NH90 (auch: Taktischer Transporthubschrauber - TTH) bis hin zur subsidiären Unterstützung im Zuge der Hilfeleistung im Inland (HiLstg). Das Kommando Hubschrauber ist neben umfänglichen Abstellungen von Einzelpersonal derzeit als Leitverband Kosovo Force (KFOR) sowie in der Führung des Hub North der EU Ausbildungsunterstützung Ukraine (EUMAM) gebunden.

General der Heeresfliegertruppe

In der Rolle „General der Heeresfliegertruppe“ (GenHFlgTr) nimmt das Kommando Hubschrauber eine Sonderrolle im Heer ein. Während die

Ausbildungseinrichtungen sowie die Erarbeitung der Grundlagen der Ausbildung grundsätzlich im Ausbildungskommando verortet sind, wird die Verantwortung für die gesamte heeresflieger- und hubschrauberspezifische Ausbildung, von allgemeinmilitärischer, über technische bis hin zu fliegerischer Ausbildung, nationaler Trainingsteilnehmer aller Teilstreitkräfte sowie multinationaler Trainingsteilnehmer durch das Internationale Hubschrauberausbildungszentrum in Verantwortung des Dezernat Ausbildung der Gruppe Grundsatz/Grundlagen des Kommando Hubschrauber als fachlich zuständige Stelle wahrgenommen.



General Flugbetrieb Heer

Die Funktion „General Flugbetrieb Heer“ (GenFlBtrbH) nimmt für den Inspekteur des Heeres die Verantwortung für Erarbeitung fachlicher Grundlagen, Regelungen und Vorschriften in allen Belangen des unbemannten und bemannten militärischen Flugbetriebs im Heer einschließlich der Verteilung der Hochwertressource Hubschrauber für die Bedarfsträger innerhalb und außerhalb der Bundeswehr wahr. Darüber hinaus vertritt GenFlBtrbH alle Belange und Forderungen des Heeres gegenüber anderen Organisationsbereichen sowie Regulierungsbehörden und trägt zur Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung teilstreitkraftübergreifender konzeptioneller Grundlagen bei.

Die Betriebs- und Versorgungsverantwortung (BVV) für Luftfahrzeuge, Luftfahrtgeräte und Zusatzausstattung des Heeres während der Nutzung wird durch die Gruppe Technisch-logistisches Management Luftfahrzeuge, Luftfahrtgerät

und Zusatzausstattung des Heeres (TLMLLZH) wahrgenommen. Dazu werden alle für die Luftfahrzeuglage relevanten Daten und Sachverhalte gesammelt, aus-/bewertet und in eine Gesamtplanung mit dem Bundesamt für Ausrüstung Information und Nutzung, dem Logistikzentrum der Bundeswehr sowie dem Luftwaffentruppenkommando gemäß den Vorgaben des Inspekteur Heer eingebracht.

Mit dem Leitenden Fliegerarzt Heer stellt Kommando Hubschrauber umfangliche Beratung des Heeres in allen Belangen der fliegerärztlichen Versorgung im In- und Ausland sowie Schnittstellen zur Luftwaffe und dem zentralen Sanitätsdienst der Bundeswehr sicher.

Auswirkungen des Ukraine-konflikts – vom Grundbetrieb zur operationellen Rolle

Seit der völkerrechtswidrigen Annexion der ukrainischen Krim durch Russland im Jahr 2014 hat die NATO den militärischen Schwerpunkt auf die Bündnisverteidigung zurückverlegt. Schon heute leistet die deutsche Heeresfliegertruppe ablauforganisatorisch mit der Aviation Task Force NATO Response Force (NRF) Land einen wesentlichen Beitrag zur Bündnisverteidigung. Bis 2025 sind die Hubschrauberkräfte des Heeres zu befähigen, ein NATO Korps im hochintensiven Gefecht mit den Fähigkeiten Kampf und Transport als Teil des deutschen Beitrags im Rahmen NATO Force Model (NFM) kaltstartfähig und durchhaltefähig zu unterstützen, um so einen substantiellen Beitrag zur Abschreckung und Verteidigungsfähigkeit zu leisten.

Einsatzverpflichtungen werden bisher ablauforganisatorisch aus der Grundstruktur der Heeresfliegerregimenten „tailored to the mission“ bereitgestellt. Diese Grundstruktur wurde im „Heer 2011“ auf die



Umschwenken auf eine operationelle Rolle in der Landes- und Bündnisverteidigung ist eine zeitnahe Ertüchtigung notwendig, sodass Verbände der Heeresfliegertruppe für unterschiedlichste Bedarfsträger eingesetzt und geführt werden können und so ein essentieller deutscher Hubschrauberbeitrag für die Verteidigungsplanung des NATO-Bündnisses geleistet werden kann.

Neue Aufgabe: Korpstruppe für die NATO

Die Heeresfliegertruppe wird im NFM, ebenso wie die Division 25, einen entscheidenden Beitrag zur Durchsetzungsfähigkeit eines NATO Korps im Rahmen der Kollektiven Verteidigungsplanung leisten. Dazu muss das Kommando Hubschrauber zu einem operationellen Kommando ertüchtigt werden. In einem ersten Iterationsschritt wird das Kommando Hubschrauber ablauforganisatorisch einen gemischten Hubschraubereinsatzverband mit bis zu vier Manöverelementen aus der Aufbauorganisation unter Einbindung der gesamten Heeresfliegerexpertise des Heeres sowie unterschiedlichster Fähigkeiten der anderen militärischen Organisationsbereiche ausbringen und in multinationalen Übungsserien neue Verfahren und Prozesse erproben. Die hier gewonnenen Erkenntnisse liefern einen wesentlichen Beitrag zur aufbauorganisatorischen Rückbesinnung der Truppengattung zu LV/BV und darüber hinaus wichtige Impulse für die Weiterentwicklung fliegender Systeme in der Bundeswehr. Dieser Zwischenschritt stellt, strukturbedingt, ein „Allmannsmanöver“ dar.

IKM-Einsätze, also auf den Einsatz aus fester Infrastruktur (Feldlager) gegen irreguläre Kräfte ohne komplexe Waffensysteme und mit durchgängiger eigener Luftherrschaft, optimiert. Die Heeresfliegerverbände sind daher teilbeweglich, Stab und Fachgruppen des Kommandos ortsfest ausgeplant. Die Fähigkeit zum hochbeweglichen und hochintensiven Gefecht sind in der Aufbauorganisation insbesondere im Bereich der Logistik und IT-Systeme derzeit eingeschränkt ausgeprägt. Das Kommando Hubschrauber verfügt als Fähigkeitskommando aufbauorganisatorisch derzeit nicht über organische Sicherungs-, Führungs- und Einsatzunterstützungskräfte.

Die Erfahrungen des Ukrainekriegs haben die Bedeutung des Systems der Verbundenen Waffen auf dem Gefechtsfeld erneut belegt. Fliegende Plattformen, bemannt wie unbemannt, leisten insbesondere in der Rolle „Kampf“ einen bedeutenden Beitrag zur Operationsführung. Jedoch zeigt sich auch, dass die

aus den Anti-Access/Area-Denial (A2AD) Fähigkeiten des Gegners erwachsende Bedrohung für diese Hochwertassets eine deutliche Weiterentwicklung der Verfahren und Prozesse des Hubschraubereinsatzes angelehnt an die Verfahren des „Kalten Krieges“ zwingend erforderlich machen. Auch das Zusammenwirken mit Luftstreitkräften sowie die Durchführung taktischer Aktivitäten unter A2AD-Bedrohung aber auch Fragen der Versorgung und Erhöhung der Überlebensfähigkeit sind ausschlaggebend für die zukünftige Entwicklung.

Als für den Grundbetrieb in Friedenszeiten aufgestelltes Fachkommando sind die aufbauorganisatorischen Fähigkeiten des Kommando Hubschrauber derzeit insbesondere im Bereich des Militärischen Nachrichtenwesens, der Planungs- und Führungsfähigkeit inklusive der Beratungsfähigkeit anderer Verbände sowie der Betrieb eines Gefechtsstandes mit modernen und interoperablen Führungsmitteln nur bedingt ausgeprägt. Im



Bis zu Beginn der 2030er Jahre sollen so durchsetzungsfähige, an aktuellen technologischen Entwicklungen (u.a. Manned-Unmanned-Teaming) und die Fähigkeiten eines „Peer-Competitor“ ausgerichtete Heeresfliegertruppe entstehen, die auf dem Gefechtsfeld der Zukunft einen wesentlichen Beitrag für die Kollektive Verteidigung des NATO-Bündnisgebietes in einer multinationalen Einsatzumgebung leistet. Die damit verbundenen umfangreichen Untersuchungen sind bereits eingeleitet, eine Initialbefähigung der zukünftigen „Aviation Brigade“, anfänglich ablauforganisatorisch als gemischter Hubschraubereinsatzverband ausgebracht, wird zum Jahreswechsel 2024/25 erwartet.

Das Gefechtsfeld der Zukunft wird die Heeresfliegertruppe vor zunehmend komplexe Herausforderungen stellen. Dem Gefecht der verbundenen Waffen in einer vernetzten Operationsführung wird eine entscheidende Rolle beim Gewinnen der militärischen Überlegenheit gegen einen ebenbürtigen Kontrahenten zukommen. Analog zu den Erfahrungen

mit dem General Defence Plan des Kalten Krieges wird auch hier eine stetige Evaluation und Anpassung der Verteidigungsplanungen notwendig sein, um auf neue Bedrohungslagen reagieren zu können.

Dieser Realauftrag wird zukünftig Anleihe auf alle Ressourcen der Streitkräfte nehmen müssen, um eine glaubhafte Abschreckung, im ungünstigsten Fall aber auch ein Bestehen auf dem Gefechtsfeld, sicherstellen zu können. Die Heeresfliegertruppe, wie die Streitkräfte in Gänze, müssen robuster, kriegstauglicher – kaltstartfähiger – werden. Eine Abkehr vom „Kontingentsdenken“ im Feldlager hin zu einer persönlichen militärischen Betroffenheit im hochmobilen Einsatz und bei regelmäßiger Übungstätigkeit im Einsatzraum ist zwingend geboten. Eine generelle ständige Einsatzbereitschaft muss wieder der Normalzustand werden.

Die Weiterentwicklung der Hubschrauberkräfte des Heeres muss dazu einen entscheidenden Beitrag leisten. Um den Anschluss an unsere Verbün-

deten und Partner sowie an aktuelle und zukünftige Bedrohungslagen halten zu können, ist die Befähigung des Kommando Hubschrauber zu einem operationellen Kommando insbesondere unter den Gesichtspunkten der Interoperabilität sowie die Integration des Leichten Kampfhubschraubers (LKH) in den Wirkungsverbund der Landstreitkräfte kontinuierlich weiterzuverfolgen. Dabei sind Integrationsmöglichkeiten multinationaler Partner wo immer möglich und nötig zu identifizieren und nachhaltig zu verfolgen.

Mittendrin statt nur dabei

Die Zeitenwende ist in der Heeresfliegertruppe angekommen und erste erforderliche Schlussfolgerungen wurden gezogen. Vor der Truppengattung stehen große Veränderungen, die alle Angehörigen eines Heeresfliegerverbandes über kurz oder lang betreffen werden. Die Zukunft der Truppengattung hängt wesentlich von der Bereitstellung eines Heeresfliegerverbandes als Korpstruppe ab Januar 2025, der Einführung des LKH ab 2026 sowie der Weiterentwicklung des Kommando Hubschrauber zu einer Heeresfliegerbrigade ab.

Unverändert stehen die Heeresflieger jederzeit bereit, ihren stets verlässlichen Beitrag zur Luftbeweglichkeit – im gesamten Leistungsspektrum zwischen nationaler Krisenvorsorge und „LV/BV“ – weltweit für das Heer, die Bundeswehr sowie das Bündnis bereitzustellen.

Der Autor:

OTL i.G. Kai M.

KdoHubschr, Abteilungsleiter G3

Fotos:

Schulze, Dorow, Schiehandl

Ein „großes Stück NATO“

Drei Bündnispartner, zwei Dimensionen und ein Ziel

Niederländische Kampftruppe, amerikanische und deutsche Transport- und Kampfhubschrauber, deutsche Ausbildungsplattform: zwei Wochen lang hieß es im Ausbildungs- und Übungszentrum Luftbeweglichkeit „Bündnisfähigkeit beweisen und von- und miteinander lernen“. Eine der Säulen des Zentrums ist die simulationsgestützte Ausbildung, die der Truppe mit dem Virtual Battle Space 4 ein topmodernes, taktisches Verfahrenstraining bieten konnte.

Die Vorbereitungen für diesen Übungsdurchgang hatten schon vor mehreren Monaten begonnen: Planungskonferenzen, Unterkünfte, Übungsraumanforderungen, Landezonenerkundungen, Flugzeiten und nicht zuletzt auch Stresstestproben für die neuen Simulationssysteme. Ende Februar war es dann soweit: Vom 1st Battalion, 214th Aviation Regiment (General Support Aviation Battalion), 12th Combat Aviation Brigade kamen vier

US-amerikanische Transporthubschrauber vom Typ UH-60 „Blackhawk“ und drei Transporthubschrauber CH-47 „Chinook“ auf den Flugplatz Celle, genauer zum Ausbildungs- und Übungszentrum Luftbeweglichkeit. Die amerikanischen Maschinen wurden bereits erwartet, denn ihr Übungsdurchgang R-S 01/24 war eng verflochten mit dem parallelaufenden Ausbildungsabschnitt des 11. Luftsturmbataillons der 11. Luftmobilen Brigade, die als niederländischer Anteil zur Division Schnelle Kräfte gehört. Dazu kam eine Rote Kampfhubschrauber des Kampfhubschrauberregiments 36 aus Fritzlar.



„Together we will learn and succeed“ - Gemeinsame Ausbildung für Vertrauen und Interoperabilität an der Basis!

Auch wenn multinationales Zusammenwirken für alle beteiligten Truppen ein Teil ihrer Befähigung



gung ist, sind solche gemeinsamen Durchgänge immer etwas Besonderes. So operierten Blackhawk-Hubschrauber nicht zum ersten Mal am Ausbildungs- und Übungszentrum Luftbeweglichkeit, alltäglich sind sie aber weder für die deutschen noch für die niederländischen Kräfte. Die Chinook hingegen wird in den niederländischen Streitkräften bereits geflogen und auch in der Bundeswehr soll der schwere Transporthubschrauber künftig eingesetzt werden. Diese unterschiedlichen Abholpunkte stellen damit einen Unterschied zu nationalen Übungsdurchgängen dar, Inhalte können nicht einfach nur in englischer Sprache angeboten werden.

Celle als zentrale und multinationale Ausbildungsplattform

Dafür bietet das Zentrum mit der Erfahrung und Expertise des Personals vor Ort und seinem Selbstverständnis als Ausbildungsplattform ideale Voraussetzungen. Vieles kann die Übungstruppe an den Heimatstandorten nicht abbilden.

Teil der Übungsdurchgänge ist unter anderem der gemeinsame Planungsprozess aller Akteure in einer Operation hoher Intensität. Hier sollen Hubschrauberbesetzungen und Bodentruppe bei der gemeinsamen Arbeit in einem fordernden Übungsszenario alle erforderlichen Kenntnisse über die gegenseitigen Fähigkeiten, Informationsbedarfe aber auch über vorhandene Grenzen entwickeln.

In der Zusammenarbeit verschiedener Nationen zeigt sich dies in einer rasant ansteigenden Lernkurve., wie der Leitungsstabsoffizier des Übungsdurchgangs, Oberstleutnant Moritz S.

erklärt: „Taktiken und Verfahren, die sogenannte Tactics, Techniques and Procedures (TTPs) sind immer unterschiedlich.“ Mit akribischer Vorbereitung und präzisen Absprachen vor Ort lassen sich Bekannte Verfahren aber anpassen und übertragen, beispielsweise vom NH90 auf den Blackhawk.

„Herausgekommen ist ein grundlegendes Verfahren, das unsere taktische Expertise, die Sicherheitsvorgaben der Amerikaner und die Einsatzgrundsätze der Niederländer vereint. Das war ein großes Stück NATO“, resümiert der Oberstleutnant zufrieden.

Virtual Battle Space 4: Quantensprung für die Simulation luftbeweglicher Operationen

Ob die Planungen und der Operationsplan der Übungstruppe funktionieren, wird im simulationsgestützten Verfahrenstraining erprobt. In einem äußerlich unauffälligen, ehemaligen Luftfahrzeughangar ist in den vergan-



genen Jahren eine ebenso vielfältige wie technisch anspruchsvolle, moderne und voll digitalisierte Simulationsplattform gewachsen.

Die Simulationsausbildungsbasis Luftbeweglichkeit

In diversen abgeteilten Boxen können die taktischen Manöverelemente in ihrer Truppeneinteilung und ihren jeweiligen Einsatzrollen üben. An Flugzeug- und Hubschrauberkonsolen werden die Luftfahrzeuge gesteuert, die UAV/UAS-Bodenkontrollstationen liefern Aufklärungsergebnisse und „Kampfgespräche“ erfolgen ausschließlich über digitale Headsets, wo sie jederzeit für die Auswertung mitgeschnitten werden können. Im Leitungsgefechtsstand verfolgen die Auswerter und das Leitungspersonal den Gefechtsverlauf, steuern die Abläufe und zeichnen in Echtzeit das Geschehen für die taktische Auswertung in der Zwischen- bzw. Schlussbesprechung auf.

Geübt wurde an computergestützten Simulationsstationen auf der System-



plattform „VBS 4“. Der „Virtual Battle Space“ war der Truppe zwar grundsätzlich durchaus bekannt, nicht jedoch in der Tiefe, in dem Nutzungsumfeld und in der Qualität, wie es in Celle angeboten wird. Und vor allem nicht in der neuen „4er“-Generation, die seit Anfang 2024 zur Verfügung steht und einen Quantensprung gegenüber der vorherigen Version darstellt. Insbesondere für die Simulation Luftbeweglicher Operationen wurde das neue System VBS4 als äußerst gewinnbringend wahrgenommen. Die weitere Nutzung dieses System in Celle ist daher die logische Konsequenz.

Interoperabilität und Standardverfahren

Teil der nationalen wie multinationalen Übungsdurchgänge sind zudem regelmäßig NATO-Standardverfahren wie beispielsweise der „9-Liner“ zum Abruf von Verwundetentransport oder das „CCA-Verfahren“, mit dem ein Kampfhubschrauber wie der deutsche TIGER der Truppe Feuerunterstützung leisten kann. Da diese Verfahren insbesondere für die schnelle, eindeutige und verbindliche Kommunikation zwischen verschiedenen Truppengattungen und unterschiedlichen Nationen dienen, stellen multinationale Übungsdurchgänge das ideale Anwendungsumfeld dar. Die klare Anwendung der NATO-Doktrin wurde von der Truppe sehr positiv wahrgenommen und ist wichtig für eine gute Interoperabilität und eine noch engere Zusammenarbeit für die kommenden Jahre.



Der Autor:

StFw Andrea N., Ausb/ÜbZLbwglk

Fotos:

StFw Andrea N., Ausb/ÜbZLbwglk

Heeresflieger unterwegs nach Rumänien

Die Luft ist gefüllt von einem donnernden Schlagen der Rotoren. Die Triebwerke sind über viele Kilometer zu hören. Wo normalerweise bereits ein Hubschrauber laut zu hören wäre, ist der Hall von über 30 Luftfahrzeugen im ganzen Tal zu hören. Wie eine Schlange zieht sich die Formation der Maschinen über den Himmel, eingerahmt von hohen und verschneiten Gipfeln. Was hier in den transsilvanischen Alpen für viel Aufsehen sorgt, ist die Multinational Aviation Task Force, zu Deutsch ein multinationaler gemischter Heeresfliegereinsatzverband. Dieser unter Führung des Transporthubschrauberregiments 30 stehende Verband wird für mehrere Wochen die Verteidigung des NATO Bündnisgebietes in Rumänien üben. Doch bis zu ihrem Einsatz musste viel geschehen und viele Räder ins Rollen gebracht werden.

Das Szenario

Eine feindliche Streitmacht hat das NATO Mitglied Rumänien überfallen. Aufgrund der über Monate vorherrschenden Spannungen wurde die Multinational Aviation Taskforce

bereits im April in Alarmbereitschaft versetzt. Im Übungsszenario wurde aus der Bereitschaft Ernst als feindliche Kräfte im Osten Rumäniens einfielen. Nach einer Reihe von Gefechten schafften es die rumänischen Streitkräfte, die Front im Osten zu stabilisieren. Gleichzeitig versuchte der Feind aber, die rumänische Führung sowie Verteidigungsfähigkeit mit gezielten Angriffen auszuschalten. Hierzu wurden feindliche Luftlandekräfte an mehreren Orten des Landes eingesetzt.

Dies ist der Moment, in dem der Hubschrauberverband eingesetzt wird. Bevor es aber dazu kommt, mussten viele Vorbereitungen getroffen werden. Mit Eingang der Alarmierung werden zunächst alle Soldaten der Task Force in Bereitschaft versetzt. Die Wege nach Rumänien wurden die Monate zuvor detailliert ausgeplant. Zusammen mit den Transitländern und der Gastgebernation werden Stopps, Übernachtungspunkte und die Begleitung der Konvois durch die Militärpolizei geplant. In mehreren Marschbän-



NH 90 im Landeanflug auf die FOB Karansebesch.



Die Marschbänder und Fahrzeuge der Multinational Aviation Task Force nach der Ankunft in Karansebesch.

dern rollen die Marschgruppen kurz darauf los. Die Verlegung der Kräfte im Landmarsch dauert nahezu fünf Tage und zieht sich insgesamt über zwei Wochen. Die Transportfahrzeuge fahren vor allem nachts.

Ankunft

Angekommen auf dem Flugplatz in Rumänien, richten die Soldatinnen und Soldaten der Multinational Aviation Task Force eine Forward Opera-

ting Base ein. Es wird alles für die Ankunft der rumänischen, spanischen und deutschen Hubschrauber vorbereitet. Dazu werden Wartungszelte aufgebaut, Bereiche für den Brandschutz und die Betankungswagen ausgewiesen sowie der Gefechtsstand eingerichtet.

Fahrzeuge, die auf der Fahrt Probleme gemacht haben, landen noch in der Instandsetzung. Ob Radfahrzeuge, Funkgeräte, Aggregate oder Waffen, die Soldaten des Instandset-

zungszugs der 1. Staffel des Transporthubschrauberregiment 30 sorgen dafür, dass das Gerät der Multinational Aviation Task Force einsatzbereit ist und bleibt. Als Werkstatt nutzen sie einen alten Hangar.

Das Flugfeld nimmt den Betrieb auf

Damit die Luftfahrzeuge landen können, müssen auch spezialisierte Teile ihren Betrieb aufnehmen. Windgeschwindigkeit, Luftdruck, Temperatur, Höhe der Wolkendecke und Luftfeuchtigkeit. Zusammen mit Kameraden des Aerologischen Messzugs des Zentrums für Geoinformationswesen der Bundeswehr generiert die Wetterzelle des Heeresfliegerverbandes Wetterdaten. Die Soldaten tragen so zur Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs der Multinational Aviation Task Force in der Forward Operating Base auf dem Flugplatz Karansebesch in Rumänien bei. Um einen Flugplatz zu betreiben, benötigt es aber vieler weiterer Elemente. So zum Beispiel das Personal des Towers. Hier arbeiten die Fluglotsen. Sie



Die Wartung der Luftfahrzeuge erfolgt auch in Zelten. Die Multinational Aviation Task Force muss leicht verlegbar sein und den Flugbetrieb ohne feste Infrastruktur aufrechterhalten können.

koordinieren alle Flugbewegungen in 10 km Umkreis um die Forward Operating Base und die Bodenbewegungen im Flugbetriebsbereich der Multinational Aviation Task Force. Im Fall von Luftnotlagen sind sie für das Krisenmanagement verantwortlich. Die Fluglotsen der militärischen Flugverkehrskontrolle der 1. Staffel des Transporthubschrauberregiment 30 haben eine große Verantwortung und sorgen für einen sicheren Ablauf des Flugbetriebs.

Die Wartung der Luftfahrzeuge erfolgt auch in Zelten. Die Multinational Aviation Task Force muss leicht verlegbar sein und den Flugbetrieb ohne feste Infrastruktur aufrecht erhalten können.

Für den langfristigen Flugbetrieb muss aber auch die Wartung der Maschinen sichergestellt werden. Dafür

sind die Fluggerätemechaniker und Fluggeräteavioniker des Wartungszuges der 5. Staffel verantwortlich. Ihr Auftrag ist es die Luftfahrttauglichkeit der Mehrzweckhubschrauber NH90 sicherzustellen. Dazu überprüfen sie alle 25, 50 und 100 Flugstunden den technischen Zustand der Maschinen und beseitigen Störungen. Dabei unter anderem Avionik-Checks, Ölstandskontrollen, die Reinigung der Triebwerke und eine Überprüfung der Antriebswellen.

Auch für die Betankung der Luftfahrzeuge nach der Ankunft muss einiges vorbereitet werden. Die Soldaten des Luftfahrttechnischen Versorgungszug Flugbetriebsstoff des Regiments stellen die Versorgung der Hubschrauber der Multinational Aviation Task Force in der Forward Operating Base Karansebesch mit Kraftstoff vom Typ F-34 sicher. Sie übernehmen

den Kraftstoff bei der Anlieferung, führen Qualitätskontrollen durch und lagern den Kraftstoff, bis er zum Betanken der Hubschrauber genutzt wird. Ihre Flugfeldtankwagen fassen 14.000 Liter, bei einer Druckbetankung erlaubt die Pumpenanlage der Fahrzeuge eine Abgabe von 600 Litern Kraftstoff in der Minute. Die Betankung eines Mehrzweckhubschraubers NH90 dauert weniger als 10 Minuten. Bei den Qualitätskontrollen wird von den Betriebsstofffeldweblen des Zugs der Verunreinigungsgrad des Kraftstoffs zum Beispiel durch Wasser und Schmutzpartikel geprüft. Nur einwandfreier Kraftstoff wird zur Nutzung freigegeben. Die Soldaten tragen so zur Betriebssicherheit der Hubschrauber bei.

Nach dem einrichten FOB auf dem Flugplatz Karansebesch und dem Abschluss aller Maßnahmen sind die Heeresflieger bereit. Die Luftfahrzeuge können eintreffen. Diesen steht nun eine acht Stunden lange Reise bevor. Bei den Kameraden aus Spanien dauert der Flug sogar zwei Tage. Wenn sie angekommen sind, kann aber die nächste Phase der Operation beginnen.

Gemeinsames Training

Bevor die Einsätze im Übungsszenario geflogen werden, müssen die Heeresfliegerkräfte untereinander Standardvorgänge und Verfahren üben und aufeinander abstimmen. Hierzu gibt es das Combat Enhancement Training und das Force Integration Training.

Das CET/FIT dient dazu die Kampfkraft der Truppe zu erhöhen und die Interoperabilität zu fördern. Bei gemeinsamen Flügen vom Flugplatz Ka-



Ein Lkw 15t mil gl Multi 2 des Luftfahrzeugtechnischen Versorgungszug Flugbetriebsstoff vom Transporthubschrauberregiment 30 setzt einen Tankcontainer Kraftstoff 9000 Liter im Gelände ab.



Spanische Fallschirmjäger üben das Auf- und Absitzen auf einen deutschen NH90.

ransebesch aus werden die Deutschen, Spanischen und Rumänischen Heeresflieger aufeinander abgestimmt. Aber auch für die Bodenkraft ist eine Integration und Abstimmung von Verfahren nötig. Bei Turda üben amerikanische, spanische und deutsche Fallschirmjäger die Zusammenarbeit mit rumänischen, spanischen und deutschen Transporthubschraubern der Multinational Aviation Task Force; dabei unter anderem das Boarden, das Verhalten in der Maschine, Notfallverfahren und das schnelle verlassen der Hubschrauber nach der Landung. Dies ist notwendig damit bei der Air Assault Übung alles reibungslos funktionieren kann.

Angriff aus der Luft

Am darauffolgenden Tag ist es dann auch soweit. Der Angriff der Fallschirmjägerkräfte beginnt. Mit Transporthubschraubern der Multinational Aviation Task Force werden die Soldaten in ihre Ladezonen geflogen.

Aufgenommen werden die Infanteriekräfte in der Pick-Up Zone (PUZ). In Schwärmen zu sechs Maschinen treffen die deutschen, spanischen und rumänischen Transporthubschrauber in der PUZ ein, landen in den ihnen zugewiesenen Bereichen. Dort warten bereits die deutschen, spanischen und amerikanischen Fallschirmjäger, wobei die Größe der Gruppen den in den Maschinen vorhandenen Sitzplätzen entspricht. Deutsche und niederländische Einweiser sorgen dafür, dass die Gruppen auf die richtigen Maschinen aufsitzen. In wenigen Minuten werden hunderte Soldaten aufgenommen und nach vorn geflogen.

Die Anlandung der Truppe erfolgt ein paar Kilometer vom Angriffsziel entfernt. So kann der Feind sie nicht wahrnehmen. „Alle raus und Stellung beziehen!“, lautet erst einmal der Befehl. In mehreren Wellen werden Soldaten, Fahrzeuge und Material nachgeschoben. Die Kampfhubschrauber vom Typ Tiger sichern die Landezone aus der Luft.

Reichweite erhöhen – Kampf ermöglichen

Im Forward Arming and Refueling Point bei Turda (FARP) herrscht hektisches Treiben. Hubschrauberschwärme landen, werden betankt, nachmunitioniert und starten wieder. Ein FARP ist ein vorgeschobener Betankungs- und Bewaffnungspunkt. Betrieben vom Luftfahrttechnischen Versorgungszug Flugbetriebsstoff des Transporthubschrauberregiment 30 Heer befindet sich der FARP im Einsatzraum der Hubschrauber und dient dazu die Einsatzzeit der Maschinen zu verlängern, ohne dass die Hubschrauber zwischen ihren Einsätzen zur weit entfernten Forward Operating Base bei Karansebesch zurückkehren müssen. Dabei handelt es sich um eine organisatorische Meisterleistung. Die verschiedenen Luftfahrzeugtypen werden dabei an verschiedenen Punkten eingewiesen. Die großen Chinook und CH-53 haben ihre eigens speziell zugewiesenen Plätze ebenso wie



Ein spanischer Tiger sichert die Landezone aus der Luft.

die Kampfhubschrauber Tiger. Die Schwärme kommen in zeitlich kurzer Abfolge zur Betankung. Sobald sie betankt und wieder in der Luft sind, setzen sie ihre Mission fort.

Der Air Assault der Fallschirmjäger geht derweil weiter. Die Heeresflieger bringen kontinuierlich neue Kräfte in die Landezone. Sobald die Hubschrauber weg sind, machen sich die Fallschirmjäger von dort auf den Weg

in Richtung des Angriffsziels. Mittlerweile ist es dunkel, die Nacht bricht ein. Im letzten Tageslicht können die spanischen Kräfte noch die Ortschaft sehen, die sie freikämpfen sollen. Die ersten Schüsse fallen. Sie sind kilometerweit zu hören.

Für die Heeresflieger ist der größte Kraftakt geschafft.

Was bleibt ist eine eindrucksvolle Leistung und viele Erfahrungen, die im Fall eines Einsatzes im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung über Erfolg und Misserfolg einer Operation entscheiden können.

Der Autor:

OL Frederik S., TrspHubschrRgt 30

Fotos:

TrspHubschrRgt 30, C. Schulze, Frederik S.



Eine spanische CH-47 wird betankt, bevor sie ihre Mission fortsetzen kann.

„in a nutshell“

14K3 – Ein Marsch gegen das Vergessen

16.050 Menschen nahmen am diesjährigen Gedenkmarsch 14K3 teil – unter ihnen zahlreiche Angehörige des Kommando Hubschrauber sowie des HUB North. Ein Marsch gegen das Vergessen und sicherlich auch heute noch ein Marsch gegen die Trauer.

Es war einer der schwärzesten Tage in der Geschichte der Bundeswehr: der Karfreitag am 02. April 2010. Neun Stunden kämpften Soldaten vom Fallschirmjägerbataillon 373 bei Isa Khel gegen ihre Angreifer. Acht Soldaten wurden zum Teil schwer verletzt. Hauptfeldwebel Nils Bruns, Stabsgefreiter Robert Hartert und Hauptgefreiter Martin Augustyniak verloren an jenem Karfreitag ihr Leben. Seitdem ist nicht nur für die Angehörigen der gefallenen und verwundeten Soldaten die Welt eine andere. Auch tragen viele Soldatinnen und Soldaten die Narben aus Afghanistan viele Jahre nach dem Einsatz mit sich. Wir vergessen nicht, vor allem nicht unsere Gefallenen.

„Der Mensch ist erst dann tot,
wenn niemand
mehr an ihn denkt.“

– Berthold Brecht –



Mit dem Verkauf des K3 Patches trägt „Cafe-Viereck“ zum Spenderfolg des Gedenkmarsches bei. Jedes Jahr ist der Patch binnen Tagen ausverkauft.

Seit 2020 kommen jedes Jahr aktive und ehemalige Kameradinnen und Kameraden sowie zivile Marschierende zusammen, um an Nils Bruns, Robert Hartert und Martin Augustyniak zu erinnern. So auch die Marschgruppe beim Kommando Hubschrauber unter der Leitung von Leutnant Christian U. Pünktlich um 10 Uhr meldete er am 07. April 2024 dem Standortältesten, Oberst i.G. Bodo Schütte, die Marschgruppe. 57 Soldatinnen und Soldaten von Kommando Hubschrauber, Logistikbataillon 171 und der Reservistenkameradschaft Emmertal waren angetreten; bereit, für und in Gedanken mit den gefallenen Kameraden zu marschieren. 14 km gemeinsam durch das Bückeburger Umland, begleitet durch Applaus und Zuspruch vieler Bückeburger Bürgerinnen und Bürger.

Wie wichtig Leutnant U. dieser Marsch ist, wird nicht zuletzt dadurch deutlich, dass er eine Woche zuvor, am 31. März 2024, 45 Soldatinnen und Solda-



Drei gefallene Kameraden, die nicht mehr an den Tisch zurückkehren und dennoch sind sie unter uns.

ten der Ausbildungsmission EUMAM UA beim 14K3 Marsch des HUB NORTH führte. Durch kleine Ortschaften entlang des Elbufers lebte der junge Offizier den in ihm so stark verwurzelte Geist der Kameradschaft und der Erinnerung. Einen würdigen und emotionalen Ausklang fanden beide Märsche in der anschließenden Andacht. In Bückeburg wie auch in Klitz

fanden die Militärseelsorger Worte der Trauer, aber auch Worte der Hoffnung und Motivation für die Marschgruppen. **Wir vergessen nicht.**

Der Autor:
Marschgruppe KdoHubschr

Fotos:
Marschgruppe KdoHubschr/ HUB NORTH

Insgesamt kamen beim 14K3 Marsch rund 136.400 Euro Spendengelder zusammen. Mit 100.000 Euro wird der Verein „Angriff auf die Seele e.V.“ unterstützt, 36.400 Euro erhält der Verein „Förderkreis und Tumorthilfe Bundeswehr Zentralkrankenhaus e.V.“.

2010 und 2011 waren für die Bundeswehr die verlustreichsten Jahre in der Geschichte des Afghanistaneinsatzes. Binnen weniger Tage wurde 2010 acht Soldaten das Leben genommen, 2011 fielen elf Kameraden. Insgesamt haben 59 deutsche Soldaten ihr Leben in Afghanistan gelassen, 35 bei Anschlägen.



Sicherlich kein einfacher Marsch – nicht wegen der Strecke oder des Gepäcks, jedoch wegen der Last, die die Erinnerung an das Karfreitagsgefecht mit sich bringt.

„in a nutshell“

Always expect the unexpected

Die Prüferwelt war perfekt, DEMAR ist weit weg

DEMAR: Welchem älteren Luftfahrzeugtechniker stellen sich da nicht die Nackenhaare auf. Umso mehr dem Luftfahrzeugtechnischen Prüfpersonal der Regimenter, des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums und des Systemunterstützungszentrum bei dem Begriff „Military Aircraft Maintenance Licence - kurz und im weiteren Verlauf nur noch „MAML“ genannt. So auch den Systemprüffoffizieren und Freigabeberechtigten des Kooperativen Modell Zelle (KMZ) in Donauwörth.

Diese, in Anzahl drei Soldaten (zwei Offiziere und ein Oberstabsfeldwebel) wähten sich im Ausblick auf ihr baldiges Dienstzeitende (März und September 2025 sowie März 2026) in völliger Sicherheit bei dem Gedanken an ein System mit der Bezeichnung DEMAR. Die Welt war in Ordnung. Erlaubnisscheine und Freigabeberechtigungen waren er-

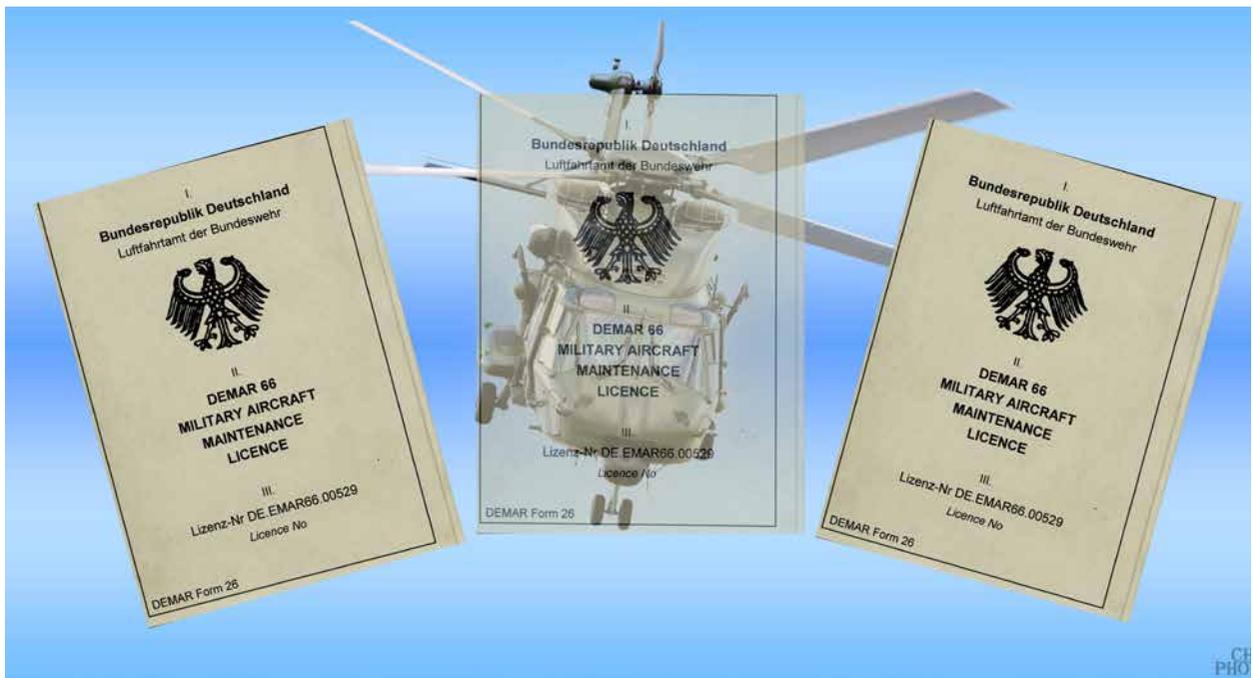
teilt. Der Einsatz in der jeweiligen Fachrichtung im Rahmen des Prüfdienstes bei AIRBUS Helicopters Deutschland in Donauwörth war gesichert. Ja sogar AIRBUS-eigene Berechtigungen inkl. hauseigenem Stempel waren verliehen worden. Dank diverser Verträge zwischen der Bundeswehr und AIRBUD war für Nachschub an Arbeit gesorgt. Es sollte wohl nicht langweilig werden. Kurzum: **Die Prüferwelt war perfekt. DEMAR ist weit weg.**

Während diverser Außendienste wurden in den Standorten Gespräche und Diskussionen bzgl. DEMAR oder gar der MAML geführt. Diese regten zum Nachdenken an. Letztendlich wurden diese aber fast immer mit einem Schulterzucken quittiert: Was interessiert es mich? Wenn das kommt, bin ich schon lange nicht mehr aktiv. So vergingen die Monate bzw. Jahre in Donauwörth. NH90

kamen zu Inspektionen und Retrofits. Viele lernten hier auch wieder fliegen. Zumeist nach ungefähr 100 Tagen. Wenige blieben.

Immer öfter zeigte sich: DEMAR ist nicht alleine ein Thema der Bundeswehr. Auch bei AIRBUS machte sich das Untier DEMAR sowie dessen Ableger MAML unangenehm bemerkbar. Abteilungsleiter steuerten erste Lehrgänge für ihr Personal ein. Auch das „Kooperatives Modell Zelle“ (KMZ) Personal wurde bedacht. Was soll's, dann wird's halt mitgenommen. Dümmer werden wir schon nicht. Und überhaupt, bis die das Einführen, sind wir alle nicht mehr aktiv. **Die Prüferwelt war perfekt. DEMAR ist weit weg.**

Die regelmäßigen Informationen im Intranet der Bundeswehr und auch die AIRBUS-internen Informationen über DEMAR und spezifische



neue Vorschriften fingen schon an zu Nerven – zunächst ausschließlich in DRAFT Versionen, später dann erlassen und genehmigt. Auch die AIRBUS-Kollegen staunten nicht schlecht, was da so stetig im Hintergrund rauscht. Gerüchte wurden geteilt, Ratings, Lizenzen und Berechtigungen müssen DEMAR konform angepasst bzw. nachgeschult werden. Der Begriff „Deltaschulung“ machte die Runde. Der Leser wird es sich schon denken ... was interessiert es uns, was AIRBUS treibt. Mittlerweile wurde von Umklappen gesprochen, doch bis die das Einführen, sind wir nicht mehr aktiv. **Die Prüferwelt war perfekt. DEMAR ist weit weg.**

Dann schrieb man das Jahr 2022. Im Verlauf der ersten Monate wurde die Entscheidung von AIRBUS Helicopters Deutschland über die Einführung bzw. das Umklappen von der „Altwelt“ nach DEMAR ab August 2022 verkündet. Die Einschläge ka-

men also nun doch unangenehm nahe. Die AIRBUS-Prüferkollegen waren nun über den Jahresverlauf reihenweise auf Modullehrgänge geplant. Aber ... was soll's, es können ja nun nicht alle Luftfahrzeuge ab sofort in einer neuen Welt bearbeitet werden. So war es auch. Das letzte im Altverfahren geführte Luftfahrzeug sollte im April 2023 ausgeliefert werden. Irgendwie war die Prüferwelt nicht mehr ganz so perfekt, DEMAR war gar nicht mehr so weit weg. Verglichen mit einem Ertrinkenden, stieg der Wasserspiegel in Richtung Hals. Don't worry wir sind R+S ausgebildet. Das haben wir im Griff.

Wie schnell doch ein Jahr vergeht. Was im Unterbewusstsein befürchtet wurde, trat ein. Mai 2023. Der letzte NH90 im Altverfahren wurde an den Heimatverband übergeben. Nun stieg der Wasserspiegel deutlich in Richtung Nase oder: die Prüferwelt war nicht mehr perfekt und DEMAR war

da. Da half auch keine R+S Ausbildung mehr.

Wer nun nicht im Besitz einer DEMAR Lizenz, MAML in Form von Cat B1.3 oder Cat B2 bzw. Cat C war, konnte nicht mehr am Luftfahrzeug eingesetzt werden. Nun war eine Lagebeurteilung in alter militärischer Tradition nötig. Das erwartete Dienstzeitende war mindestens noch zwei Jahre entfernt. Nur mit allgemeinen militärischen Aufgaben war die Zeit nicht zu überbrücken. Das Stempeln von „ZK Anhängern“ wird auf die Dauer langweilig. Die Bestechung der Verbände im Hinblick auf Außendienste wurde als Möglichkeit des Handelns frühzeitig verworfen. Die Lage war nicht hoffnungslos, aber ernüchternd. Es war klar, eine MAML muss her. Dank visionärer militärischer Vorgesetzter in Kooperation mit den Fachvorgesetzten von AIRBUS wurde zügig ein Lehrgang „Modul 10 militärisches Luftrecht“ in Manching



gebucht. Nun galt es, die einst nervigen Publikationen der EFO DEMAR und des Luftfahrtamtes der Bundeswehr (LufABw) zu studieren, um zu erkennen, welche weiteren Nachweise zur Erlangung einer MAML erbracht werden müssen.

Nach der Sichtung der Dokumentenlandschaft war klar, hier wurde durch die EFO DEMAR und das LufABw ganze (gute) Vorarbeit geleistet. Der Umwandlungsbericht und die Arbeitshilfe MAML lassen keine Fragen offen. Diverse Anlagen zum Umwandlungsbericht enthalten alle notwendigen Formulare sowie eine „OJT- Liste“ für die jeweiligen Kategorien. Abstimmungsfragen wurden durch das LufABw telefonisch beantwortet. Nun galt es, die in den vergangenen Jahren zurückgemeldeten Datenmodule in SASPF gegen die „OJT-Liste“ auszuwerten und Deltas zu identifizieren. Hört sich einfach an, kann sich aber je nach Stehzeit

in der Tätigkeit etwas in die Länge ziehen. Wir reden hier von mehreren tausend Rückmeldungen. Nach ein paar Wochen war auch dieses erledigt. Der Vollständigkeit halber muss gesagt werden, dass leider nicht alle den o.g. Lehrgang in Form eines Essays bei dem ersten Anlauf bestanden haben. Der zweite Lehrgang war erfolgreicher. Die Zeiträume für das Abarbeiten der „OJT“ Deltas beliefen sich auf Zeiträume von wenigen Wochen bis mehrere Monate bzw. bis zum heutigen Zeitpunkt. Dieses ist darin begründet, dass diverse Datenmodule auch in Donauwörth kein Tagesgeschäft sind.

Die Beantragung der MAML ist nach Erfüllen aller Voraussetzungen und Nachweise ein (digitaler) formeller Akt. Nach wenigen Tagen oder Wochen auf dem Postweg erreicht die MAML, in dem traditionellen deutschen Behörden-Graugrün, dann ihren Besitzer.

Seit 01. Dezember 2023 verfügt die Instandsetzungskooperation über zwei System Prüffizier NH90 Technik mit MAML Cat.B1.3 und Cat.C, die dritte Cat.B.1.3 ist in Arbeit.

Die Welt der Freigaberechten ist anders und DEMAR ist Realität.

Und die Moral von der Geschichte?

Complacency hält
den Wandel nicht auf!

Der Autor:
Markus M., SysZDrehFIH

Fotos:
SysZDrehFIH

Ein Platz für die Freundschaft

Sommerlich angehaucht durch einen eleganten Strohhut schritt der Generalkonsul Fried-Hansel Nielsen bei bestem Wetter vor die angetretene Formation. Begleitet wurde er durch den Kommandeur EALAT, General David Cruzille, den stellvertretenden Kommandeur des französischen Anteils, Lieutenant Colonel Jean-Eric, sowie den Kommandeur des deutschen Anteils beim Deutsch-Französischen Ausbildungszentrum (DEU/FRA HFlgAusbZ) TIGER, Oberstleutnant Roland Witzisk.

Hintergrund dieses freudigen Ereignisses war die Übergabe des von der deutschen Botschaft gesponserten Platzes, auf dem das Denkmal anlässlich des 20. Jubiläums des DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER errichtet worden ist. Das Denkmal selbst wurde bereits im Mai 2023 eingeweiht. Neben dem Platz übergab der Generalkonsul auch zwei Bäume, die die Basis und Werte der deutsch-französischen Zusammenarbeit symbolisieren. Auch verlieh er Oberstleutnant Witzisk als Dank für sein Engagement für die binationale Kameradschaft den deutsch-französischen Freundschaftspreis. General-

konsul Nielsen untermalte dies mit den Worten: „Dieses Zentrum bildet nicht nur Kampfhubschrauberpiloten aus, sondern schafft auch eine starke Verbindung zwischen unseren beiden Nationen – eine Verbindung, die auf Respekt, Vertrauen und gemeinsamen Werten beruht!“

Auch General Cruzille sprach seinen Dank aus. In seiner Rede dankte er dem bisherigen Führungsduo Lieutenant Colonel Olivier und Oberstleutnant Witzisk für seine

gute Arbeit. Nicht nur haben die beiden Kommandeure des DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER die Qualität der Ausbildung erfolgreich fortgesetzt, sie haben auch immer wieder neue Möglichkeiten gesucht, die Zusammenarbeit weiterzuentwickeln, beispielsweise bei der Durchführung von binationalen Schießübungen. „Mit Ihrem Engagement haben Sie dazu beigetragen, dass das deutsch-französische Heeresfliegerausbildungszentrum TIGER seit mittlerweile mehr als 20 Jahren ein



Gemeinsam mit den militärischen Vertretern beider Nationen übergibt Generalkonsul Nielsen den Platz des Denkmals an die Truppe.



In seiner Rede würdigt der Konsul die Leistung beider Nationen.



Der Eintrag in das Gästebuch hat nicht nur symbolischen Charakter, es ist ein Zeichen von Anerkennung.

echtes Aushängeschild für die dynamische und erfolgreiche militärische Zusammenarbeit zwischen unseren beiden Ländern ist. Sie können zu recht stolz auf Ihre Leistungen sein. Wir können alle stolz auf diese herausragende Ausbildungseinrichtung sein!“, so General Cruzille.

Gemeinsam würdigten General Cruzille und Oberstleutnant Witzisk die bisher geleistete Arbeit aller Mitwirkenden, die diese seit fast 21 Jahren bestehenden Ausbildung möglich

machen. Beide sind sich sicher, dass auch das festgelegte Ausbildungsende des deutschen Anteils 2027 keine Auswirkung auf Qualität, Zusammenarbeit und den Anspruch innerhalb der binationalen Ausbildung haben wird.

Im Bereich des Static Displays konnte sich die deutsch-französische Abordnung persönlich von der Effektivität der Waffensysteme sowie der Professionalität des Personals überzeugen. Neben den bereits erwähnten

Gästen nahmen weiter Angehörige des Generalkonsulats an der Feier teil, mitunter die stellvertretende Generalkonsulin, Frau Anja Zougouari. Gemeinsam sortierte man den Kampfhubschrauber TIGER in das aktuelle Weltgeschehen ein, von seinen militärischen Wurzeln bis hin zu seinen Möglichkeiten in aktuellen Einsätzen. Beim Static Display erfuhr der Generalkonsul vom Fachpersonal die Eckdaten und Besonderheiten des Kampfhubschraubers. Interessiert scheute er keinerlei Fragen und ließ sich auch die Technik unterhalb der Verkleidung zeigen. Bevor es zu der Bewaffnung selbst ging, nahm sich der Generalkonsul noch Zeit, das Gästebuch zu signieren und sich nochmals in einer Gesprächsrunde mit Lieutenant Colonel Jean-Eric und Oberstleutnant Witzisk über das veränderte Aufgabenspektrum des TIGERS zu informieren.



Seine Leistung für den Erfolg der binationalen Zusammenarbeit würdigend verlieh Generalkonsul Nielsen Oberstleutnant Witzisk den deutsch-französischen Freundschaftspreis.

Der Autor:

Hptm Stefan W., DEU/FRA HFIgAusbZ TIGER

Fotos:

StFw Uhlig

»in a nutshell«

60 Jahre

Heeresverbindungsstab USA 5

In einer feierlichen Zeremonie wurde der 60. Geburtstag des Heeresverbindungsstabes USA 5 (HVStab USA 5) gefeiert. Vertreter des Heeresverbindungswesens, der Heeresfliegertruppe, des US Army Aviation Center of Excellence (USAACE) und der Stadt Enterprise waren zu diesem Anlass in den Henderson Park nahe Fort Novosel gekommen. Neben dem 60-jährigen Jubiläum wurde auch die Freundschaft zwischen der Stadt Enterprise in USA und Illesheim in Deutschland sowie die Übergabe des Dienstpostens des Verbindungsoffiziers am USAACE gefeiert.

Ein Blick auf die jahrelange Zusammenarbeit

Der Heeresverbindungsstab USA 5 wurde 1964 in Fort Rucker, heute umbenannt in Fort Novosel, aufgestellt. Auftrag war und ist es noch heute, eine partnerschaftliche Beziehung aufrecht zu erhalten, um gegenseitige Unterstützung bei Ausbildung, Einsatz und Zukunftsentwicklung zu gewährleisten. So war es nicht verwunderlich, dass die ersten Hubschrauber des deutschen Heeres amerikanische

Luftfahrzeugmuster waren: 14 x Bell 47 G, 28 x Vertol H-21 und 26 x Sikorsky H-34. Die Ausbildung von deutschen Hubschrauberpiloten in Fort Rucker war die Initialzündung für den Aufwuchs des Piloten-Korps der Heeresfliegertruppe. Auch nachdem die fliegerische Ausbildung in Deutschland etabliert war, wurden weiterhin angehende Hubschrauberpiloten in Fort Rucker ausgebildet.

1988 wurde die fliegerische Ausbildung am USAACE für bestimmte Partner im EURO-NATO Helicopter Pilot Training Program (ENHPTP) neu geregelt. Dänemark, Deutschland, Italien, Niederlande, Norwegen und die USA regeln darin die Ausbildung von angehenden Hubschrauberpiloten sowie die Abstellung von Fluglehrern der Partnernationen zum USAACE. Über die vergangenen 60 Jahre wurden 45 deutsche Fluglehrer der Luftwaffe und des Heeres zum HVStab USA 5 entsandt, um am USAACE in der Ausbildung der internationalen und amerikanischen Flugschüler eingesetzt zu werden. Sie bildeten auf Bell UH 1 Iroquois, UH 60L/M Black Hawk und UH 72 Lakota aus. Die Zahl der in den letzten 60 Jahren ausgebildeten deutschen



Aus Deutschland angereist, spricht Oberst i.G. Bodo Schütte zu den anwesenden Gästen der Jubiläumsfeier.

Flugschüler am USAACE dürfte etwa bei 680 liegen. Die Luftfahrzeuge, auf denen die angehenden deutschen Hubschrauberpiloten ausgebildet wurden, waren: Huges TH-55, Bell UH 1, Bell TH 67 und Airbus UH72. Nach dem Kauf der UH1-D und CH-53 G wurden sehr lange keine amerikanischen Hubschrauber für die Bundeswehr gekauft. Das wird sich in Kürze ändern mit dem Kauf von sechzig CH-47 Chinook. Damit wird die deutsch-amerikanische Zusammenarbeit in Fort Novosel eine wertvolle Bereicherung erfahren.

Die Feierlichkeiten wurden im Herderson Park, Enterprise begangen. Dort wurde vor zehn Jahren zum 50. Jahrestag vom damaligen Verbindungs-offizier, Oberstleutnant Bernd Claus, eine Freundschaftstafel in Anerkennung der amerikanisch-deutschen Freundschaft aufgestellt. Als Vertreter der US-Gastgeber sprachen Colonel Hill, Kommandeur der 110 Aviation Brigade, und Mr. William E. Cooper, Bürgermeister der Stadt Enterprise. Als deutsche Vertreter sprachen Oberst i.G. Bodo Schütte,



Nach mehrjähriger Tätigkeit in Alabama erhält der Scheidende aus den Händen des stellvertretenden Kommandeurs Kommando Hubschrauber eine Erinnerung an die erbrachte Leistung.

stellvertretender Kommandeur Kommando Hubschrauber, Oberst i.G. Stephan Lissina, Leiter der Heeresverbindungsorganisation USA und der Leiter des HVStab USA 5.

Die Verbindung zwischen den Städten Enterprise in Alabama und Illesheim in Franken besteht in der wichtigen Aufgabe, den Soldaten und Familien der jeweils anderen Stadt ein „Home

away from Home“ zu bieten. In den Stork Barracks in Illesheim befinden sich seit 1945 US Einheiten. Derzeit sind es Teile der 12th Comat Aviation Brigade. Der Bürgermeister der Stadt Enterprise unterstrich in seiner Rede die Bedeutung der kulturellen Bereicherung, die die jeweils zugezogenen Soldatenfamilien diesen beiden Städten zuteilwerden lassen. Er wünschte, dass dieser Austausch noch für viele Jahre fortgesetzt wird.



Der neue Verbindungs-offizier übernimmt: Oberstleutnant Thomas Wüstefeld folgt auf Oberstleutnant Michael Heger.

Als der 15. Verbindungs-offizier am Standort Fort Novosel übergab Oberstleutnant Michael Heger den Dienstposten des Leiters HVStab USA 5 an Oberstleutnant Thomas Wüstefeld. Die Sprecher bedankten sich für die fortgesetzte Stärkung der deutsch-amerikanischen Arbeitsbeziehungen und wünschten dem Nachfolger einen guten Start.

Der Autor:
OTL Michael Heger, DSK

Fotos:
HVStab USA 5

Action Day für Frauen

Der Traum vom Arbeitsplatz über den Wolken

Anna, 18 Jahre alt und kurz vor dem Abitur in Lüneburg, träumt seit Jahren davon, über den Wolken zu fliegen. Ihr Schulpraktikum bei einem Unternehmen, welches Hubschrauberflüge über Lüneburg anbot, war zwar interessant, aber es fehlte der richtige Kick.

Dieser fehlende Reiz zog sie zur Karrierekasernen, wo sie vom Action Day für Frauen erfuhr. Hier bot sich ihr die einmalige Chance, beim Transporthubschrauberregiment 10 in das Cockpit eines NH90 zu schauen. Die Plätze waren begrenzt, also musste sie schnell

sein. Als die Zusage kam, konnte Anna ihr Glück kaum fassen. Die zwei Wochen bis zum 11. April vergingen für sie wie im Flug. Und endlich war der große Tag gekommen, und Anna stieg vor dem Karriereberatungsbüro Lüneburg in den Bus nach Faßberg.



Ein faszinierender Einblick in die Ausrüstung des fliegenden Personals – eine Teilnehmerin begutachtet gespannt die ausgepackten Inhalte einer Fliegerweste.



Bereit für ein Abenteuer: Eine Gruppe aufgeregter Teilnehmerinnen wird gleich die Faszination des Fliegens hautnah erleben.

Ausrüstung – Das R+S eines Heidefliegers

Nach einer kurzen Begrüßung ging es zur ersten Station: „R+S“, die Ausrüstung des fliegenden Personals. Anfangs war Anna ratlos, aber schnell wurde ihr klar, dass sich hinter der Abkürzung „Rescue and Survival“ verbarg, was auf Deutsch „Rettung und Überleben“ bedeutet. Fliegerwesten, Rettungswesten, Schlauchboote, Neoprenanzüge, Überlebenspakete, verschiedene Helme und Nachtsichtgeräte – die Vielzahl der Ausrüstung des fliegenden Personals überwältigte sie.

Der Hubschrauber – Ein Blick in die Maschine

Anna war begeistert, als sie den NH90 zum ersten Mal sah. Der Pilot erklärte, dass der NH90 einer der modernsten Hubschrauber der Welt ist, ideal für Truppen- und Materialtrans-

port, medizinische Evakuierungen und Such- und Rettungsmissionen. Mit moderner Avionik, Fly-by-Wire-Steuerung, über 300 km/h Höchstgeschwindigkeit und fast 800 Kilometern Reichweite ist der NH90 ein leistungsfähiger Hubschrauber. Im Cockpit beeindruckten Anna die vielen Bildschirme und Schalter. Der Pilot erklärte die Funktionen des digitalen Cockpits und des Missionssystems. Besonders die Geschichten der Piloten und Bordtechniker über ihre Einsätze fesselten Anna und ließen ihren Traum, selbst solche Missionen zu fliegen, in ihren Gedanken lebendig werden.

Der Flug – Freiheit über den Wolken

Als Anna in den NH90 stieg, konnte sie ihre Aufregung kaum verbergen. Die Rotoren drehten sich und ihr Herz schlug schneller, als der Hubschrauber abhob. Die Kraft der Maschine war spürbar, obwohl sie eigentlich ganz sanft in die Höhe stieg.

Als der Bordtechniker die Seitenklappe öffnete und der Wind ihr ins Gesicht blies, fühlte Anna eine unbeschreibliche Freiheit. Der Fliegerhorst unter ihr wurde immer kleiner und der weite Blick über die Landschaft war überwältigend. Nach der Landung stieg Anna mit einem breiten Grinsen aus dem Hubschrauber und ihre Augen funkelten vor Freude. Dieser Flug würde ihr für immer in Erinnerung bleiben.

Fazit – Ein Tag voller Inspiration

Obwohl Anna eine fiktive Person ist, spiegeln ihre Erlebnisse die Eindrücke vieler Teilnehmerinnen des Action Day für Frauen wider. Der Action Day bot jungen Frauen einzigartige Einblicke in die militärische Luftfahrt und eröffnete neue Perspektiven für sie. Die Bundeswehr zeigte, wie sie gezielt junge Frauen für technische und fliegerische Berufe begeistern kann. Die Teilnehmerinnen erhielten wertvolle Informationen und praktische Erfahrungen, die ihnen bei der Karrierewahl helfen werden. Für die Bundeswehr war der Tag eine großartige Gelegenheit, Vorurteile abzubauen und Vielfalt zu fördern. Der Action Day für Frauen hat viele inspiriert und ihnen neue berufliche Möglichkeiten aufgezeigt – ein Gewinn für alle Beteiligten.

Der Autor:

Lt Andy Sch., TrspHubschrRgt 10

Fotos:

Lt Andy Sch., TrspHubschrRgt 10

»in a nutshell«

Ein abenteuerlicher Zukunftstag ...

... beim Transporthubschrauberregiment 10

Am 25. April konnten 16 junge Menschen nicht nur ihre berufliche Perspektive erweitern, sondern auch einmalige Erfahrungen auf dem Fliegerhorst Faßberg sammeln. Ob Technik, Flugsicherung, Feuerwehr oder das Fliegen – das Interesse der Jugendlichen stand am Vormittag im Vordergrund. Doch damit endete die Spannung nicht, denn der diesjährige Leitsatz war schließlich „Sieh die Welt von oben!“. Durch den angekündigten Mitflug im NH90 Hubschrauber fieberten die Teilnehmenden dem Nachmittag entgegen.

Der Vormittag war vielseitig: Die Gruppe für die Luftfahrzeugtechnik konnte hautnah erleben, wie NH90 gewartet und instandgehalten werden. Dabei lernten sie nicht nur die komplexen Maschinen kennen, sondern bemerkten auch den Arbeitsaufwand, welcher hinter den Flügen steht. Gleichzeitig tauchte eine andere Gruppe in die Welt der Flugsicherung ein. Wie wird der Luftraum überwacht? Was zeichnet einen militärischen Flugplatz aus? Mit Ausblick aus dem Tower heraus wurden diese und viele weitere Fragen beantwortet. Mit Feuer und Flamme bot die Bundes-

wehrfeuerwehr ihrer Gruppe spannende Einblicke in ihre Arbeit. Die Teilnehmenden konnten auch selbst den Joystick in die Hand nehmen und die Wasserwerfer des Löschfahrzeuges ausprobieren. Natürlich durfte auch ein Blick in die fliegenden Staffeln nicht fehlen. Hier konnten die Teilnehmenden mehr über Einsätze und Aufgaben des fliegenden Personals erfahren. Gleichzeitig lernten Sie auch, wie sich die militärische Fliegerei von der zivilen unterscheidet.

Und dann war es auch schon Nachmittag – Zeit für den ersehnten Hubschraubermitflug. Die Rotoren fingen an sich zu bewegen, die Vibrationen waren im Hubschrauber zu spüren – und dann ging es hoch in die Lüfte. Nach dem 40-minütigen Flug blieb nur noch eins übrig: Die grinsenden Gesichter der Teilnehmenden. Im Simulator konnten die Teilnehmenden ihr eigenes Können im Cockpit unter Beweis stellen. Die spannenden Ausstellungen und beruflichen Möglichkeiten der Ausbildungswerkstatt boten zusätzlich einen Kontrast und ermöglichten neben der Feuerwehr einen Einblick in die zivile Seite der

Bundeswehr. Abschließend kam ein Großteil des Personals vom Vor- und Nachmittag noch einmal mit den Teilnehmenden zusammen. Hier konnten in einer lockeren Gesprächsrunde alle noch offenen Fragen gestellt werden – ob fachliche Fragen oder Eindrücke zum eigenen Werdegang – das Interesse war groß.

Die Begeisterung der Jugendlichen hat deutlich gemacht, dass solche Erlebnistage notwendig sind, um frühzeitig mit jungen Menschen in Kontakt zu treten. Durch die praktische Einbindung und die direkte Interaktion mit den verschiedenen Bereichen konnten die Teilnehmenden einen tiefgreifenden Einblick sowohl in die militärische als auch in die zivile Seite der Bundeswehr erhalten. Dies stärkt nicht nur das Interesse an einer möglichen Laufbahn, sondern fördert vor allem auch das Verständnis und die Bedeutung für unserer Arbeit.

Der Autor:

Lt Andy Sch., TrspHubschrRgt 10

Fotos:

Lt Andy Sch., TrspHubschrRgt 10

Flash-News



Flash-NEWS



Am 19.06.2024 übergab Oberstleutnant Thomas Propp das DFAT an seinen Nachfolger.

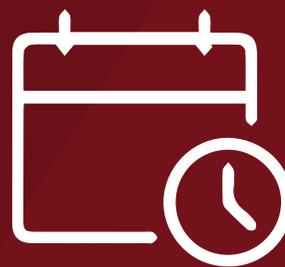
Vom 10.06.2024 bis 12.06.2024 fand die Kommandeurtagung des Kommando Hubschrauber in Landsberg am Lech statt.

Das 33. Internationale Hubschrauber Forum fand am 26.06.2024 und 27.06.2024 statt.

Vertical Flight – Unter diesem Motto fand das 33. Internationale Hubschrauberforum am 26.06. und 27.06. mit der Beteiligung vieler Multinationaler Partner in Bückeburg statt. Themenschwerpunkte waren Hubschrauber im Einsatz, Internationale Partnerschaften, Forschung und Entwicklung, Ausrüstung sowie die Flugsicherheit und die Ausbildung.



2. HALBJAHR 2024



INTERESSANTE TERMINE

Juli

Vom 18.7. bis zum 21.07.2024 findet in RAF Fairford das Royal International Air Tattoo statt.

August

Im August findet am 29.08.2024 die öffentliche Vereidigung der Lehrgruppe B des IHTC in Bückeburg statt.

September

Europas größte Airshow, die Airpower, findet am 06.09. und 07.09.2024 am Fliegerhorst Hinteroisser in Zeltweg statt.

November

Am 07.11.2024 ist es wieder Zeit für den Tauberfränkischen Abend in Niederstetten.

Die Fachtagung der Heeresfliegertruppe findet am 19.11.2024 in Bückeburg statt, im Anschluss daran die Informationsveranstaltung General Heeresfliegertruppe am 20.11. und 21.11.2024.



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:
Januar 2025

Redaktionsschluss:
06. Dezember 2024