

NACH VORN



Ausgabe 3/2020

Heeresfliegernews
Juli 2020



IMPRESSUM

Herausgeber (v.i.S.d.P.):

Kommandeur Internationales
Hubschrauberausbildungszentrum
und General der Heeresliegertruppe

Redaktionsanschrift:

Internationales
Hubschrauberausbildungszentrum
Redaktion NACH VORN
Postfach 11 66
31667 Bückeburg

Tel: 0 57 22 / 968-2100 Fax: 0 57 22 / 968-2009

BwTel: 2211-2100 BwFax: 2211-2009

LoNo:

IHTCPresse@bundeswehr.org

Gesamtherstellung:

Fachmedienzentrum des Internationalen
Hubschrauberausbildungszentrums

Drucklegung: 28. KW

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

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

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

Fotos:

S. 1 – Bundeswehr/Alexander Božič

S. 1 – Bundeswehr/TrpstHubschrRgt 30

INHALT

Editorial

04 Editorial

Gedenken

06 Tagesbefehl vom
15. Juni 2020

Lesenswertes

08 Virtueller Rundgang
auf der ILA 2020

Übung und Einsatz

12 Feuerlöschen mit dem
2000 Liter Löschkorb

14 Notsignal auffangen:
Einsatz für „Rescue 63“

16 Heeresflieger
in Alabama

„in a nutshell“

19 Grundausbildung
wieder am IHTC

21 Heideflieger
erneuern Fuhrpark

22 Heideflieger unter
neuer Führung

24 Hoher Klarstand
trotz Corona

28 3 Jahre Qualitätsmanage-
ment & Eval DEMAR 147

31 Auftrag:
Maskenherstellung

33 „Flatten the curve“ – aber
nicht in den Flugstunden

36 Corona
der neue Begleiter

Flash-News

38 Aktuelles

Fotostrecken

40 Fotostrecken

Termine

48 Interessante
Termine

Das Virus, das uns immer noch fest im Griff hat ...

In der letzten Ausgabe unserer „Nach Vorn“ im April hatte ich bereits die Auswirkung der Pandemie für unser Hubschrauberausbildungszentrum und die Heeresfliegertruppe angesprochen. Leider war dies nur der Anfang der Ereignisse, wie Sie alle wissen. Schichtdienst, Lehrgangsab-

sagen, Mund-Nasen-Schutz, Besprechungen auf Abstand oder gleich digital, wenig Dienstreisen, wenig direkte Kontakte, ... all dies, haben wir in den vergangenen Wochen erlebt.

#flattenthecurve war das Ziel unserer Bemühungen. Und ich denke,

wenn ich mir heute schon eine kleine Zwischenbilanz erlauben darf, wir haben das Ziel sehr diszipliniert in der Heeresfliegertruppe und auch in Deutschland erreicht.

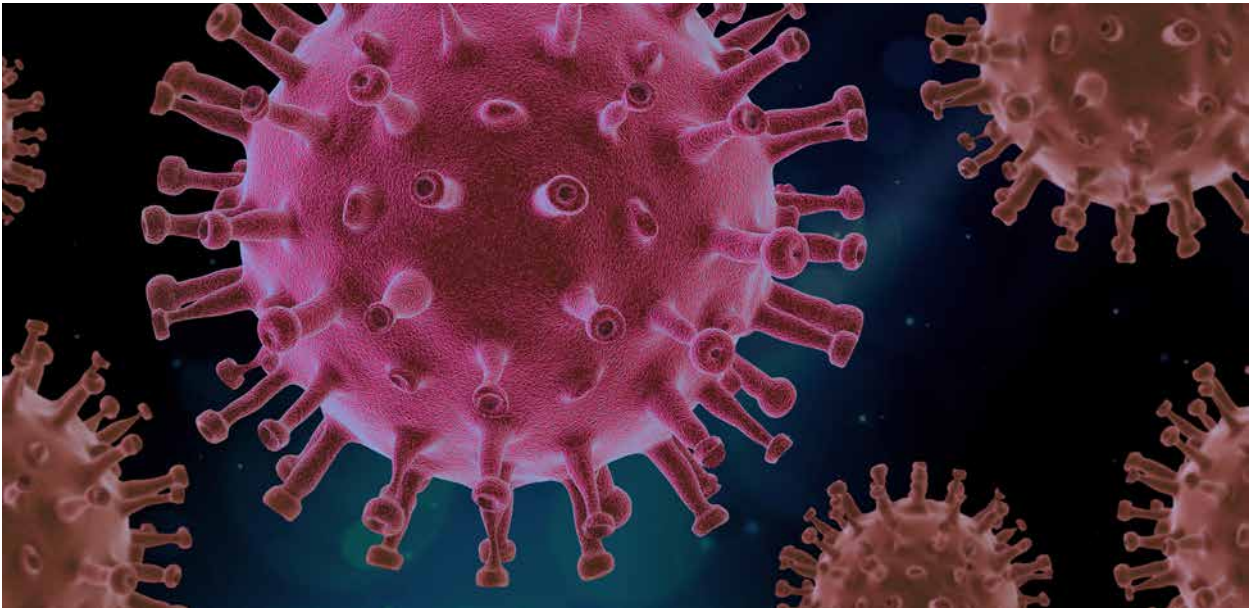
Natürlich erschrecken uns erneute „Hotspots“, wie derzeit in der Fleischindustrie, aber insgesamt scheinen wir die Lage im Griff zu haben.

Wir haben in den vergangenen Wochen alle viel dazu gelernt, haben Hygienekonzepte erdacht, heiß diskutiert, mit neuen Ansprechpartnern wie der ÖRA (Öffentlich Rechtliche Aufsicht) verhandelt, unzählige Befehle geschrieben, umgeschrieben und im wöchentlichen Takt aktualisiert.

Nun nähern wir uns langsam wieder dem Normalbetrieb unter neuen Rahmenbedingungen. Laufbahnrelevante Lehrgänge hatten wir ohnehin unter schwierigen Bedingungen und Auflagen fortgesetzt. Nun beginnen wir auch wieder mit der Hubschrauberführergrundausbildung und anderen



Brigadegeneral Ulrich Ott



wichtigen Lehrgängen. Die Ausbildung, Übungen und Einsatzvorbereitung unserer Einsatzverbände müssen weitergehen, mit Mundschutz, mit Abstand und allen Auflagen, soweit möglich. Gerade im Cockpit ist das nicht immer einfach umzusetzen.

Es ist wichtig, eine Exit-Strategy zu haben, auch oder gerade in Bezug auf die Pandemie, die wir derzeit erleben. Und daher ist es auch richtig und wichtig, immer wieder erneut eine Beurteilung der Lage durchzuführen, einen „Reality Check“ anzusetzen und die Frage zu beantworten: Machen wir noch das Richtige? Und der Maßstab sollte sich dabei an der Feststellung: „so viel Schutz wie nötig, so wenig Einschränkungen wie möglich“ orientieren. Denn weder unsere Einsatzaufträge als Heeresflieger, noch unser stetiger Ausbildungsauftrag werden uns durch die Pandemie genommen.

Dass wir all dies dennoch schaffen, verdanken wir Ihnen allen, die Sie, von wo und mit welchen Mitteln auch

immer, an unserem gemeinsamen Auftrag weiter mitgedacht und gearbeitet haben und sehr diszipliniert mit den vielen ungewohnten Auflagen im täglichen Dienst umgehen. Danke dafür!

Nun müssen wir das Ausgefallene und das Aufgeschobene schnellst möglich unter den neuen Rahmenbedingungen nachholen. Das wird uns nicht immer gelingen, zumal es derzeit nur schwer möglich ist, in die Zukunft zu planen.

So beabsichtige ich derzeit, unser 60-jähriges Jubiläum der Ausbildung in Bückeburg im Rahmen der Informationsveranstaltung im November nachzuholen. Sicherlich wird die Feierstunde nicht so „üppig“ ausfallen, wie ursprünglich geplant, aber wir wollen das Jubiläum trotzdem würdig begehen. Derzeit können wir den Personenkreis bzw. die Anzahl der Personen, die wir zu dieser Veranstaltung einladen wollen und dürfen, noch nicht festlegen. So werden wir die Einladungen erst „just in time“ ver-

senden können und sicherlich auch nicht an alle Gäste, die wir hier in normalen Zeiten gerne begrüßt hätten. Ich bitte hier um Ihr Verständnis.

Ich hoffe mit Ihnen, dass wir nach und nach wieder in ein normales Leben eintreten und die durch die Pandemie auferlegten Einschränkungen und Hindernisse ablegen können. Bleiben Sie weiterhin gesund und passen Sie auf sich auf!

Und nun viel Spaß beim Lesen der Nach Vorn Juli 2020!

Kommandeur Internationales Hubschrauberausbildungszentrum
und General der Heeresfliegertruppe | Achumer Straße 1 31675 Bückeburg

Verteiler

Ansprechpartner Brigadegeneral Ott	Telefonnummer 90-2211-2000	E-Mail UlrichWernerOtt@bundeswehr.org	Datum 15.06.2020
---------------------------------------	-------------------------------	--	---------------------

Tagesbefehl

Flugunfall EC 135 bei DEHMKE am 01.07.2019

*Soldatinnen und Soldaten,
Zivile Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter!*

Am 01. Juli 2019 um 13:49 Uhr starb bei einem tragischen Flugunfall unsere Kameradin Frau Leutnant Saskia Heinz.

Dieses Ereignis hat uns alle tief betroffen gemacht. Es hat uns einmal mehr gezeigt, wie extrem gefährlich der Beruf als Soldat ist.

Mit dem Tod von Frau Leutnant Heinz, die Pilotin mit Leib und Seele war, wurde uns wieder leidvoll vor Augen geführt, dass der Grat zwischen „Spaß am Fliegen“ und „schmerzlichem Tod“ ein sehr schmaler ist. Es ist oft die Millisekunde, die entscheidet, wie ein Flug endet, unabhängig vom Alter, dem Dienstgrad oder der Erfahrung des Piloten. Es muss uns für die Zukunft aber Mahnung sein: wir müssen jederzeit auch das Unerwartete erwarten.

Auch wenn nun, nach einem Jahr, der Abschlussbericht zum Flugunfall seitens General Flugsicherheit der Bundeswehr vorliegt, und dieser zzt. umfangreich ausgewertet wird, bleibt am Ende doch die unbeantwortete Frage: „Warum“?



KOMMANDEUR INTERNATIONALES
HUBSCHRAUBERAUSBILDUNGS-
ZENTRUM UND GENERAL DER
HEERESFLIEGERTRUPPE
Achumer Straße 1
31675 Bückeburg
Tel. +49 (0) 5722 968-2000
Fax +49 (0) 5722 968-2009
FspnBw 2211

WWW.BUNDESWEHR.DE

HEER



BUNDESWEHR

Die Angehörigen von Frau Leutnant Heinz, aber auch wir alle, werden schwerlich eine einfache und verständliche Antwort finden. Was bleibt ist die Trauer und das Gedenken an unsere Kameradin.

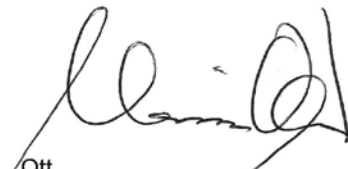
Daher wird das Internationale Hubschrauberausbildungszentrum am 01. Juli 2020 einen Moment innehalten um in einer Schweigezeit unserer verstorbenen Kameradin zu gedenken.

Wir werden dies an den Standorten Bückeberg, Faßberg und Le Cannet des Maures (FRA) in unterschiedlicher, aber angemessener Weise tun.

Für die Gedenkzeit am Standort Bückeberg habe ich das in der Anlage beigefügte Format festgelegt. Ich bitte die Führer vor Ort an den anderen Standorten sich einer ähnlichen Regelung anzuschließen.

Mein letzter Satz der Rede anlässlich des Trauerappells im letzten Jahr hat unverändert Gültigkeit:

„Wir sollten nicht um sie trauern, sondern wir sollten dankbar sein, sie als Kameradin gehabt zu haben“.



Ott
Brigadegeneral



Ein virtueller Rundgang auf der ILA 2020

Das wäre eine im positiven Sinne „quirlige“ ILA geworden dieses Jahr! Vertragsabschluss FCAS (Future Combat Air System), Konkurrenz - Entwicklung „Tempest“, und nicht nur die großen, sondern auch kleine und mittlere Unmanned Air Vehicle Systems für den zivilen und governmental Bereich wären diskutiert worden. Auch die anstehende Erneuerung ganzer Hubschrauberflotten und das Thema Manned-Unmanned-Teaming wären interessante Schwerpunkte gewesen.

Weitere Themen wären die logistische Unterstützung für militärische Luftfahrzeuge, wo möglicherweise bald Haushaltsmittel für bis zu 30 Jahre festgelegt werden, und der Bereich Simulation gewesen.

Im zivilen Bereich stellt sich 2020 die Frage nach der Zukunft der großen 4-strahligen Passagiermaschinen sowie die Umstellung auf umweltfreundliche Flugkraftstoffe und neue Triebwerke: „Stark, leise und sauber“ (Zitat DLR). Auch das Konzept unbemannter, elektrisch angetriebener,

autonomer Lufttaxis hat sich seit der letzten ILA weiterentwickelt. Der Weltraum wird ziviler und kommerzieller genutzt, und kostengünstiger.

Wir sind gespannt auf die nächste ILA: Recovery und Restitution werden mit Sicherheit eine große Rolle spielen.

Aber nun zu den Hubschraubern

Mein virtueller Rundgang beschreibt die Erwartungshaltung an die Internationale Luftfahrtausstellung Berlin im Bereich vorwiegend militärischer Drehflügler. Einige Exemplare wären ausgestellt worden auf der ILA 2020, andere hätten ausgestellt werden müssen, um den Gesamtüberblick zu vermitteln.

Er beginnt bei der nunmehr altbewährten H-135 des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums Bückeburg, die hier wieder vorne bei der Halle 3 ausgestellt ist. Die Bundeswehr war ein Launching Customer

dieses militärisch, governmental und zivil außerordentlich erfolgreichen Hubschraubertyps mit über 1300 gebauten Exemplaren, entstanden aus der Messerschmidt-Bölkow-Blohm Bo-108. In Bückeburg fliegt die H-135 seit etwa 20 Jahren für die Ausbildung und den VIP-Transport. Wartung und Instandsetzung erfolgen zivil. Es wird Zeit, dass die Flotte in Bückeburg jetzt ausgetauscht wird, vorzugsweise durch einen Hub-



schraubertyp, der bereits in der Nutzung durch die Streitkräfte ist.

Gleich in der Nähe die Airbus H-145 Familie, die als Rettungshubschrauber, Polizeihubschrauber und ziviler Verbindungshubschrauber und als UH-72 Lakota auch in den USA eingesetzt wird. In der Bundeswehr wird die H-145 M als leichter Unterstützungshubschrauber für die Spezialkräfte mit Sensorik und leichter Bewaffnung durch das Hubschraubergeschwader 64 betrieben. Gerade im Zulauf ist die Search-and-Rescue-Version (SAR) als Nachfolger der Bell UH-1D in der Heeresfliegertruppe. Die Bundeswehr hat einen zusätzlichen Bedarf von mindestens 60 Hubschraubern der Klasse H-145, um Aufklärungs-, Verbindungs- und Ausbildungsaufträge für die Fliegenden Verbände realisieren zu können und damit die komplexen und schweren Kampf- und Transporthubschrauberflotten zu ergänzen und zu entlasten. Airbus hat eine neue Variante entwickelt mit einem 5-Blatt-Rotor, der die Leistung steigert und die Vibrationen minimiert. Die H145 wird auch in verschiedenen Versionen mit leichter Bewaffnung u.a. nach Ungarn und Serbien exportiert.

Die Halle 3, in dem sich die Streitkräfte, allen voran die „Air Lounge“ und das Internationale Hubschrauberausbildungszentrum Bückeburg vorstellen, zeigt unter anderem die Air Manoeuvre Training Alliance, weitere Industriepartner für Ausbildung und Logistik und das Systemunterstützungszentrum Drehflügler (SUZ), welches Softwarepflege und -änderung, neue Maintenance-Technologien (wie Ersatzteile im 3-D-Druck) und Digitalisierung für mehrere Bundeswehrehubschrauber bereitstellt.

In der Air-/Heli-Lounge und an einem Sonderstand des Ausbildungs- und Übungszentrum Luftbeweglichkeit, in dem fliegende Besatzungen und auch Infanterie anhand neuer Simulationstechniken sowie im Realflugbetrieb weitergebildet und für Einsätze vorbereitet werden, trifft man Ausbilder und fliegende Besatzungen aus Heer, Luftwaffe und Marine zum Meinungsaustausch. Und auch die Bundespolizei und Länderpolizeien zeigen Hubschrauber, Drohnen und ihre Ausbildungsmöglichkeiten.

Weiter ins Freigelände – Static Display: Der schwere Kampfhubschrauber der Firma Boeing, die AH-64 „Apache“, das zur Zeit wohl wirkungsvollste Hubschrauberkampfsystem, wird ständig weiterentwickelt mit neuer Bewaffnung und Digitalisierung. Es wurden weit über 2000 Hubschrauber gebaut, 18 Nationen haben den Hubschrauber im Arsenal. Der Hubschrauber war bei nahezu jedem U.S.-Einsatz dabei, er setzt auf Dominanz auf dem Gefechtsfeld zusammen mit anderen Waffensystemen, er ist kein „Silent Hunter“ wie z.B. der Kampfhubschrauber Tiger.

Die Sikorski UH-60 „Blackhawk“ ist das Arbeitspferd im Mittellastbereich der Utility Helicopters vor allem der U.S.-Streitkräfte. In Versionen vom reinen Transport- bis zum Kampfhubschrauber für Spezialeinsätze ist dieser robuste Helikopter weltweit im Einsatz bei 40 Staaten, fast 5000 Exemplare wurden gebaut, teilweise in Lizenz.

In Afghanistan und in Mali durch die Bundeswehr erfolgreich eingesetzt und ein durchsetzungsfähiger Kampfhubschrauber ist der TIGER der Firma Airbus. Er wird durch Frankreich, Spanien, Australien und

Deutschland betrieben, es wurden insgesamt 185 Hubschrauber gebaut, mit verschiedenen Bewaffnungsarten und Sensoren. An Deutschland wurden insgesamt 68 TIGER ausgeliefert, zurzeit sind 51 im Bestand, die übrigen Exemplare sind ausgemustert oder stehen als technische Ausbildungsmittel zur Verfügung. Logistisch ist dieser Hubschrauber eine Herausforderung, hier zeigt sich auch der Nachteil einer zahlenmäßig geringen Flotte, ursprünglich sollte die Bundeswehr 110 TIGER erhalten, dies wurde auf 80 gekürzt, und weitere Entscheidungen haben zur weiteren Reduzierung geführt. Es laufen mehrere Umrüstungen, ganz entscheidend für die Weiterführung des erfolgreichen Einsatzflugbetriebs für die nächsten Jahrzehnte im In- und Ausland ist aber das PESCO-Projekt TIGER Mk III mit neuer Waffenanlage und Sensorik, neuem schweren Lenkflugkörper und digitalem Funk. Dazu gibt es eine Regierungsvereinbarung zwischen Deutschland und Frankreich. Dieses Projekt ist zeitkritisch. Da 51 TIGER für die NATO-Bündnisverpflichtungen Deutschlands und Internationales Krisenmanagement natürlich nicht ausreichen, werden sie durch leicht bewaffnete Unterstützungshubschrauber ergänzt werden müssen.

In der Airbus-Familie gleich daneben der NATO Helikopter 90, kurz NH90. Nach langen Anstrengungen in Rüstung und Logistik ein Erfolgsmodell. 416 Luftfahrzeuge dieses hochmodernen Transporthubschraubers der 10-Tonnen-Klasse wurden bis jetzt an 14 Nationen ausgeliefert, an die Bundeswehr 78 Luftfahrzeuge dieses ersten Fly-By-Wire-Hubschraubers. Die deutschen NH90 haben sich in Afghanistan und Mali bewährt. Das Sys-



tem ist jetzt erfolgreich durch ein Projektmanagement auf Leitungsebene, vor allem aber durch das Engagement der drei fliegenden Verbände Int. Hubschrauberausbildungszentrum und die Transporthubschrauberregimenter 10 und 30. Das System wird fähigkeitserweitert für BOS sowie den Einsatz der Spezialkräfte. Die für die Ausbildung erforderlichen Simulatoren werden durch die Firma HFTS auf den neuesten Stand gebracht.

Zwei weitere Varianten des NH90 gehen in der deutschen Marine als neue Projekte an den Start:

Der NH90 Sea Lion als Ersatz für die sehr in die Jahre gekommene Sea King MK41 soll in der Stückzahl 18 geliefert werden, 3 Luftfahrzeuge wurden bereits an die Marine geliefert.

Der Sea Tiger wird ab etwa 2025 die U-Boot-Bekämpfung und die Überwasser-Seekriegführung von der alternden Sea Lynx MK 81 übernehmen und der Bordhubschrauber der Fregatten 124 und 125 sein. Er verfügt über erweiterte Fähigkeiten als die Lynx.

Mit Sea Lion und Sea Tiger wird dann letztendlich die Planung aus dem



Jahr 1999 eines einheitlichen Hubschraubergrundmusters zumindest für Heer und Marine Realität.

Wir gehen weiter und treffen auf die altbewährte Sikorski CH-53 der Bundeswehr, die seit einiger Zeit aus noch immer nicht ganz nachvollziehbaren Gründen durch die Luftwaffe betrieben wird. Bosnien, Kosovo, Irak, Kurdistan, Afghanistan, Pakistan, diese Maschine war nahezu überall, wo deutsche Landstreitkräfte im Einsatz waren. Und manchmal auch dort, wo keine waren. Seit 2002 ist die CH-53 ununterbrochen im Einsatz in Afghanistan. Rüstungspolitische und logistische Entscheidungen vor ca. 20 Jahren haben dazu geführt, dass wir in Deutschland jetzt eine zu diversifizierte Flotte mit verschiedenem Modernisierungsgrad und Rüstzustand (CH-53 GS/GA/GE) betreiben, und die logistische Versorgung zum Problem geworden ist. Dabei spielt auch das Alter (Einführung 1973) eine Rolle.

Der Weg führt zur CH-47 CHINOOK, dem Industrievorschlag von Boeing (nach der Angebotsaufforderung durch das BAAINBw) für einen neuen schweren Transporthubschrauber STH und Nachfolger der CH-53. Die Maschine mit Tandemrotor wurde nach Firmenangaben mit mehr als 950 Exemplaren in über 20 Ländern beschafft und ist ein weltweit seit langem bewähr-



ter Transporthubschrauber (Erstflug 1966), der laufend modernisiert wird, und sich in allen Einsätzen von Streitkräften hervorragend bewährt hat. In der Version CH-47 F (Erstflug 2001), die dem Vorschlag für Deutschland nahekommt, verfügt er u.a. über Glascockpit, Digitalisierung und stärkere Triebwerke.

Gleich daneben der neueste und leistungsstärkste schwere Transporthubschrauber der westlichen Welt. Mit ihm bewirbt sich Lockheed-Martin Sikorski ebenfalls für den STH für die Bundeswehr. Das Muster CH-53 K „King Stallion“ wurde für das U.S. Marine Corps entwickelt (Auslieferung erstes Luftfahrzeug 2018), es verfügt über völlig neue Qualitäten und ist ein grundsätzlich neu entworfener Hubschrauber, in Technik und im logistischen Konzept zukunftsweisend. An dem Triebwerk GE 38 ist die deutsche MTU mit 18% beteiligt.

An dieser Stelle ein Wort zu der Auswahl für einen neuen deutschen schweren Transporthubschrauber: Es wurde ausreichend berichtet über den Wettbewerb und die jeweiligen Kriterien. Zwischen 44 und 60 Luftfahrzeuge sollen beschafft werden. Die deutsche Industrie hat sich in Stellung gebracht für den logistischen Support des jeweiligen Luftfahrzeuges.



Es ist bedauerlich, dass sowohl NATO- als auch die deutsch-französische Initiative (Regierungsabkommen von 2006) über die Neuentwicklung eines schweren Transporthubschraubers nicht zu einer europäischen Lösung (wie NH90 oder Eurofighter) führen konnten. Eine solche Lösung hätte auch mehr zum Erhalt kerntechnologischer Fähigkeiten in Europa geführt.

Bei der Auswahl des Musters für den STH sollte man nicht auf das Jetzt schauen, sondern darauf, wie sich der zukünftige schwere Transporthubschrauber der Bundeswehr in den Einsätzen in 20-30 Jahren und danach bewähren muss, in Technologie, taktischer Flexibilität, Schutz, Digitalisierung und Logistik. Die Landstreitkräfte sollten mit den anderen Teilstreitkräften das Szenario dafür schreiben, denn Operationen mit diesem Hubschrauber sind vor allem Landoperationen.

Zum Schluss sehen wir die neue Entwicklung von Airbus, die H-160, der erste weltweit nur aus Composite-Baustoffen entwickelte Hubschrauber mit einer Nutzlast von 1,7 to. Dieser Hubschrauber ist zunächst für den zivilen Markt vorgesehen, es ist aber interessant, dass die französische Armee zwischen 160 und 190 H-160 in einer militärischen Version ab 2024 als Ersatz für verschiedene ältere leichte Hubschrauber vorsieht. Diesen Hubschrauber sollte man militärisch und auch im governmental Bereich im Auge behalten.

Was fehlt möglicherweise auf diesem virtuellen Rundgang? Im militärischen Bereich sicher der „Future Vertical Lift“, die große U.S. Initiative zur Entwicklung neuer operativer Konzepte und Hubschrauberflotten für Aufklärung, Unterstützung und Kampf. Entwickelt werden soll eine Familie von

Helikoptern unterschiedlicher Größe und Verwendung, für die Sensoren, Avionik, Triebwerke, und ECM-Anlagen möglichst gleich sein sollen. Diese neuen Hubschrauber sollen die gesamte Flotte der U.S.Army ablösen und auch in ein Joint Military Role Helicopter Program münden. Der Wettbewerb läuft, hier einige Programme:

Die Bell 360 „Invictus“, die erstaunlich dem 2004 abgebrochenen „Comanche“-Hubschrauber-Projekt ähnelt, und die Sikorski S-97 „Raider“ mit Doppelrotor und Schubpropeller. Die Bell V-280 „Valor“, ein Kipp-Rotor-Flugzeug für Aufklärung und Spezialoperationen ist ebenfalls noch in der Bewertung.

Sowie die Boeing/Sikorski SB-1 „Defiant“: Es ist dringend an der Zeit, dass sich die Bundeswehr - hier besonders die Landstreitkräfte – und die europäische Hubschrauberindustrie an diesen konzeptionellen Entwicklungen beteiligen. Ansonsten sind die deutschen Streitkräfte bei Einsätzen der Landes- und Bündnisverteidigung und des Internationalen Krisenreaktionsmanagements zukünftig nicht mehr durchsetzungsfähig – es würde ein Fähigkeitsverlust entstehen.

Der Autor:

Dipl.-Ing.(Univ) Reinhard Wolski

Nachdruck aus dem Behörden Spiegel-Newsletter (kostenlos für Angehörige der Streitkräfte: bestellen bei newsletter@behoerdenspiegel.de). GenMaj a.D. Reinhard Wolski war in seiner letzten Verwendung Amtschef des Amtes für Heeresentwicklung und arbeitet jetzt als freier Mitarbeiter beim Behörden Spiegel sowie an der UniBw-M.

Fotos:

Dr. Gerd Portugall, A. Bozic, C. König

... mit freundlicher Genehmigung

Feuerlöschchen mit 2000 Liter Löschkorb

Mit Hubschraubereinsätzen bei Wald- und Flächenbränden ist auch im trockenen Jahr 2020 wieder zu rechnen. Erstmals wurde beim Transporthubschrauberregiment 30 in Niederstetten der Einsatz mit dem 2000 Liter faltbehälter unter den NH90-Hubschraubern trainiert.

Wird ein neues Verfahren in einen fliegenden Verband eingeführt, schlägt die Stunde der Standardisierer. So auch Ende April/Anfang Mai bei den „30ern“. Nachdem man bisher immer mit der „Huey“ und einem starren 900 Liter Behälter vom Typ „SEMAT“ im Löscheinsatz war, wurde nun die Umstellung auf „NH90+Bambi-Bucket“ gestartet. Der Löschkorb der kanadischen Firma SEI Industries hat die Besonderheit, dass er faltbar ist. Der aus einem robusten Kunststoffmaterial hergestellte Korb fasst 2000 Liter und ist deutlich leichter, als der bisherige starre Behälter. „Dies ist ein großer Vorteil, wir können sehr schnell mit dem zusammengefalteten Löschkorb als Innenlast zum Einsatzort fliegen“, sagt Hauptmann Mike G.. Er ist Standardisierer und Fluglehrer und gehört mit seinen fast 7000 Flugstunden zu den erfahrensten Hubschrauberführern des



Ohne Einweisung am Boden läuft nichts.



Der starke Rotorabwind erschwert die schnelle und vollständige Befüllung.



Hauptmann Mike G.: „Besonders das Befüllen mussten wir mit dem neuen Löschkorb verstärkt trainieren“.

Niederstettener Regiments. Er wurde beauftragt, weitere Fluglehrer und Piloten im Umgang mit dem neuen Löschbehälter auszubilden und einsatzreif zu machen. Er selbst bekam seine erste Einweisung durch Kameraden vom Schwesterregiment 10 in Faßberg. Dort hatte man schon 2019 eine intensive Einsatzerprobung mit der Kombination „NH90+Bambi-Bucket“ durchgeführt. Die Trainingsflüge führten in der „Corona-Ausgangsbeschränkungs-Zeit“ zu einigen Bade- und Naturseen in der Umgebung des Flugplatzes. Auch der ehemalige Pionier-Wasserübungsplatz bei Volkach am Main wurde angefliegen. Dort konnte man in einem Altmain-Arm auch die Wasseraufnahme aus einem Fließgewässer erproben. „Das Handling im Flug stellte sich als unproblematisch heraus“, beschrieb Hauptmann Mike G. seine ersten Eindrücke. „Wir können mit dem befüllten „Bambi-Bucket“ deutlich schneller

fliegen als früher mit der „Huey“ und dem starren Löschbehälter. Schwieriger wird es beim Befüllen des leichten Faltsackbehälters. Der starke Rotorabwind bläst den Faltsack auf und lenkt ihn ab. Auch das deutlich längere Seil macht die Sache etwas schwieriger. Als Lösung wurde das Eintauchen mit leichter Vorwärtsfahrt ermittelt. Dadurch kippt der Behälter ins Wasser, und kann schneller befüllt werden“, beschreibt er das anspruchsvolle Verfahren. Dass dies so klappt, hängt aber wesentlich von der Zusammenarbeit mit dem Bordmechaniker ab. „Wir müssen den Piloten genau einsprechen, Höhen- und Geschwindigkeitsangaben geben, und mitteilen, wann der Löschbehälter ins Wasser eintaucht und zu kippen beginnt. Dann muss der Pilot aufstoppen und den Behälter absinken lassen“, beschreibt Oberstabsfeldwebel Matthias K. die Aufgaben der „Bordmixer“. Er ist Standardisierer und Ausbilder für

die Bordmechaniker im Regiment 30 und bestätigt, dass der früher eingesetzte starre Metallbehälter viel einfacher zu befüllen war. „Aber üben übt“, erklärte er nach einigen Versuchen, „letztendlich hatten wir den Trick raus“. Nach der intensiven Trainingskampagne und der Einweisung mehrerer Besatzungen ist das erste Ziel erreicht. „Wir sind nun mit dem ersten Schwarm einsatzbereit zum Feuerlöschen, freute sich der Regimentskommandeur, Oberst Peter Göhringer, „sollte nun eine Anforderung kommen, können wir auch kurzfristig mit NH90 und 2000-Liter-Behälter beim Feuerlöschen verlässlich unterstützen“.

Der Autor:

PresseStOffz Oberstleutnant Peter Straub,
TrspHubschrRgt 30

Fotos:

Straub, TrspHubschrRgt 30

Notsignal aufgefangen – Einsatz für „Rescue 63“

Zu einem nicht alltäglichen SAR-Einsatz kam es Mitte April in Baden-Württemberg. Auch wenn es letztendlich kein Unglück war, zeigte es sich doch, wie wichtig die SAR-Hubschrauber der Bundeswehr sind.

„Einsatz für Rescue 63“ hieß es beim SAR Kommando in Niederstetten an einem Freitagmorgen im April. Was war geschehen? Schon am späten Nachmittag des Vortages bekam die Rettungsleitstelle in Münster/Westf. (RCC Münster) eine Alarmmeldung von der europäischen Rettungsleitstelle in Toulouse. Ein Notsender eines Flugzeuges oder Schiffes strahlte auf der internationalen Notfunkfrequenz ein Notsignal ab. Die Leitstelle in Toulouse ortete das Signal im Bereich Baden-Württemberg und alarmierte daraufhin RCC Münster. Münster verifizierte die Informationen und es wurde klar, dass kein Flugzeug unterwegs war oder vermisst wurde. Auch ein Schiff in Seenot konnte es in diesem Bereich nicht sein. Schließlich war ja auch Corona-Zeit und ohnehin wenig Verkehr am Himmel und auf dem Wasser. Das zuständige SAR-Kommando war Niederstetten. Die Besatzung von „SAR 63“ wurde vorinformiert, dass am nächsten Tag



Mit Hilfe des Nahbereichspeilers der Bundesnetzagentur fanden die Soldaten schließlich den gesuchten Notsender.



SAR-Maschine startet in Niederstetten zu einem Übungsflug.

bei Helligkeit eine Notsendersuche ansteht. Die Huey-Besatzung startete daraufhin am nächsten Vormittag und flog in das Suchgebiet. Für solche Einsätze sind die SAR-Maschinen speziell ausgestattet. Mit einem Such-Instrument, mit dem man sonst NDB-Navigation-Funkfeuer anfliegt, kann eine SAR-Maschine auf einer anderen Frequenz Notsender anstatt Funkfeuer orten. Das Suchverfahren begann in circa 1000 Fuß Höhe. „Wir nähern uns in solchen Fällen zuerst in größerer Höhe dem angegebenen Suchgebiet“ erklärt Hauptmann Marc Höllerer, der Pilot der Maschine. „Wenn der Peiler ausschlägt, fliegen wir nochmals einen 90° versetzten Suchkurs, damit können wir die grobe Position schon mal bestimmen. Danach fliegt die Maschine dieses Suchschema in geringeren Höhen ab und kommt so immer dichter an die Suchstelle heran. Die Kreuzpeilung führte „SAR 63“ schließlich über einen Recycling-

betrieb für Elektroschrott bei Illingen“ erklärte Marc Höllerer. Neben dem Betrieb landete die Besatzung und suchte mit dem Handfunkgerät weiter, konnte den Bereich weiter eingrenzen, aber den Sender im großen Schrott noch nicht finden. Zusätzlich wurde die Bundesnetzagentur informiert, die mit einem ganz empfindlichen Nahbereichs-Peiler anrückte. Gemeinsam mit Handpeiler, Bundesnetzagentur und einem Bagger der Recyclingfirma gelang es, sich in einem Schrotthaufen an den Notsender heranzuarbeiten. Nach kurzer Zeit war der gelbe Sender sichtbar und wurde „dingfest“ gemacht. Wie sich herausstellte, war es ein Notsender, der einmal in einem Boot eingebaut war, entsorgt wurde, und sich durch die Bewegung auf dem Schrottberg aktivierte. Also „Falscher Alarm“ für die SAR Retter – aber nur insofern, als dass kein Unglück passiert war. Der Sender musste geborgen werden, denn jedes

Zivilflugzeug, das darüber hinweggeflogen wäre, hätte einen „Pieps“ mitbekommen, der dann gemeldet worden wäre. Bei guter Batterie hätte dies noch einige Tage so weitergehen können. Für „Rescue 63“ war es eine gute Übung und es zeigte sich, wie wichtig die SAR-Flieger der Bundeswehr sind. Keine andere Rettungsorganisation kann solche Notsender orten. „Ein nicht alltäglicher Einsatz für uns SAR-Flieger“ sagte Hauptmann Höllerer. „Das kommt nur alle paar Jahre vor. Wir hatten auch schon mal einen Fall, bei dem wir ein zerlegtes Sportflugzeug auf einem Anhänger auf der Autobahn geortet hatten, auch dort hatte sich der Notsender heimlich eingeschaltet“.

Der Autor:

PresseStOffz Oberstleutnant Peter Straub,
TrspHubschrRgt 30

Fotos:

Straub, TrspHubschrRgt 30

Heeresflieger in **Alabama**

Der AMOC-Lehrgang am Aviation Center of Excellence

Mein Name ist Hauptmann Simon Muteau und ich hatte im I. Quartal 2020, als die Welt noch intakt war und der Umsatz des mexikanischen Getränkeherstellers „Corona Extra“ aufgrund einer unglücklichen Verwechslung noch nicht im Rekordminus lag die außergewöhnliche Chance, an einem Lehrgang im Ausland teilnehmen zu dürfen.

Der Aviation Maintenance Officer Course, kurz AMOC, ist ein essenzieller Baustein in der Ausbildung eines jeden Soldaten der US-Army für den es vorbestimmt ist, eine Führungskraft in der Luftfahrzeugtechnik (Aviation Maintenance) zu werden. Die Offiziere und Warrant Officer werden dabei hervorragend auf die Welt vorbereitet, die wir Zentralisierte Technik nennen: Bord- und Wartungsbuchführung, Grundsätze der Inspektionsplanung, Aufgaben der verschiedenen Fachwerkstätten, Arbeitssicherheit, Zusammenarbeit mit den Ämtern, usw... Dass ich allerdings

während diesen Lehrgangs als Technischer Truppenoffizier die Schulbank ausschließlich mit Luftfahrzeugführern drücken würde, war eines der vielen Dinge, die ich nicht erwartet hatte. Später sollten mir aber genau solche Mosaiksteine dabei helfen, das Gesamtbild der U.S.-Army Aviation zu erkennen und zu verstehen.

Doch vorerst musste ich nach Amerika kommen. Nach einige Besuchen im SAN-Bereich und der LHBw-Bekleidungskammer war der Tag endlich gekommen: von Hamburg sollte mich meine 19-stündige Flugreise zunächst über Amsterdam führen und anschließend über Atlanta, Georgia. Kaum dort zwischengelandet, wurde mit sehr schnell klar, welchen Stellenwert man nicht nur als Soldat, sondern als deutscher Offizier in den Vereinigten Staaten genießt. Ich war noch nicht durch den Zoll, schon hatte ich mein Verbandsabzeichen mit einem US-Amerikanischen Kameraden getauscht und ich wurde zwei

Mal durch das Flughafenpersonal aufgefordert, die Schlange zu überspringen. Von der Welle an spontanen Begrüßungen wie „I appreciate what you are doing, sir!“, „Thank you for your service!“ oder „I love Germany, the food is great!“, die mich während der nächsten zwei Monaten begleiten sollten, ganz zu schweigen.

Ganz nebenbei: als halber Franzose mit Hauptwohnsitz in Norddeutschland konnte ich zunächst nichts mit dem dritten Satz anfangen. German food is great!? Doch einige Einkäufe und Restaurantgänge später verstand ich diese kulinarische Sichtweise.

Die Flugreise endete in Dothan, Alabama, wo mich ein freundlicher deutscher Chief Liaison Officer aufnahm und nach Fort Rucker brachte. Ich hatte zuvor natürlich nicht vergessen, mein Gepäck in Atlanta zu empfangen, um ihn durch den Zoll zu tragen (1. Flughafen nach Einreise in den Staaten) und musste auch nicht 2 Tage



lang nägelknabbernd hoffen, dass mein Gepäck ankommt. Aber da so etwas natürlich jedem mal passieren kann, sei es an dieser Stelle kurz erwähnt.

Während der einführenden Inprocessing-Phase, bei der sich der Körper mühselig vom JetLag erholt, wurde ich durch eine zweite Welle an Eindrücken überrollt. Allen voran: eine amerikanische Base ist nur in ganz wenigen Punkten mit einer Kaserne in Deutschland zu vergleichen, sondern viel eher mit einer umzäunten Kleinstadt. Es fehlt wirklich an nichts: von Einkaufsläden und einer Kirche über diverse Freizeitgestaltungsmöglichkeit wie Kino, Bowlingbahn und Sportanlagen bis zu Restaurants und Fast-Food-Dinners ist alles da. Und Soldaten kaufen Taxe-Free ein; sogar ausländische. Darüber hinaus schien es mir so, als ob die Versorgung und Unterstützung meines Heimatlandes sich teilweise deutlich von der abhob, die Soldaten aus anderen NATO-Nationen dort genossen.

Doch ich war in den USA, weil ich einen Auftrag hatte und den wollte ich gut umsetzen: das erfolgreiche Bestehen des AMOC 2020-004. In den ersten Tagen schien mir das jedoch deutlich schwieriger zu sein als zunächst vermutet. Wenn man nämlich glaubt, dass man mit einem 4444-SLP in Englisch in den USA keine Verständigungsprobleme haben würde, irrt man gewaltig. Kurzum: es bedeutet nicht, dass man gleich Amerikanisch versteht ... geschweige denn Alabanesisch. Es brauchte ganze 2 Wochen, bis ich mir die berühmte heiße Kartoffel aus dem Mund der Instructors wegdenken konnte und weitere 3, bis ich realisierte, dass mein mühsam über die Jahre angelerntes Oxford-Englisch hier nur zur Hälfte verstanden wird. Anpassen war also die Devise.

Das Wichtigste wurde gleich am ersten Lehrgangstag geklärt: morgens macht jeder PT (Physical-Training) und Unterrichtsstörungen oder Verspätungen müs-

sen mit Donuts beglichen werden. Ziemlich einfach. Was nicht so einfach war, war die für mitteleuropäische Verhältnisse untypische Unterrichtsform. Jeder Student hat Zugriff zu einem Rechner mit einem Ordner voller US-Army-Maintenance-Vorschriften in PDF-Form. Der Vortragende jagt buchstäblich durch die Vorschriften durch und dabei versucht man, die wichtigen Stellen zu markieren. Nach einigen Tagen kommt ein Multiple Choice Test: man sucht dabei nach den richtigen Passagen in den PDF's, beantwortet die Frage... fertig. Natürlich kann man im Unterricht auch Fragen stellen und die Lehrkräfte zeigten immer höchstes Engagement, um sie zu beantworten; auch nach Dienst. Doch während ich meistens nach dem Wieso fragte und hin und wieder irritierte Blicke erntete, wollten meine Klassenkameraden überwiegend bloß wissen, auf welchen PDF-Seiten bestimmte Informationen zu finden waren. Für

einen Bundeswehrangehörigen mag diese Art zu lehren (alles dreht sich um die Frage „Wo steht das?“) vielleicht als geistlos oder gar stumpfsinnig erscheinen, doch eines ist klar: es ist äußerst effektiv und funktioniert. Und wenn man drüber nachdenkt, verhält es sich ähnlich wie zwischen der Auftrags- und der Befehlstaktik.

Doch nun möchte ich gerne zu einigen Lessons-Learned kommen, die ich von dort mitgenommen habe:

» **Wir brauchen uns für nichts zu schämen!** Wenn man als NATO-Soldat von der US-Army spricht, hat oftmals manch Einer die Tendenz, seine eigene Armee in dessen Schatten zu stellen. Es ist ganz offensichtlich, dass die US-Army ganz andere finanzielle Mittel hat und dadurch den meisten Armeen etwas voraus ist. Auch der politische Hebel scheint ein ganz anderer zu sein wie etwa der in Deutschland. Doch ich konnte, zumindest aus der Sicht der Luftfahrzeugtechnik, genau die gleichen Herausforderung erkennen, wie wir sie bei uns zuhause haben. Nur dass es bei deren Bewältigung mir so vorkommt, als ob wir effizienter agieren würden, insbesondere im Hinblick auf die Verwaltung unserer knapperen Ressourcen. Und genau das schienen auch viele US-Soldaten an uns Deutschen zu bewundern, wie ich es aus zahlreichen Unterhaltungen entnehmen konnte.

» **Sich anstrengen zahlt sich aus!** In der US-Army geht es bei Vielem um die Wirkung. Die Uniform ist breit geschnitten, damit die Statur der Soldaten bedrohlicher wirkt. Jedes An treten oder jede gemeinschaftliche Aktivität wird mit Musik begleitet, was, wenn auch nur minimal, eine

gewisse Wirkung auf die Motivation oder gar das Ehrgefühl erzielt. Und wer sich besonders anstrengt, der wird z.B. am Ende eines Lehrgangs auch gerne öffentlich belobigt und bekommt manchmal sogar einen Coin. Das wirkt ebenfalls auf einen.

» **Ein Land der Extreme.** Viele Klischees konnten mir während meines Aufenthaltes in den Staaten bestätigt werden. Aber was viel wichtiger war: ich fand oft eine Antwort auf die Frage nach dem Warum. Und es stimmt: in den USA ist vieles wie in Europa... nur extremer. Es ist ein extrem großes und wunderschönes Land, gefüllt mit extrem herzlichen und offenen Menschen. So extrem, dass es einem immer wieder wie „gestellt“ vorkommt. Aber so sehr es den Norddeutschen in mir irritierte, so zeigte mir meine Lebenserfahrung aus Frankreich, dass ich dieses Verhalten schon kannte. Was deren exzessiv wirkende Lebensart betrifft, lässt sie sich mir hauptsächlich dadurch erklären, dass das Land einen Zugriff zu Ressourcen hat, den die meisten Länder schlichtweg nicht haben: zu Öl, Strom, Landfläche, Wasser... Da liegt es wohl in der menschlichen Natur, sich zu sagen: „Wieso nicht alles im Überfluss nutzen, wenn von allem so viel da ist?“

» **Luftfahrzeugführer in der Luftfahrzeugtechnik.** Es wurde mir eine interessante Theorie vorgestellt. Geschichtlich betrachtet erlebte die Fliegerei im Ersten Weltkrieg den ersten Entwicklungsschub. Manfred von Richthofen, der gefürchtete Rote Baron, sollte in Europa das Bild der ersten Luftfahrzeugführergeneration prägen. Menschen mit besonderen Fähigkeiten, die meist aus elitären Kreisen stammten und Zugang zu

besseren Schulen hatten; Flugschulen z.B. Als im Zweiten Weltkrieg die Fliegerei ihren ersten Höhepunkt auch in den USA erlebte, war die soziale Herkunft der dortigen Piloten deutlich breiter gefächert. Teilweise aus der Not heraus. Die soziale Kluft zwischen dem Mechaniker, der das Luftfahrzeug reparierte und desjenigen, der ihn führte, war wohl deutlich schmaler als zur gleichen Zeit in Europa. Und es ist diese Prägung, die dazu geführt hat, dass bis heute jeder Luftfahrzeugführer und -führerin in der US-Army Aviation üblicherweise eine Verwendung als Zugführer in der Luftfahrttechnik durchlaufen haben muss. Das wiederum führt aus meiner Sicht zu einer engeren Bindung zwischen dem Fliegenden und dem Technischen Bereich eines fliegenden Verbandes. Und schließlich führte es dazu, dass wenn mich meine Hörsaalkameraden fragten „So... what do you fly?“, meine Antwort natürlich für große Verwirrung sorgte ... Ich möchte jedem, der die Möglichkeit hat, empfehlen, an diesem Lehrgang teilzunehmen. Schon allein aufgrund der Gelegenheit, mehr über ein fremdes Land und dessen Armee aus nächster Nähe zu erfahren. Auch im Rahmen der vielen Ausflüge, die durch das International Military Student Office (IMSO) und deren Study Field Programm (SFP) organisiert werden, konnte ich sehr viel Land und Leute sehen, was diese once in a lifetime experience nur bereichert hat. Dafür bin ich dankbar und ich hoffe, dass ich hiermit einen Teil meiner Erfahrungen weitergeben konnte.

Der Autor:

Hauptmann Simon Muteau

LfzT EinsLtr und stllv LfzT S3-StOffz

IntHubschrAusbZ



„in a nutshell“

Grundausbildung wieder am IHTC

Seit dem 01. Juli ist es wieder soweit – die Heeresfliegertruppe hat wieder eine eigene Grundausbildung (GA)! In den vergangenen Jahren wurden die Soldaten der Heeresflieger nicht in der eigenen Truppengattung, sondern durch andere Verbände in den Grundlagen des Soldatenberufs ausgebildet. Im Rahmen der Umstellung der gesamten Offizierausbildung im Heer werden nun die Offizieranwärterinnen und Offizieranwärter wieder in ihren eigenen Truppengattungen mit allen anderen Rekruten zusammen ausgebildet, um so den Führungsnachwuchs frühzeitig an eben genau diese zu binden.

Seit Beginn des dritten Quartals hat das Internationale Hubschrauberbildungszentrum daher wieder einen Ausbildungszug mit 21 Rekrutinnen und Rekruten, die eine Laufbahn als Truppenoffiziere in der Luftfahrzeug-

technik, als Luftfahrzeugführer oder im Flugverkehrskontrolldienst anstreben. Die allgemeine Grundausbildung sowie die Spezialgrundausbildung und der Fahnenjunkerlehrgang werden in der „grünen“ Inspektion des Zentrums durchgeführt. Die IV. Inspektion verfügt allerdings noch nicht über das Personal, diesen Auftrag selbstständig ausführen zu können. Daher hat der Inspektionschef, OTL Hegele, Verbindung mit der ebenfalls in der Jägerkaserne ansässigen 3./ FA-UA-Btl 2 aufgenommen und bei der Ausbildungskompanie Unterstützung beantragt. Diese stellt für den Zeitraum des Lehrgangs einen Zugführer und drei Gruppenführer sowie einen weiteren Ausbildungsfeldwebel zur Verfügung. Somit wird die Grundausbildung der Flieger (OA) durch sehr erfahrenes Personal in der Ausbildung des Führungsnachwuchses durchgeführt.

Eine weitere Herausforderung stellt die Corona-Pandemie dar, die auch an den Streitkräften nicht spurlos vorübergeht. Durch das Ausbildungskommando wurde ein Konzept erstellt, das die Grundausbildung von zwölf auf acht Wochen strafft und einen Teil der Ausbildungsinhalte an den heimischen Schreibtisch verlegt. Im Detail bedeutet dies, dass die GA nunmehr in zwei Phasen unterteilt werden kann. Vom 01. Juli bis zum 02. August befinden sich die Rekruten in einer Fernlernphase, in der sie über das E-Learning-Portal der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg Unterrichte zur Verfügung gestellt bekommen, die sie selbstständig durcharbeiten müssen. Diese Unterrichte beinhalten im Schwerpunkt Themen aus dem Bereich der Inneren Führung. Aber auch Grundlagen der Waffen- und Geräteausbildung und des Gefechtsdienstes werden zur Verfügung



gestellt. Der Ausbildungsabschnitt wird durch die Ausbildungsoffiziere und –Feldwebel der IV. Inspektion über verschiedene Kommunikationswege begleitet und betreut.

Ab 03. August beginnt die Präsenzphase in der Jägerkaserne. Hier werden die zuvor theoretisch vermittelten Inhalte praktisch umgesetzt. Wie auf jedem Lehrgang ist die erste Woche von administrativen Herausforderungen geprägt. Die Auflagen der Hygienekonzepte des Zentralen Sanitätsdienstes wurden in allen Bereichen bestmöglich umgesetzt, sodass auch die Eindämmung einer möglicherweise auftretenden Corona-Erkrankung der Rekruten und des Ausbilderpersonals gewährleistet werden kann. Hier haben verschiedene Konzepte der höheren Kommandobehörden Anwendung gefunden. Wie in einer Grundausbildung

üblich, steht am ersten Wochenende Dienst an. Hier beginnt der Ausbildungszug unmittelbar mit der Waffen- und Geräteausbildung, die im scharfen Schuss in der dritten Woche mündet. Anschließend werden die Rekruten viel Zeit im Gelände verbringen, um hier die Grundlagen des Gefechtsdienstes zu erlernen. Der Lehrgang endet in einer Rekrutenbesichtigung Ende September. Die Vereidigung am 28. August wird, anders als üblich, unter Ausschluss der Öffentlichkeit stattfinden. Aufgrund der hohen Corona-Auflagen ist es leider nicht einmal den engsten Angehörigen gestattet, an dieser Veranstaltung teilzunehmen.

Im Anschluss werden die Soldaten ihre Spezialgrundausbildung erhalten, die ebenfalls in Bückeburg durchgeführt werden soll. Im Jahr 2021 werden die Offizieranwärterin-

nen und Offizieranwärter einen Englischlehrgang an der Offizierschule des Heeres in Dresden besuchen, den Fahnenjunkerlehrgang in Bückeburg absolvieren und anschließend in ein Führungspraktikum kommandiert, in dem sie sich als militärische Führer beüben können. Die Kameradinnen und Kameraden, die ein technisches Studium anstreben, werden in dieser Zeit ein technisches Grundpraktikum besuchen. Im Oktober beginnt dann für alle Offizieranwärterinnen und Offizieranwärter des 90. OAJ das Studium an einer der beiden Bundeswehruniversitäten.

Der Autor:
Oberleutnant Felix Schröder
AusbOffz IV. Inspektion
IntHubschrAusbZ

Foto:
A. Bozic

„in a nutshell“

Heideflieger erneuern **Fuhrpark**

Nicht nur in der Luft – auch am Boden geht’s Nach Vorn. Der Regimentskommandeur, Oberst Bölting, übernimmt die neuen LKW MB Aroc von Herrn Sacha Ruiters (BwFPS) unter Einhaltung der aktuellen Corona-Etikette ohne den üblichen Handschlag.



Faßberg. Das Transporthubschrauberregiment 10 hat 27 neue LKW des Typs MB Arocs von der Bundeswehr Fuhrparkservice GmbH erhalten. 3 weitere Fahrzeuge sollen in Kürze folgen. Neben den MB Arocs verfügt das Regiment auch über 5 ungeschützte Transportfahrzeuge (5 t) der Firma Rheinmetall. Für beide LKW-Typen ist der gleiche Aufbau in Form einer Wechselladepritsche vorgesehen. Alternativ können auch Fernmeldekabinen oder Container verladen werden. Sie werden die bereits bis zu 35 Jahre alten LKW der Marke MAN nach und

nach ablösen. Der Regimentskommandeur, Oberst Bölting, übernahm die neuen Transportkapazitäten. Mit der Erneuerung der in die Jahre gekommenen Flotte durch moderne und geländegängige Fahrzeuge ist das Regiment in der Lage, schnell und autark einen großen Teil des Materials zur Versorgung und Instandhaltung des NH90 auch in unwegsames Gelände zu bringen. Dadurch ist ein weiterer Schritt zu mehr Flexibilität hinsichtlich zukünftiger Einsatzszenarien gegeben. Zusätzlich werden durch den Ersatz der alten Fahrzeugflotte Haus-

haltungsmittel und Zeit zur Materialerhaltung eingespart. Der nächste Schritt ist nun die Ausbildung und Einweisung der erforderlichen Militärkraftfahrer.

Dann heißt es wieder „Nachschub – rollt!“

Der Autor:

Hptm Peter Schmedt, Technischer Offizier
im TrspHubschrRgt 10 FABBERG

Foto:

Carsten König, AusbUstgGrp
TAusbZLw FABBERG


 »in a nutshell«

Heideflieger unter neuer Führung

Das Transporthubschrauberregiment 10 „Lüneburger Heide“ hat einen neuen Kommandeur.

Am 26. Juni 2020 übergab der stellvertretende Kommandeur Division Schnelle Kräfte und Kommandeur Divisionstruppen, Brigadegeneral Andreas Pfeifer, das Kommando von Oberst Olaf Bölting an Oberstleutnant Cay Goedelt. BrigGen Pfeifer, Vorgänger von Oberst Bölting als Kommandeur dieses Regiments, war erst am Vortag zu diesem Dienstgrad befördert worden.

In seiner Ansprache zu Beginn des Übergabeappells ging der scheidende Kommandeur zunächst auf das Selbstverständnis der Heideflieger als Einsatzverband ein: „Für den Einsatz denken, handeln, trainieren und leben wir!“.

Während seiner Regimentsübernahme im April 2018 waren die Heideflieger mit den Heeresfliegern aus Niederstetten und Fritzlar im Einsatz MINUSMA in MALI. Der 76er Gedanke, der diesem Einsatz entspringt, steht

für das erfolgreiche Zusammenwirken der drei Regimenter 10, 30 und 36 und auch für die Waffenbrüderschaft, die nicht zuletzt unter dem Eindruck des tragischen Todes der beiden Fritzlarer Fliegerkameraden entstanden ist.

Der Einsatz in Afghanistan ab Ende 2020 ist der derzeitige Schwerpunktauftrag des Regiments geworden. Unabhängig von den sicherheitspolitischen Entscheidungen zur militärischen Präsenz in Afghanistan sei es der Auftrag, Einsatzbereitschaft herzustellen. Dazu Oberst Bölting: „Wir halten Kurs und bereiten uns weiter professionell und verlässlich auf diesen Auftrag vor. Wir werden bereit sein, wenn man uns braucht.“ Er zeigte sich in diesem Zusammenhang erfreut, dass die NH90-Flotte inzwischen einen spürbaren Aufwind erfahren habe. Die Klarstände und die Verfügbarkeit hätten sich merklich nach oben entwickelt, nicht nur in Faßberg.

Dieses sei eindeutig das Verdienst eines fleißigen und hochmotivierten Flottenpersonals. Mit Hinweis auf die Tätigkeitsbereiche im Regiment sagte er: „Ich war und bleibe immer noch begeistert, welche Berufsvielfalt, Diversität und Schlagkraft unser Verband bietet“.

Eingehend auf den Schlachtruf des Transporthubschrauberregiments 10 „Heideflieger – Hurra“ forderte er zum Schluss seiner Ansprache die Truppe auf: „Bleiben Sie optimistisch, proaktiv und fokussiert auf unseren Kernauftrag: Einsatzflugbetrieb“.

BrigGen Andreas Pfeifer ging neben der Bewertung der Auslandseinsätze auch auf die erfolgreiche Zusammenarbeit des Regiments sowohl in der Kaserne als auch im Standort und in der Region ein. Er freute sich darüber, dass das Transporthubschrauberregiment 10 „Lüneburger Heide“ im letzten Jahr eine Patenschaft mit der Ge-



meinde Faßberg abgeschlossen hat. Mit Blick auf seine eigene Kommandeurzeit in Faßberg sagte er augenzwinkernd, dass Böltings Vorgänger dieses nicht geschafft hätten.

Anschließend übergab er das Kommando über das Transporthubschrauberregiment 10 „Lüneburger Heide“ an Oberstleutnant Cay Goedelt.

Beim anschließenden Empfang gab es dann noch eine besonders gelungene Überraschung für die Gäste. Eine Bell UH-1D des Transporthubschrauberregiments 30 Niederstetten mit der Sonderlackierung „Goodbye Huey“ kam zur Verabschiedung des Kommandeurs des Schwesterregiments und hoverte einen Moment vor der Halle.

Die UH-1D, bis 2011 Hauptwaffensystem des Heeresfliegerregiments 10, verlässt die Bundeswehr im nächsten Jahr.

Der Übergabeappell fand auf Grund der pandemiebedingten Hygieneauflagen mit reduzierter Truppenstärke statt. Auch die Zahl der Gäste war beschränkt. Dennoch lobte MdB Kirsten Lühmann (SPD) in Ihrem Grußwort zum Empfang, dass man am militärischen Zeremoniell und an der guten Tradition – eben in angepasster Form – festgehalten habe. Abgeordneter und Mitglied des Verteidigungsausschusses Henning Otte (CDU) lobte die Faßberger Truppe, stellvertretend für alle Soldaten der Bundeswehr, die im Rahmen der Pandemielage einsatzbereit blieben und für Unterstützungs- und Hilfeleistung bundesweit bereitstanden und weiterhin stehen.

Während Oberst Bölting nun eine neue Aufgabe als Referatsleiter Einsatzplanung im NATO-Hauptquartier, Supreme Headquarters Allied Powers Europe (SHAPE) in Mons, Belgien wahrnehmen wird, hat sein Nachfolger, Oberstleutnant Cay Gö-

delt für das Kommando in Faßberg gerade die sogenannte strategische Ebene verlassen.

Zuletzt war er Referent in der Abteilung Planung im Bundesministerium der Verteidigung in Bonn. Selbst erfahrener Flieger auf CH53, dabei auch Kommandeur FlgAbt 151 in Rheine, bringt der neue Kommandeur vielfältige Einsatzerfahrung aus Jugoslawien, dem Kosovo und Afghanistan mit und ist damit bestens für die Aufgabe als Kommandeur der Heideflieger gerüstet.

Der Autor:

Oberst a.D. Hans-Heinrich Heidmann,
Oberstleutnant Thorsten Piecha
Stellv. Regimentskommandeur
TrspHubschrRgt 10

Foto:

Carsten König
TechnAusbZLw


 »in a nutshell«

Hoher Klarstand trotz Corona

Ich möchte behaupten festgestellt zu haben, dass das Verteidigungsministerium zügig erkannt hat, wie hoch das Verbreitungspotenzial des Covid-19-Virus von der Bundeswehr aus ist, als einer der größten Arbeitgeber Deutschlands. Richtigerweise wurde es als besonders hoch eingestuft. Von der Kommando- bis auf Einheits-ebene wurde in iterativen Schritten Auflagen kommuniziert, welche primär die Gesundheit aller Soldaten und zivilen Mitarbeitern der Bundeswehr schützen sollten. Trotz fundamentaler Lageänderung und einem, sich stetig wandelndem dienstlichem Alltag, blieb es immer klar, dass der Kernauftrag unverändert weiter zu erfüllen war.

Ein drastisches Umdenken wurde plötzlich von uns militärischen Führern gefordert. Selten wurden im heimischen Friedensbetrieb Führungseigenschaften wie Weitblick und Scharfsinn, Feingefühl oder einfach der gesunde Menschenverstand so gefordert wie heute. Der plötzlich

äußerst schmal gewordene Scheideweg zwischen Auftrags Erfüllung und Ressourcenschonung fordert diese Fähigkeiten mehr denn je, um diese Krisenlage gemeinsam mit den uns anvertrauten Menschen zu bewältigen.

Der Mittelweg, für den sich der Bereich Unterstützung des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum (IntHuschbAusbZ) in Bückeburg entschied, um das höchstmögliche Maß an Auftrags Erfüllung und Gesundheitsschutz zu erreichen, führte über die Einführung eines rotationsbasierten Schichtsystems. Im Wesentlichen wird seit dem 16.03.2020 das gesamte Personal in zwei Schichten eingesetzt, die im 14-Tage-Rhythmus den Dienst entweder am Dienort oder aus dem Homeoffice verrichten.

Es ergibt sich folgendes Gedanken- spiel. Wenn sich höchstens die Hälfte des Personals am Dienort befindet, liegt die Vermutung doch nahe, dass maximal die Hälfte der Arbeit ver-

richtet werden kann und der Output an Arbeitsleistung dementsprechend nur halb so groß sein kann. Das ist simple Mathematik, wie sie beispielsweise in den Kinderschulbüchern gelehrt wird... die wir zugegebenermaßen seit einigen Wochen deutlich öfter vor uns aufgeschlagen hatten (in der Bewältigung der Hausaufgaben unserer Kinder) wie uns eigentlich lieb ist... Doch zurück zur Schäfer-Kaserne: wenn wir uns die Zahlen aus der Luftfahrzeugtechnischen Staffel NH90 (LfzT Stff NH90) näher ansehen, stellen wir fest, dass die Aufgabe „wenn zwei Bäcker jeden Tag zwei Brote backen, backt ein Bäcker pro Tag nur ein Brot“, nur im Mathe-Heft stimmt.

Kurzum: der Klarstand NH90 übertrifft seit einigen Wochen die Erwartungen und ist dem Trend zufolge höher, als er es noch vor der Krise war.

Doch ist dem wirklich so und wenn ja, woran liegt das? Wieso scheint es



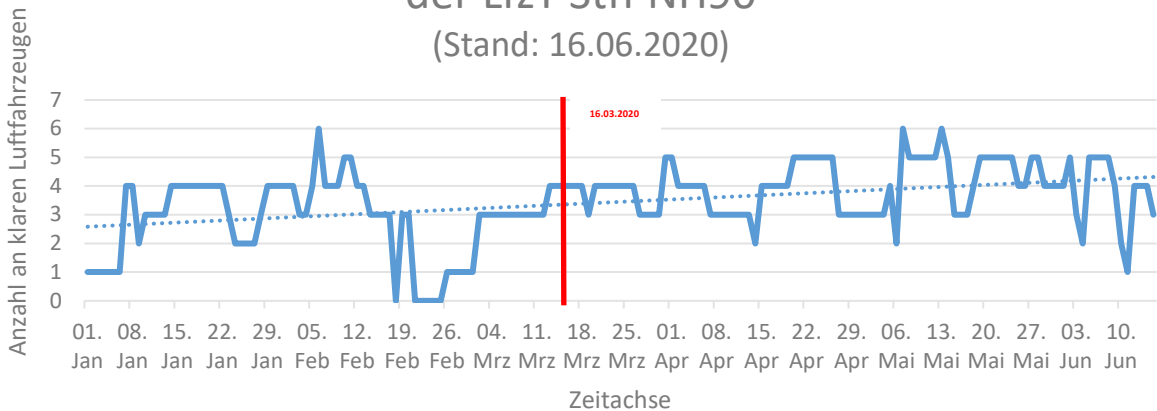
so, als ob mit der halben Belegschaft an Wartungs- und Instandsetzungspersonal, an Materialversorgern und Führungskräften mehr Luftfahrzeuge (Lfz) täglich einsatzbereit stehen wie noch vor einigen Wochen, als die Staffel noch aus ihrem „vollen Potenzial“ schöpfen konnte? Aus meiner Sicht als LfzT Einsatzleiter der Staffel NH90 lässt sich dieser Trend auf unterschiedliche Weise erklären.

Zunächst muss Eines hinzugefügt werden: da seit Beginn der Krise jeder Teilbereich des IntHuschbAusbZ aufgefordert wurde, den Schwerpunkt auf die Erfüllung des jeweiligen Kernauftrages zu setzen, wurden eine Fülle an Nebenaufträgen entweder auf unbestimmte Zeit verschoben oder gänzlich gestrichen. Veranstaltungen wie Static Display oder die Betreuung von Besuchergruppen, welche essenziell für z.B. die Kommunikation unseres Auftrages nach außen sind, finden nun vorerst nicht mehr statt. Dadurch werden Arbeitskapazitäten freigesetzt,

deren Ausmaß wir uns vor der Krise kaum bewusst waren. Und auch wenn der Schwerpunkt der Arbeit eines Luftfahrzeugmechanikers (LfzMech) natürlich am Lfz selbst liegt, so werden Ressourcen bereits auf Teileinheitsebenen von nun an weniger gebunden und können eher in die Gestaltung eines reibungslosen Dienstes eingesetzt werden. Auch in der gegensätzlichen Richtung der militärischen Hierarchie wird seit einigen Wochen insbesondere die Ressource Zeit geschont, insbesondere im Hinblick auf die Gestaltung der Zusammenarbeit mit der Ämterebene. „Telefonkonferenz“ ist hier das neue Zauberwort. Durch das Streichen von Dienstreisen haben Projekt-Besprechungen und verbandsübergreifende Absprachen nun fernmündlich stattzufinden, was dazu führt, dass die Präsenzzeit und die Verfügbarkeit von Personal mit Schlüsselfähigkeiten und -berechtigungen im Schnitt deutlich erhöht wird. Aber auch BAAINBw und DSK BVV NH90 leisten ihren Beitrag inso-

fern, als dass sie uns von ressourcenintensiven technischen Anweisungen verschont haben. Das allein kann aber nicht erklären, warum mit weniger „man on aircraft“ mehr „mission capability“ bei den Lfz erreicht wird. Es ist wichtig zu wissen, dass das Flottenmanagement ein äußerst komplexes Geschäft ist. Der NH90 bringt wie jedes moderne Lfz die Herausforderung mit sich, dass seine Luftfahrttüchtigkeit nur mit einem äußerst schwerfälligen und vielschichtigem Instandsetzungssystem aufrechterhalten werden kann. Dabei sind kalendarische, flugstundenbasierenden sowie zyklusbasierenden Inspektionen nach Möglichkeit auf der Zeitachse so anzuordnen, dass die Lfz möglichst lange einsatzklar bleiben. Vorausgesetzt, es treten keine unplanmäßige Störungen auf. Dabei ist stets darauf zu achten, dass ein planerisches Abfliegen der Lfz für die Nachhaltigkeit der Flotte von essenzieller Wichtigkeit ist. So kann dafür gesorgt werden, dass langfristig der Grad der technischen Zuverlässigkeit der

Trendkurve des Klarstandes im 1. Halbjahr 2020 der LfzT Stff NH90 (Stand: 16.06.2020)



Zu erkennen: die leicht nach oben geneigte Trendlinie, besonders nach dem 16.03.2020.

Flotte auf einem Höchstmaß gehalten wird. Auf der anderen Seite kann nur mit vielen einsatzklaren Luftfahrzeugen der Auftrag erfüllt werden, wie bspw. die Ausbildung von Luftfahrzeugführern. Es ist also ein ständiges Abwägen zwischen dem unmittelbaren operationellen Bedarf an Flugstunden und der Gewichtung, die der Nachhaltigkeit gegeben wird.

Trotz „Corona“ hat die LfzT Stff NH90 den Auftrag, mit hoher Konstanz unverändert im Schnitt 2-3 Lfz für bis zu 4 Flugperioden täglich bereitzustellen. Die gleiche Arbeit wird also auf weniger LfzMech verteilt, so dass es für die technische Führung unvermeidbar wurde, einen neuen Schwerpunkt zu bilden. An universalen Wahrheiten wie „keine Arme, keine Kekse“ lässt sich nun mal nichts ändern, so dass der Fokus seit einigen Wochen nun auf der Bereitstellung von Lfz liegt. Das gelingt, indem bspw. personelle Ressourcen von der Instandsetzung in die Wartung verlagert werden und wirkt sich unmittelbar positiv auf den Klarstand aus.

Zumindest vorübergehend, denn bei diesem Manöver müssen Verzögerungen bei der Durchführung von zeitintensiven Inspektionen billigend in Kauf genommen werden. Langjährige Erfahrungen zeigen nämlich, dass ähnlich so wie die freie Wirtschaft schon heute die herannahende Krise prognostiziert, diese Verlagerung sich negativ auf die Nachhaltigkeit auswirken wird und, dass der Klarstand zeitnah eine Talfahrt aufnehmen wird. Zuletzt fällt im täglichen Dienstbetrieb auf, dass je länger diese Schiefelage anhält, diese deutlicher systematische Unzulänglichkeiten wie fehlende Schichtfähigkeit und Defizite in der Struktur bemerkbar machen.

Der wohl interessanteste Aspekt, den ich als Menschenführer in den letzten Wochen beobachten konnte, möchte ich als „Spotlight-Effekt“ bezeichnen. Es ist kein Geheimnis, dass trotz eingeschränkter Ressourcen und teilweise widrigen Arbeitsbedingungen, der Klarstand an Lfz, welche in Einsatzgebieten eingesetzt werden, verhältnismäßig höher ist, als

im Inlandsbetrieb. Dieser Trend lässt sich truppengattungsübergreifend beobachten und hat einen psychologischen Hintergrund, den man mit einem Scheinwerfer bildlich darstellen könnte. Ähnlich wie auf einer Bühne, auf die stets die Spotlights gerichtet sind oder das Einsatzgebiet, auf das viele Blicke gerichtet sind, verhält es sich aktuell in Bückeburg zwischen der „Homeoffice“-Schicht und der aktiven Schicht. Jeder einzelne steht stärker im Focus, wenn es um die Aufgabenerfüllung geht. Und wenn das einem bewusst ist, hat es einen direkten Einfluss auf die Arbeitsmoral. Das erkenne ich, indem ich einen starken Anstieg an Motivation und Eigeninitiative bei allen meinen Mitarbeitern erkannt habe. Und auch der Gedanke, dass Arbeitsschritte idealerweise innerhalb der zwei-Wochen-Schicht abgeschlossen werden, führt dazu, dass sich Arbeitsvorgänge „von selbst“ terminieren. Übergaben bergen die potentielle Gefahr von Informationsverlust, was direkt in Verbindung mit der Flugsicherheit zu bringen ist. Und da jedem Mitglied der LfzT Stff NH 90

dies bewusst ist, erzeugt es eine intrinsische Motivation, sich noch mehr auf den schnellstmöglichen Abschluss von Aufträgen zu konzentrieren, unter Inkaufnahme von z.B. kürzeren Pausen. Vielleicht lässt sich da schon der erste Kinken erkennen: wir reden hier nämlich von einem Motivationsschub, von dem Abweichen der Norm oder dem Gleichgewicht, welches sich innerhalb der LfzT eingependelt hat zwischen u.a. dem Bedarf an Flugstunden und der körperlichen Arbeitsleistung eines jeden Einzelnen. Und das kann per se nicht dauerhaft aufrechterhalten werden. Ja, in der Tat, die Erholungsphasen sind natürlich alle zwei Wochen gegeben. Dennoch befinden wir uns nach wie vor in einem Ausnahmezustand und das seit Monaten.

Der Unterschied zum Einsatz ist der, neben natürlich der erhöhten Gefahr für Leib und Leben, dass dort eine starke Personalfuktuation stattfindet: der Ausnahmezustand ist zeitlich terminiert und es folgt üblicherweise eine Erholungsphase. Nicht jedoch in der Corona-Phase. Daher prognostiziere ich, dass wir auch deshalb einen leichten Leistungsabfall erleben werden. Ich würde meine Hand ins Feuer legen, wenn ich behaupte, dass ich in meiner gesamten Dienstzeit noch nie eine solche Motivation erlebt habe, wie ich sie täglich von meinen Mitarbeitern erlebe. Die Mädels und Jungs müssen nicht nur dafür sorgen, dass der NH90 fliegt, sie wollen es unbedingt und leisten dabei eine fantastische Arbeit, ob

Corona oder nicht. Nur genau so wie das Lampenfieber bei einem Vortragenden nachlässt, nach dem er sich an die vielen Blicke im Raum gewöhnt hat, so wird mit Sicherheit der „Spotlight-Effekt“ nicht andauern und damit auch die daraus resultierende hohe Schlagzahl. Deshalb hoffe ich sehr, dass diese dauerhafte Belastung bei allen Beteiligten bald ihr Ende findet, der Vortragende seine letzte Folie bald an die Wand projiziert, und dass für alle der Normalzustand wieder zurückkehrt.

Der messbare Erfolg, den wir seit einigen Wochen beobachten können, hat also mehr als nur einen Ursprung. Bei der LfzT Stff NH90 finden sich diese in der Konzentration auf das Kerngeschäft unter Wegfall von Nebenaufträgen, der eindeutigen Schwerpunktsetzung auf die Bereitstellung und Störbehebungen unter Inkaufnahme von Verzögerungen in der Instandsetzung, aber vor allem, in dem gesunden Betriebsklima einer starken Kampf-gemeinschaft die, mehr motiviert denn je, täglich ihr Bestes gibt. Ich gehe aber stark davon aus, dass dies nur eine Plateau-Erscheinung ist, die früher oder später ihren Tribut fordern wird. Und auch wenn dessen Ausmaß noch nicht messbar ist, so ist jetzt schon klar, dass es erneut die aufregende Aufgabe von uns Vorgesetzten sein wird, den neuen richtigen Mittelweg zu finden.



Der Autor:

Hptm Simon Muteau
LfzT EinsLtr und stillv LfzT S3-StOffz
IntHubschrAusbZ

Fotos:

A. Bozic


 »in a nutshell«

3 Jahre Qualitätsmanagement und Evaluation DEMAR 147 am IHTC

Am 1. Juli 2020 jährt sich die Aufstellung der Teileinheit „Qualitätsmanagement und Evaluation (QM/Eval) DEMAR 147“ am IHTC zum dritten Mal. Grund genug, etwas zurückzublicken, aber auch weiterhin den Fokus „nach Vorn“ zu richten und alle Visiere zu schärfen, um auch aus dem DEMAR-Regelungsraum 147 am IHTC dazu beizutragen, die Migration des Betriebs unserer Luftfahrzeuge in den DEMAR-Regelungsraum in Gänze erfolgreich mit zu gestalten und umzusetzen. Nachdem insbesondere in Federführung EFO DEMAR H im Rahmen vorangegangener „Nach Vorn“-Ausgaben über DEMAR-Aspekte berichtet wurde, möchte ich über einen sehr kurzen rückblickenden Exkurs die Möglichkeit nutzen, das Aufgabenspektrum der Teileinheit QM/Eval DEMAR 147 am IHTC vorzustellen.

Rückblick:

Im September 2016 entschied der damalige Insp H – Herr GenLt Vollmer – den zukünftigen Betrieb unserer UH-TIGER und NH90 im Regelungsraum DEMAR. Die begründende Notwendigkeit resultierte auch aus der Absicht der Marine, den NH90 NTH SEA LION bereits ab dessen Einführung ausschließlich im Regelungsraum DEMAR zu betreiben. Unabhängig, ob Marine oder Heer: Für einen zukünftigen Betrieb übernimmt dabei die Durchführung der luftfahrzeugtechnischen Ausbildung – und nicht ausnahmslos von freigabeberechtigtem Personal nach DEMAR 66 – eine entscheidende Funktion. Aufgrund dessen, dass das Heer die luftfahrzeugtechnische Ausbildung bis heute verantwortet(e), bedingte dies zwingend – eröffnend

im Rahmen der luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung NH90 – eine Zertifizierung bis Ende dritten Quartals 2018 des IHTC als Ausbildungsbetrieb gemäß DEMAR 147. Die Realisierung bis 2018 wurde als sehr zeitkritisch und herausfordernd bewertet. Sehr zügig war es unter anderem erforderlich, eine ablauforganisatorische Anpassung des IHTC vorzunehmen, um zum einen die Zertifizierung durch das LufABw vorzubereiten und zu begleiten, sowie zum anderen zielstrukturell als Ausbildungsbetrieb gemäß DEMAR 147 zu arbeiten und auszubilden. Unter Führung des damaligen Kdr DEU/FRA AusbEinr TIGER – Oberstleutnant Eckert – nahm die EFO DEMAR 147 des IHTC ihre Arbeit auf. Im Ergebnis einer hoch intensiven, jegliches involvierte Personal überaus stark fordernden Gefechtsführung,



wurde mit der formal am 24. Juli 2018 erteilten Genehmigung für die luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung NH90 der Auftrag erfüllt.

Zur reflektierenden, vertiefenden Ergänzung empfehle ich an dieser Stelle die sehr spannenden, fachlich überaus fundierten Ausführungen des damaligen Kdr DEU/FRA AusbEinr TIGER in der „Nach Vorn“-Ausgabe 2017 / 2018; es lohnt sich!

Implementierung und Aufgabenspektrum QM / Eval DEMAR 147 IHTC

Als zwingend notwendige – da genehmigungsrelevante – Voraussetzung zum dauerhaften Fortbestand der

Genehmigung ist die Implementierung und der dauerhafte Betrieb eines unabhängigen Qualitätssicherungssystems in der Zentralvorschrift A1-275/3-8909 (DEMAR 147) festgelegt und somit umzusetzen. Neben überwachender Funktion nach Einhaltung aller definierter Vorgaben und Verfahren der Ausbildungseinrichtung wie auch Standards, Regularien und resultierender Forderungen an eine luftfahrzeugtechnische Ausbildungseinrichtung, ist dieses System stringent auf das Erreichen der definierten Qualitätsziele des verantwortlichen Leiters der Einrichtung – Brigadegeneral Ott – ausgerichtet.

Das Qualitätsmanagementpersonal ist ausschließlich dem verantwortlichen Leiter der Einrichtung unterstellt. Somit ist unter anderem der wesentlichen Forderung nach unab-

hängiger Auditierungsfunktion Rechnung getragen.

Die Teileinheit QM/Eval DEMAR 147 ist unter anderem verantwortlich für die Erstellung, Aufrechterhaltung und Fortschreibung eines unabhängigen Qualitätssicherungssystems im DEMAR-Regelungsraum 147 am IHTC. Vorrangiges Ziel ist dabei, durch Erarbeitung, Fortschreibung und Umsetzung von Qualitätssicherungsmaßnahmen im Bereich der luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung dazu beizutragen, dass über die Sicherstellung konstant hoher Ausbildungsqualität und einer fortlaufenden Verbesserung der luftfahrzeugmusterbezogenen Ausbildung ebenso die Grundlagen zum dauerhaften Fortbestand erteilter DEMAR-Zertifizierung unserer Ausbildungseinrichtung gewährleistet werden.

Für die Durchführung der Auditierungen ist das vom verantwortlichen Leiter der Einrichtung autorisierte Jahresauditprogramm (JAP) bindend. Dadurch ist die Überwachung der Einhaltung des DEMAR-Regulariums, der im Handbuch der Ausbildungseinrichtung (MTOE – Maintenance Training Organisation Exposition) festgelegten Vorgaben, Abläufe, Verfahren und Prozesse sichergestellt. Weitere Absicht ist es, kontinuierlich Notwendigkeiten und Möglichkeiten nach stetiger Optimierung anzuwendender Ausbildungs- und Prüfprozesse zu ermitteln, zu erfassen und zu bewerten. Nach Durchführung der jeweiligen Auditierungen werden die Ergebnisse in Berichten zusammengefasst, analysiert und bewertet. Ist in der Folge aus Sicht QM/Eval DEMAR 147 Handlungsbedarf aufgezeigt, so empfiehlt QM/Eval DEMAR 147 – je nach vorliegender Zuständigkeit – der Ausbildungs-, Prüfungs- oder Betriebsleitung DEMAR 147 die Einleitung adäquater Maßnahmen. Die Behebung identifizierter Feststellungen, die Einleitung und konsequente Umsetzung von Verbesserungs-, Abhilfe- bzw. Korrekturmaßnahmen und deren Überprüfung auf Wirksamkeit tragen dazu bei, die luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung weiterhin auf einem hohen Qualitätsniveau zu halten und darüber hinaus sukzessive zu verbessern. Die Überwachung des Fortgangs der Abstellung von festgestellten Mängeln oder die Begleitung der Umsetzung von aufgezeigten Verbesserungspotenzialen sind ebenso dem Aufgabenspektrum der Teileinheit QM/Eval DEMAR 147 zugehörig.

Über die Auditergebnisse hinaus gewinnt die Teileinheit QM/Eval DEMAR 147 ebenso über die Evaluierungen der DEMAR-genehmigten Lehr-



gänge wichtige Informationen. So wird das Ausbildungs- und Prüfpersonal als auch die Lehrgangsteilnehmenden anhand von standardisierten Evaluationsbögen zur Ausbildung, Prüfung und weiteren Randparametern befragt. Die Ergebnisse dieser Evaluationen werden genutzt, um über die stetige Optimierung der Lehrgänge insbesondere die Zufriedenheit der jeweiligen Bedarfsträger zu erhöhen.

Die Ergebnisse der durchgeführten Auditierungen und Evaluationen, daraus abzuleitende Maßnahmen sowie die Auswertung der für die Qualitätsziele relevanten Messwerte und Kennzahlen sind wesentlicher Bestandteil des Jahresberichtes des Qualitätsmanagements. Dabei stellt der Bericht – unabhängig und transparent – einen Gesamtüberblick über den Stand der Ausbildungs- und Prüfqualität, den Personalbestand des Ausbildungs- und Prüfpersonals sowie deren Aus- und Weiterbildungsstand, die organisatorischen Rahmenbedingungen, Statistiken über abgelegte theoretische und praktische Prüfungen, der Infrastruktur und der Ausstattung dar und endet mit einem Ausblick der Ausführung von Schwerpunkten auf das kommende Jahr. Zudem unterstützt der Bericht unter anderem über eine aufbereitete Auswertung von Kennzahlen, dem Aufzeigen von Verbesserungspotenzial

und Empfehlungen in Hinblick auf einzuleitende Maßnahmen bei der Erstellung der Managementbewertung.

Ausblick und Zusammenfassung

Als zertifizierte Ausbildungs- und Prüfeinrichtung für Instandhaltungspersonal bietet das IHTC nunmehr seit Juli 2018 eine für die Lehrgangsteilnehmenden wie auch dem Ausbildungs- und Prüfpersonal sehr anspruchsvolle, fordernde und zugleich qualitativ hochwertige Ausbildung entsprechend den DEMAR- Richtlinien an.

Die vom LufABw erteilte Genehmigung besteht momentan in Gänze für die luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung NH90. Absicht ist es, diese schrittweise bis 2021 auf das Luftfahrzeugmuster UH-TIGER zu erweitern.

Neben einer stetigen Optimierung der Qualität unserer luftfahrzeugmustergebundenen Ausbildung wird es – im Geflecht von Betriebs-, Ausbildungs- und Prüfungsleitung als auch den beiden Ausbildungseinheiten VI./Inspektion und DtA DEU/FRA AusbEinr TIGER – insbesondere darauf ankommen, den Erhalt bisher erteilter Genehmigung zu sichern und zugleich den Fortgang des Genehmigungsprozesses für unsere luftfahrzeugmusterbezogene Ausbildung UH-TIGER weiter erfolgreich zu beschreiten.

Der Autor:

Oberstleutnant Christian Münz
Ltr QM/Eval DEMAR 147
IntHubschrAusbZ

Fotos:

A. Bozic

„in a nutshell“

Auftrag: Maskenbeschaffung

Seit Mitte März dieses Jahres bestimmt die Atemwegserkrankung Covid-19 weltweit und in Deutschland den Alltag. Sicherheitsabstände und Schutzmasken sind mittlerweile in allen Bereichen des öffentlichen und privaten Lebens zur Normalität geworden. Die Standorte und Verbände der Bundeswehr blieben davon nicht verschont. Auch für unser Transporthubschrauberregiment 10 in Faßberg stehen in dieser schwierigen Zeit, sowohl die Auftragerfüllung, als auch gleichzeitig der Schutz aller Menschen am Standort im Vordergrund.

Zusätzlich zu ersten Maßnahmen, wie dem Reduzieren der Personaldichte im Präsenzdienst am Standort, wurde das Tragen von Schutzmasken für bestimmte Situationen, in denen Sicherheitsabstände nicht eingehalten werden können, befohlen. Die Versorgung mit solchen Schutzmasken auf dem zentralen Beschaffungsweg stellte sich jedoch als in der Kürze der Zeit

nicht umsetzbar heraus. Aufgrund der sich im Laufe des Monats März und vor allem April zuspitzenden Lage und des daher drängenden Bedarfes

an Masken, wurde die S4-Abteilung des Regiments durch die Regimentsführung deshalb mit der sofortigen dezentralen Beschaffung von Masken





beauftragt. Damit sollte die Lücke bis zum Eintreffen der zentral beschafften Schutzausstattung geschlossen und der Akutbedarf gedeckt werden. Bereits Mitte März konnten so ca. 100 Stück FFP2-Masken für den, im Rahmen der „Helfenden Hände“ aufzustellenden, Bereitschaftszug des Regimentes beschafft werden. Kurze Zeit später erreichten weitere 1200 dezentral beschaffte Stoffschutzmasken das Regiment – eine größere Stückzahl war auf dem freien Markt zu dieser Zeit wegen der allgemein großen Nachfrage schlichtweg nicht lieferbar. Um alle Regimentsangehörigen mit ausreichend Schutzmasken versorgen zu können, war diese Anzahl nicht ausreichend. Ideenreich und kreativ wurden deshalb vor Ort verfügbare Möglichkeiten zur Herstellung von Schutzmasken in Eigenregie identifiziert. Der für die Instandsetzung des Flugausüstungsmaterials zuständige

Flugausüstungszug (R+S Zug) verfügt über geeignete Nähmaschinen und sehr gut befähigtes Personal, um Schutzmasken zu produzieren und so selbst Abhilfe zu schaffen. Nun brauchte es noch Stoff in entsprechender Farbe (natürlich „Flecktarn“) und Qualität. Aber auch diese Herausforderung wurde einfallsreich und mit kameradschaftlicher Unterstützung anderer Dienststellen gemeistert. Im Rahmen der trotz Corona-Krise weiter durchgeführten fliegerischen Ausbildung der NH90 Besatzungen, ist der benötigte Stoff per Lufttransport, vom Ausbildungsstützpunkt „Tarnen und Täuschen“ aus Storkow, zugeführt worden. So konnten schließlich aus insgesamt 120 Meter Tarndruck-Stoffbahn, in geschickter Handarbeit, 1430 weitere Masken selbst produziert werden. Die erreichte beeindruckend gute Qualität braucht dabei keinen Vergleich zu scheuen.

Um dies schnellstmöglich realisieren zu können, entwickelte der R+S-Zug seine eigene Manufaktur, mit eigener Mustervorlage und einer optimalen Aufgabenverteilung, so dass der Herstellungsprozess in bemerkenswerter Geschwindigkeit vollzogen wurde.

Durch die getroffenen Maßnahmen, in Verbindung mit der geschaffenen Abhilfe mit „Bordmitteln“ des Regimentes sowie mit freundlicher Unterstützung des Ausbildungsstützpunktes „Tarnen und Täuschen“ konnte so schnellstmöglich Schutz für alle Angehörigen des Regiments gewährleistet und der Auftrag, trotz Corona, erfolgreich fortgesetzt werden.

Der Autor:

OFw Ronny Eisermann

Fluggerätelefeldwebel NH90 der 5./10

TrspHubschrRgt 10

„in a nutshell“

„Flatten the curve“ – Aber nicht bei den **Flugstunden**

Transporthubschrauberregiment 10 „Lüneburger Heide“ feiert 10.000. Flugstunde mit NH90

Feste muss man feiern wie sie fallen. Unter den Auflagen des Infektionsschutzes läuft das anders als üblich. Nichtsdestotrotz stand dem Regimentskommandeur, Oberst Bölting, die Freude ins Gesicht geschrieben, als er am 20. Mai 2020 die Meldung über 10.000 technische Flugstunden NH90 entgegennehmen konnte –

wohlgemerkt 10.000 unfallfreie Flugstunden. Und wieso technische? Dazu mehr in der InfoBox.

Um 10:30 Uhr Ortszeit begann der Appell mit dem Vorbeiflug der Jubiläumsmaschine. Der grimmige Heidschnuckenbock und die Schleppfahne zierte das Luftfahrzeug und kün-

digten das Vorflugprogramm für die angetretene Truppe und die Ehrengäste an. In einer zweiten Maschine demonstrierten Hauptmann Tim Akmann und Hauptmann Jan Philipp die Agilität und das Leistungsvermögen des NH 90 vor strahlend blauem Heidehimmel. Aus der zwischenzeitlich eingerollten Jubiläumsmaschine stiegen dann Vertreter der drei technischen Staffeln zur Meldung von 10.000 Flugstunden an den Regimentskommandeur.

In seiner Ansprache richtete Oberst Bölting den Blick zunächst zurück. Vor gut neun Jahren, am 03. Mai 2011, wurde das Luftfahrzeug mit der Kennung 78+13 als erster NH90 im deutschen Feldheer nach Faßberg überführt. Bis Ende 2011 verfügte der Verband über einen Buchbestand von vier NH90. Doch die Flugstundenausbeute war mager: 25,95 Stunden wurden mit NH90 in 2011 in



Pandemieinformation – Auch mit Abstand sieht Truppe gut aus.



Ganz ohne Gäste geht es nicht: V.l.n.r. Oberst i.G. Pfeifer (GenFIBtrbH), Oberst Göhringer (Kdr TrspHubschrRgt 30), Oberst Bölting (Kdr TrspHubschrRgt 10), Major Gabler (InspChef I. Insp / IntHubschrAusbz), Oberstleutnant Fendt (Abt FIBtrbH Standardisierung), Frank Bröhl (Bürgermeister Gemeinde Faßberg)



Symbolisch für die gemeinsame Leistung: OstFw Dieter Haß (4./10, Mitte), OstFw Janko Scharf (5./10, hinten rechts) und StFw Stefan Mlynek (6./10, hinten links) melden ihrem Kommandeur.

Faßberg geflogen. Die Zahlen besserten sich nur langsam. Dennoch ging der Verband bereits 2013 in seinen ersten Einsatz mit dem neuen Waffensystem – Kernauftrag Forward Air MEDEVAC (FAM) – für die Mission ISAF in Afghanistan.

Mit der ersten bestandenen Bewährungsprobe verbesserte sich auch allmählich die Flugstundenlage. In 2015 wurde mit rund 928 Jahresflugstunden die 1.000er-Marke nicht ganz erreicht, aber in 2016 klar überschritten. Dies war dringend nötig. Es galt, den Fähigkeitsaufwuchs zu forcieren. Ausgebildete Besatzungen mussten her, um die sehr kurzfristig entschiedene Einsatzbeteiligung für die UN-Mission MINUSMA in Mali 2017/ 2018 sicherzustellen. Im vergangenen Jahr wurde die 2.000er-Marke knapp verfehlt. Eine VTA für die Heckrotorblätter sorgte im vierten Quartal 2019 für einen Einbruch bei der Flugstundenproduktion, dem sich die Luftfahrzeugtechnik mit Überstunden und Wochenenddiensten entgegenstimmte und für den Jahresabschlussflug



Positiver Trend – Da hat ein Kommandeur gut lachen

zwölf NH90 in die Luft brachte. 1.000 Flugstunden wurden in diesem Jahr schon Anfang Mai erreicht. Gut 2.600 sind für Faßberg in 2020 geplant und der Verband ist klar im Soll. Der Trend ist also durchweg positiv – nicht nur bei den Flugstunden – sondern auch bei den Fähigkeiten. Neben der Bewährung im Einsatz in der Rolle FAM konnte beim Feuerlöschen in Lübbtheen (Mecklenburg-Vorpommern) im letzten Jahr eine neue Fähigkeit hinzugewonnen werden. Gleichzeitig wurde ein neuer Meilenstein gesetzt: Über 100 geflogene Stunden NH90 in einer Woche.

Oberst Bölting lobte die Anstrengungen und den Durchhaltewillen seiner Technik. Gleichzeitig betonte er die Teamleistung des Verbandes. Jede und Jeder vollbringt an gebotener Stelle einen wesentlichen Beitrag für eine sichere und zuverlässige Auftragserfüllung. Auch unter den aktuell schwierigen Rahmenbedingungen ist und bleibt das Regiment einsatzbereit. Der nächste Einsatz in Afghanistan zur Unterstützung der

Mission Resolut Support steht trotz volatiler politischer Rahmenbedingungen unverändert im Auftragsbuch der Heideflieger – gemeinsam mit dem Schwesterregiment, das in gleicher Weise die Flottenleistung nach vorne bringt.

Stolz auf sein Regiment meldete Oberst Bölting 10.000 erbrachte Flugstunden an den General Flugbetrieb Heer, Oberst i.G. Pfeifer. Dieser würdigte in seiner kurzen, pointierten Ansprache die Leistungen des Verbandes und betonte dabei besonders den Erhalt der Einsatzbereitschaft und den kontinuierlichen Fähigkeitsaufwuchs; auch und gerade unter den aktuellen Pandemiebedingungen. Die Flotte ist leistungsfähig und zeigt das. Auch das Schwesterregiment in Niederstetten hat bereits über 5.000 Gesamtflugstunden NH90 erbracht.

Den würdigen Rahmen des Appells nutzte Oberst i.G. Pfeifer in seiner Funktion als stellvertretender Divisionskommandeur, um einen seiner Piloten besonders zu würdigen.

Infobox –

Technische Flugstunde

Für den Flieger ergibt sich die Flugzeit aus der Zeit zwischen erstem Abheben und letzter Landung seines Fluges – kurze Zeiten am Boden, wie bei Geländeflugverfahren oder beim Üben von Notverfahren inklusive.

Der NH90 ermittelt seine Flugzeit selbst. Dabei werden alle Zeiten mit Last auf dem Fahrwerk nicht mitgezählt. Im Schnitt ergibt sich so ein Unterschied von ca. 8 %. Gut für die Flieger. Sie können immer ein wenig länger fliegen ...

Hauptmann Jan Philipp erhielt in Anerkennung seiner 1.800 unfallfrei absolvierten Flugstunden das Tätigkeitsabzeichen Militärluftfahrzeugführer der Bundeswehr in Gold.

Der abschließende, dreifache Schlachtruf galt dem ausgezeichneten Kameraden, den Heidefliegern für ihre ersten 10.000 und der NH90 Flotte als Ganzes. So kann es weitergehen.

HEIDEFLIEGER – HURRA!

Der Autor:

Oberstleutnant Thorsten Piecha
stv RgtKdr TrapHubschrRgt 10

Foto:

Carsten König, AusbUstgGrp
TAusbZLw FABBERG

„in a nutshell“

Corona, der neue Begleiter ... von Allen bei Allem!

Fritzlar. Die COVID-19-Pandemie hält auch das Kampfhubschrauberregiment 36 in Atem, trotzdem geht das Leben weiter. Wie geht man in diesen Zeiten mit Zurrhesetzungen, Beförderungen oder auch Staffelübergaben um? Wir alle mussten und müssen Entscheidungen zum Flugbetrieb, des allgemeinen Dienstbetriebs und zu anstehenden Projekten treffen. Schutzvorkehrungen zur Verhinderung einer flächen-deckenden Ausbreitung der Pandemie versus militärische Tradition und Erhalt der Einsatzfähigkeit haben oberste Prämisse und beschäftigen nahezu jede Soldatin und jeden Soldaten.

Absage von Veranstaltungen

Der Kommandeur des Kampfhubschrauberregiments 36 „KURHESSEN“, Oberst Sönke Schmuck, sagte neben allen internen Veranstaltungen auch das traditionelle Standortbiwak ab. „Es ist sehr schade, dass es abgesagt werden musste, da es ein fester

Bestandteil, ja schon fast Tradition für diese Region und diesen Standort ist. Aber unter diesen Umständen ist es unumgänglich. Wir tragen in Zeiten wie diesen große Verantwortung! Der Schutz der Soldatinnen und Soldaten, der anvertrauten Frauen und Männer sowie der Bevölkerung sind oberste Priorität.“

Traditionen in Coronazeiten

Trotz der großen Beeinträchtigungen durch die Pandemie läuft der Dienstalltag weiter. Soldatinnen und Soldaten werden zuversetzt, abversetzt, gehen in den Ruhestand oder übernehmen besondere Verantwortung. Dies sind prägende, einmalige Ereignisse im Leben eines Soldaten, einer Soldatin – in der Tradition eines Verbandes. Die Schutzvorkehrungen und die dazugehörigen Auflagen verhindern jedoch die „angebrachten“ großen Regimentsantreten. Die Regimentsführung musste sich nun

entscheiden und die Frage stellen: Wie wird man diesen Ereignissen zu Zeiten von Corona gerecht?

Der Regimentskommandeur, Oberst Sönke Schmuck, musste wehmütig Staffelübergaben im „kleinsten Führungskreis“ des Regiments durchführen. Ohne „Shake Hands“, mit Mindestabstand und ohne anschließender Feier – bizarr bei Beförderungen, Übergaben der gelben Spießkordel, besonders aber bei Verabschiedungen in den Ruhestand. Oberst Schmuck: „Auch wenn ich es mit viel Wehmut mache, wir haben einen Auftrag und eine Verantwortung und werden uns an die Auflagen halten!“

Verständnis bei Soldatinnen und Soldaten

Die Soldatinnen und Soldaten des Regiments zeigen großes Verständnis, so auch die, die es im Speziellen betraf:

1. Fritzlar den 30.03.2020: Staffelübergabe 2./36 – Vor dem Staffelfeldwache der fliegenden 2./Staffel fand die Übergabe von Major Steven Nowotny an Oberstleutnant Wolfgang Ziegler statt. Major Steven Nowotny hatte interimsmäßig die Staffelführung übernommen, als Oberstleutnant Andreas Bährle in den Stab auf den Dienstposten S3 StOffz und Ltr OpZ FlBtr versetzt wurde.



2. Fritzlar den 31.03.2020: Oberstabsfeldwache Armin Vesper und Oberstabsfeldwache Joachim Eberbach, Kompaniefeldwache der Wartungsstaffel 5./36, wurden in den Ruhestand versetzt. Die gelbe Spießkordel wurde an den Minuten vorher beförderten Oberstabsfeldwache Axel Otto übergeben.



3. Fritzlar den 20.05.2020: Der Staffelfeldkapitän der Wartungsstaffel des Kampfhubschrauberregimentes 36, Major Thomas Beyer, übergab den symbolischen Schlüssel der „heiligen“ Hallen, die Staffelführung, an Hauptmann Sven Winter. Als neuer Leiter Einsatzplanung hat Major Beyer die zielgerichtete Gestaltung der LfzT-Prozesse im Auge.



4. Fritzlar den 28.05.2020: Oberstabsfeldwache Raabe, der Jahrzehnte dem Regiment als aktiver Soldat und als Reservistenleistender bis zur erreichten Altersgrenze gedient hat, wurde im Stabsgebäude aus dem Regiment verabschiedet. Mit seinen Arbeiten (Gemälden) hat er sich im Verband über seinen Abschied hinaus verewigt.



Im Namen des Regimentes danken wir den Soldatinnen und Soldaten für Ihre Arbeit, wünschen alles Gute und vor allem Gesundheit!

Der Autor:
KptLt Julia Ude
KpffHubschrRgt 36

Fotos:
OSF Kai Lunemann,
OSG Thomas Schulz

Flash-NEWS

Waffensystemwechsel SAR (L)
06. Juli 2020



Transporthubschrauberregiment 30

Seit 06.07.2020 hat die H145-LUH SAR die UH-1D beim SAR-Kommando Niederstetten vollständig abgelöst.

In einer Vorführung übergab die UH-1D bildlich ihre SAR Aufgaben an die H145.

Geplant ist, im Dezember 2020 das SAR-Kommando in Nörvenich und im April 2021 das SAR-Kommando in Holzdorf auf das neue Hubschraubermuster umzustellen.

Oberst i.G. Andreas Pfeifer, stvDivKdr DSK u. GenFIBtrbH, wurde am 27. Juni 2020 zum Brigadegeneral befördert





Heereslage digital, ein voller Erfolg

Vorträge abrufbar im Intranet unter <https://intranet.heer>

Die geplanten Heereslagen im Juni und September mussten aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie leider ausfallen. Die Vorträge können auf der Intranet-Seite (kein Zugriff über das Internet!) des Heeres im Bereich Archiv Juni 2020 abgerufen werden.



Die Vorträge



Vortrag 1

» Einsatz, Übung und Ausbildung, Militärisches Nachrichtenwesen

Der erste Vortrag behandelt die Themen Einsatz, Übung und Ausbildung sowie Militärisches Nachrichtenwesen.



Vortrag 2

» Internationale Zusammenarbeit des Heeres, Planung und Zukunftsentwicklung

Der zweite Vortrag behandelt die Themen Internationale Zusammenarbeit des Heeres, Planung und Zukunftsentwicklung.



Vortrag 3

» Künftige Führungsorganisation und Führungsnachwuchs

Der dritte Vortrag behandelt die Themen Künftige Führungsorganisation und Führungsnachwuchs.



Vortrag 4

» Unterstützung, Logistik, Sanitätsdienst im Heer, Haushalt, Verwaltung und Kostenleistungsrecht

Der vierte Vortrag behandelt die Themen Unterstützung, Logistik, Sanitätsdienst im Heer, Haushalt sowie Verwaltung und Kostenleistungsrecht.



Vortrag 5

» Digitalisierung im Heer

Der fünfte Vortrag behandelt das Thema Digitalisierung im Heer.



Gebirgsflug NH90 Niederstetten – Gebirgsflugzentrum Saillagouse, Dezember 2019



Der neue SAR-Hubschrauber – März 2020

Fotos: Oberstleutnant Peter Straub, Oberstleutnant Ingo Macher – TrpsthubschrRgt 30



Scheinverleihung BordMechFw NH90 – TrspHubschrRgt 10 – Faßberg, 14. Mai 2020



Scheinverleihung HGA 02-2019 – mal anders – Bückeburg, 20. Mai 2020

Fotos: IntHubschrAusbZ



Unsere Jägerkaserne soll schöner werden – Bückeburg, 9. Juni 2020

Fotos: Alexander Bozic – IntHubschrAusbZ



Beförderung SWE – Bückeburg, 22. Juni 2020

Fotos: Alexander Bozic – IntHubschrAusbZ

Fotostrecken



Übergabeappell TrspHubschrRgt 10 – Faßberg, 26. Juni 2020



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:
Oktober 2020

Redaktionsschluss: 1. September 2020

Sie wollen einen Artikel schreiben?

Gerne nehmen wir Ihre Artikel für die NACH VORN an.

Voraussetzung:

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

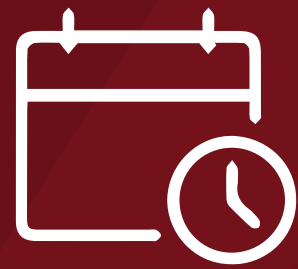
Die Entscheidung zur Veröffentlichung trifft die Redaktion.

Artikel und Bilder senden Sie bitte an:

IHTCPresse@bundeswehr.org

Redaktionsschluss beachten!!!

Q3 2020



INTERESSANTE TERMINE

Juli

6. Juli
Wechsel WaSys SAR
von UH-1D auf NH90

17. Juli
Scheinverleihung TIGER
LeLuc

9. Juli
Übergabe der
Masterurkunden an OL3

21. Juli
Besuch MdB Hellmich
Bückeberg

16. Juli
Besuch InspH
Bückeberg

23. – 24. Juli
Dienstaufsichtsbesuch
BrigGen Ott beim DEU/FRA
Ausbildungszentrum TIGER
Le Cannet des Maures, FRA

August

27. August
Scheinverleihung NH90
Faßberg

September

3. September
Besuch Ministerialdirigent Sucker
BMVg
Bückeberg

17. September
Sicherheitspolitischer Besuch
einer Chinesischen Delegation
Bückeberg