

NACH VORN

**MISSION
ACCOMPLISHED**

Ausgabe 3/2021

Heeresfliegernews

Juli 2021



INHALT

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!!!

IMPRESSUM

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

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

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

Gesamtherstellung:
 Fachmedienzentrum des Internationalen
 Hubschrauberausbildungszentrums

Drucklegung: 30. 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. Oktober um Einsendung der Berichte aus den Verbänden und Dienststellen.

Fotos:
 S. 1 – Bundeswehr

Übung und Einsatz

- 24 Rettungseinsatz extrem
- 27 Flugunfallalarm in Fritzlar
- 30 Einweisung in den fliegenden Rettungswagen
- 32 Die Fliegerei am Hindukusch
- 34 Hubschrauberpilot – mehr als „nur“ Fliegen
- 37 Erleben der dritten Dimension

Editorial

- 04 Editorial

Lesenswertes

- 06 Der letzte Flug – Die Huey hat Dienstschluss
- 10 Historischer Rückblick: Einsatz GRH KFOR
- 12 Fünf Fragen an ...
- 14 LEAN in der Heeresfliegertruppe
- 18 22.244 Baustellen am NH90 bearbeitet
- 21 Limitierte Uhrenedition

„in a nutshell“

- 39 Besuch beim KpffHubschrRgt 36
- 40 Der TIGER und „icke“
- 42 Zurück zur Normalität
- 44 Kommandoübergabe DEU/FRA AusbZ TIGER
- 46 DFAT unter neuem Kommando

Flash-News

- 47 Aktuelles

Fotostrecken

- 49 Fotostrecken

Termine

- 56 Interessante Termine

Verehrte Leser, Kameradinnen und Kameraden, Freunde der Heeresfliegertruppe,

seit der Indienststellung des Kommando Hubschrauber sind die berühmten ersten 100 Tage vergangen und so erwarten Sie sicherlich, dass ich an dieser Stelle meinen Blick auf die jüngste Vergangenheit richte und die Meilensteine der vergangenen etwas mehr als drei Monate hervorhebe. Doch das tue ich nicht.

Das Kommando Hubschrauber lebt von dem Gedanken, den Blick auf die Zukunft zu richten, unsere Stärken zu optimieren und uns immer neuen Aufträgen mit anderen – vielleicht auch größeren – Herausforderungen zu stellen. Und genau das tue ich jetzt.

Ich schaue NACH VORN in unsere gemeinsame Zukunft.

Lassen Sie mich aber zunächst auf die bei Redaktionsschluss noch sehr präsenste Flutkatastrophe im Westen unseres Landes eingehen. Das, was wir dort erleben, ist unbeschreiblich schrecklich. Ich hoffe sehr, dass alle „helfenden Hände“ noch weiterhin viel bewirken werden. Wir, die Heeresflieger, sind von Beginn an (früh am 15.07.2021) mit SAR-Hubschraubern der 7. Staffel des Transporthubschrauberregiments 30 und NH90-Hubschraubern des Transporthubschrauberregiments 10 und

30 sowie aus dem Internationalen Hubschrauber Ausbildungszentrum im Dauereinsatz. Ich bin sehr stolz auf die Frauen und Männer, die diese Aufgabe „ohne Wenn und Aber“ sowohl hervorragend geplant, aber auch vor Ort durchgeführt haben. Vielen Dank!

Die Bundeswehr befindet sich momentan im Wandel. Dabei geht es in erster Linie nicht um die internen Strukturen oder Abläufe, es geht um unseren internationalen Auftrag. Galt aus Heeresfliegersicht zu Beginn des Jahres noch unsere Aufmerksamkeit dem Engagement in Afghanistan, ha-

ben wir uns binnen kürzester Zeit der politischen Entscheidung angepasst, den Einsatz in Afghanistan beendet und stellen uns nun auf den bevorstehenden Einsatz in Mali ein.

Erst im Dezember 2020 haben Sie, die Soldatinnen und Soldaten der Transporthubschrauberregiment 10 und 30 bereits vor dem angestrebten Datum die Einsatzbereitschaft des Einsatzgeschwaders Mazar-i Sharif gemeldet. Sie haben dafür gesorgt, dass nach Ablösung der CH-53 der Luftwaffe ohne Reibungsverluste der Transport Ihrer Kameradinnen und Kameraden vor Ort sichergestellt war. Doch während für die NH-90 Flotte der Einsatz langsam Fahrt aufnahm, wurde Anfang 2021 klar, dass dieser Einsatz zügig zu einem Ende kommen würde. Und so kam es, dass Sie im Frühjahr des Jahres Ihren Auftrag einstellten und nahezu „geräuschlos“ mit Mensch und Material in die Regimenter zurückkamen. Diese Entwicklung forderte von Ihnen allen ein extrem hohes Maß an Flexibilität und Engagement. Einige, die sich in der letzten Phase der Einsatzvorbereitung befanden, blieben Zuhause. Andere, die den Heimflug vor Augen hatten, blieben länger im Einsatzland. Sie und Ihre Familien mussten sich von einem auf den anderen Tag auf die ungeplante Situation einstellen. Und trotzdem haben Sie trotz aller widrigen Umstände zu keiner Zeit ihren Auftrag gefährdet. Für diese Leistungsstärke verdienen Sie meinen Respekt und den Respekt aller Kameradinnen und Kameraden.

Diese Leistungsstärke – und nun bin ich wieder bei der Zukunft, dem Blick NACH VORN – wird von uns allen bereits in wenigen Tagen und Wochen wieder verlangt. Schon lan-



Brigadegeneral Ulrich Ott

ge gab es Hinweise auf ein „Transition AFG2MLI“ (Afghanistan to Mali). Als Ende Juni zwölf deutsche Soldaten und ein belgischer Kamerad bei einem Selbstmordanschlag in Mali verletzt wurden und bei der Rettung der Verwundeten auf die Hubschrauber internationaler Kräfte und ziviler Partnerunternehmen zurückgegriffen werden musste, wurde die geplante Entsendung deutscher Hubschrauber nach Mali untermauert. Beantwortet hatte diese Frage wenige Tage zuvor die Verteidigungsministerin persönlich. In der Welt am Sonntag sagte Annegret Kramp-Karrenbauer: „Die Entscheidung ist grundsätzlich gefallen: Zunächst soll das Heer, später die Luftwaffe Transporthubschrauber für Mali bereitstellen.“

Diese ungewöhnliche Aufgabe haben wir gemeinsam aus meiner Sicht sehr rasch und zielgerichtet aufgenommen und umgesetzt, auch wenn dies für viele von uns eine erneute Entbehrung bedeutet. Hier hat sich bereits gezeigt, dass das Führen aus einer

Hand im Kommando Hubschrauber Entscheidungsprozesse vereinfachen und beschleunigen kann.

Ein Auslandseinsatz bedeutet immer Entbehrung und Gefahr, aber er ist keine Herausforderung, der wir – die Heeresflieger – uns nicht stellen. Ich bin zuversichtlich, dass Sie in Mali erneut unter Beweis stellen werden, dass auf die Hubschrauberkräfte des Heeres Verlass ist. Wir sind da, wenn wir gebraucht werden und wir sorgen mit unseren Transporthubschraubern dafür, dass unsere Kameradinnen und Kameraden am Boden stets mit dem Vertrauen auf unser Können ihrem Auftrag nachkommen können.

Ich wünsche Ihnen allen, dass Sie sich dieser neuen Situation mit der Stärke stellen, die ich täglich in Ihrer Leistung sehe. Für Ihren Auftrag wünsche ich Ihnen, Ihren Familien und Freunden, aber auch den Kameraden in den Regimentern viel Kraft und Gesundheit. Zeigen Sie, wer wir sind. Richten Sie Ihren Blick nicht auf die vergangenen 100 Tage oder zurückliegende Einsätze und Erfolge, richten Sie Ihren Blick gemeinsam mit mir NACH VORN.

Lesenswertes

Der letzte Flug – die „Huey“ hat nun Dienstschluss

Am 23. Juni 2021 um 15:32 Uhr wurde es vor der Halle 7 des Bückeburger Flugplatzes ganz still. Die letzte Bell UH-1D, kurz „Huey“, der Heeresflieger hatte ihre letzte Landung absolviert und das Triebwerk endgültig abgestellt. Der General der Heeresfliegertruppe, Brigadegeneral Ulrich Ott, meldete an den Inspekteur des Heeres, Generalleutnant Alfons Mais: „Herr General, ich melde Ihnen das Ende der Ära Bell UH-1D, dies war der letzte Flug“. Damit war nach 54 Dienstjahren und über 2,3 Millionen Flugstunden bei Heer und Luftwaffe der letzte Flugauftrag einer „Huey“ bei den Streitkräften abgeschlossen.

Der letzte Flugtag begann um 8:00 Uhr in Niederstetten. Der Kommandeur des Transporthubschrauberregiments 30, Oberst Peter Göhringer, und der ehemalige Leiter der Operationszentrale (OPZ) Flugbetrieb, Oberstleutnant Bodo Schinkel starteten bei eingeschränkter Sicht. Die Flugplatzfeuerwehr verabschiedete die letzte Bell des Standorts mit einem

Wassertor, durch das die „Huey“ die Hohenloher Ebene verließ. Am Kasernenzaun standen zahlreiche Fans und „Spotter“, die den Hubschrauber und den Sound nochmals aufnehmen wollten. Die erste Etappe des Fluges ging nach Holzdorf, dort wurde aufgetankt.

Danach ging es weiter nach Neuhausen, östlich von Berlin. Dort warteten bereits der Kommandeur Kommando Hubschrauber und General der Heeresfliegertruppe Brigadegeneral Ullrich Ott, der den dann anschließenden letzten Flug mit einer H135 begleitete. Für den letzten Abschnitt wurden dort Generalleutnant Alfons Mais und Generalmajor Andreas Hannemann aufgenommen. Über Strausberg und Berlin ging es vorbei an Hannover Richtung Bückeburg. Unweit des Flugplatzes wurde die „73+08“ von einer Heeresfliegerformation aus drei NH90, einem Tiger und je einer H145 und H135 in der Luft in Empfang genommen. In einer einmaligen Abschiedsformation ging es danach nochmal über den Flugplatz Achum und die

Stadt Bückeburg. Sechs Heeres-Hubschrauber in enger Formation, mit der „Goodbye Huey“ an der Spitze boten ein wunderbares Bild. Aus dem „Turbinen und Rotoren-Gemisch“ der sechs Hubschrauber war das „Flap-Flap“ der Huey ganz deutlich herauszuhören – so, als ob sich das alte Mädchen nochmals ganz persönlich von den Gästen und Fans am Boden verabschieden wollte. Um 15:30 Uhr war Abschlusslandung. Kurz danach verstummte das vertraute Triebwerksgeräusch.

Die anschließende Rede von Generalleutnant Alfons Mais enthielt auch Persönliches. „Der Grund, warum ich zur Bundeswehr bin, steht hinter mir“, sagte er mit Blick auf die „Huey“. Im heimatlichen Koblenz hatte der Schüler Mais wohl oft die Rettungsflyer am Krankenhaus beobachtet und wurde vom „Teppichklopfer“ und ihrem Sound in den Bann gezogen. „Das will ich auch“, war sein Leitgedanke, er wurde Heeresflieger und flog viele Jahre die Bell UH-1D selbst als Transportpilot. In seiner



Beim Abschied fließen Tränen – oder Wasser aus den Löschfahrzeugen der Flugplatzfeuerwehr.

Rede ging General Mais auch nochmal auf die Geschichte des Fliegers ein. Von den Gedanken 1954 zu einem der ersten Turbinenhubschrauber in den USA, über den Erstflug 1956 und die Anfänge der Erprobung für die Bundeswehr just an dieser Stelle, der Heeresfliegerwaffenschule, im Jahre 1963. Über 80 Einsatz- und Transportmissionen wurden damals in einer gründlichen Erprobung von Heer und Luftwaffe definiert und nachgeflogen, über Land und Wasser, im Gebirge bis über 2000m Höhe, mit Innen- und Außenlasten, und sogar mit Bewaffnung. Ein Erprobungsflug war sogar der gesteuerte Einflug mit drehendem Rotor in eine Baumspitze. Am Ende der Erprobung im Herbst 64 stand die Empfehlung: „UH-1D bei Heer und Luftwaffe einführen“.

Auch auf den Beschaffungsprozess ging Generalleutnant Mais in seiner Rede ein. Zwischen Beginn der Anfrage, Angebotsabgabe und Beauftragung der Lizenzfertiger durch die Beschaffungsbehörde der Bundeswehr

vergingen nicht einmal drei Monate. „Das war eines der erfolgreichsten Beschaffungsprojekte in der Bundeswehr“, sagte Mais, „wir müssen uns fragen, wo wir im Vergleich zu heutigen Projekten diese Geschwindigkeit verloren haben“. Die ersten Maschinen kamen 1967 in die Bundeswehr. Die Lizenzfertigung brummte von 1968 bis 1971. Dann waren alle 352 Maschinen an Heer, Luftwaffe und Bundesgrenzschutz ausgeliefert. Im Truppenalltag bewährte sich die Bell UH-1D sehr, sie „flog und flog und flog“, brachte es Generalleutnant Mais auf den Punkt. In seiner Rede ging er aber auch auf die Schattenseiten ein. Über 40 Maschinen verunglückten. Dabei fanden zahlreiche Soldaten und mitfliegende Zivilisten den Tod.

Über viele Jahre war die „Huey“ auch im Auslandseinsatz. Mal brachte sie Hilfsgüter bei Erdbebenkatastrophen, mal war sie im UN-Einsatz in Somalia und viele Jahre war sie Transport- und Hilfsmittel bei den Balkankonflikten. Auch in Deutschland prägte

sie das Bild bei vielen Hilfeinsätzen. Bei Hochwasser, bei Waldbränden oder bei außerordentlichen Schneelagen. Etwas schmunzelnd berichtete Generalleutnant Mais auch von zwei Ereignissen, als die „Huey“ in England und Norwegen in den Boulevard-Nachrichten auftauchte, und diplomatische Aktivitäten auslöste.

Über 2,3 Mio. Flugstunden war der „Teppichklopfer“ in der Luft. Mehr als jeder andere Hubschrauber der Bundeswehr und dies bleibt wohl ein Rekord für immer. Die „Huey“ war ein besonderer Hubschrauber. Zuverlässig, vielseitig, robust und (fast) immer einsatzbereit. Bei den Besatzungen war sie beliebt und die allermeisten Piloten und Pilotinnen fanden, dass es „echtes“ Fliegen mit ihr war. Das Einsatzende wurde mehrmals verschoben. Zuerst sollte es 2000 sein, dann 2016 und nun ist es 2021 geworden. „Nun sind es 54 Jahre und drei Monate“, sagte Generalleutnant Mais zum Abschluss seiner Rede und damit haben wir die US-Army um zwei Jahre übertroffen“.

Die Maschine bleibt nun in Bückeburg. Der Heeresinspekteur übergab das Bordbuch der „73+08“ an Oberst Bodo Schütte, der die letzte „Huey“ in die Lehrsammlung des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum (IHTC) übernahm und sie dem Hubschraubermuseum Bückeburg zur Ausstellung überlässt. Oberstleutnant Michael Wasser bedankte sich im Namen des Hubschraubermuseums für das neue und besondere Exponat. Ab August 21 wird die letzte Bell UH-1D der Heeresflieger im Hubschraubermuseum von der Öffentlichkeit zu bewundern sein.



Die letzte Landung im Dienste der Bundeswehr. Die Huey erreicht Bückeburg.

An der Abschlussveranstaltung für die Bell UH-1D in Bückeburg nahmen auch zahlreiche Medienvertreter und Luftfahrtenthusiasten teil. Das Echo in Print- und Onlinemedien auf die Ausserdienststellung der „Huey“ war und ist groß. Der Hubschrauber hat eine enorme Fangemeinde und genießt unter den Luftfahrzeugen Kult-Status.

Seit Ende 2012 war das Transporthubschrauberregiment 30 in Niederstetten der letzte Verband, der die „Huey“ in der Bundeswehr geflogen hat. In einer letzten Pressemeldung zur Außerdienststellung am 23. Juni 2021 hat das Regiment nochmals Bilanz gezogen und zurückgeschaut:

Eine kleine Chronik – wir
blicken zurück, sagen danke
und: „Goodbye Huey“

Nach über 54 Jahren geht heute die Zeit der UH-1D in den Streitkräften, im Deutschen Heer und im Transporthubschrauberregiment 30 in Niederstetten zu Ende. Erstmals 1969

flog dieser bemerkenswerte Hubschrauber von der Hohenloher Ebene aus Einsätze für die Bundeswehr. Wir geleiten die Bell UH-1D zum Dienstzeitende und blicken noch einmal wehmütig zurück...

Ein besonderer Hubschrauber mit besonderen Eigenschaften: Zuverlässig, vielseitig, robust, berechenbar und dazu noch mit einem markanten Aussehen und einem einzigartigen Sound. Machen wir eine kleine Zeitreise. 1967

kamen die ersten Bell UH-1D-Hubschrauber in die Bundeswehr. An vielen Standorten bei Heer und Luftwaffe gehörte das markante „Teppichklopper“-Geräusch bald zum Alltag. Damals war die „Huey“ einer der modernsten Hubschrauber und täglich in den Nachrichten, denn die US-Army flog das vergleichbare Modell in hoher Stückzahl im Vietnam-Krieg. 1969 kamen die ersten wenigen Maschinen ins Heeresfliegerbataillon 12 nach Niederstetten. Nach verschiede-



Brigadegeneral Ott meldet Generalleutnant Mais das Ende einer Ära: Goodbye Huey!



Der Inspekteur des Heeres übergibt das Bordbuch der letzten Bell UH-1D an Oberst Schütte. Die Huey verlässt endgültig die Truppe.

nen Umstrukturierungen wurde 1981 die Bell UH-1D in größerer Stückzahl mit dem Heeresfliegerregiment 30 von Frittlar nach Niederstetten, in den Nordosten von Baden-Württemberg, verlegt. Damals hatte ein „Leichtes Transporthubschrauberregiment“ 48 Maschinen. In den neunziger Jahren flogen zeitweise 64 Maschinen im Heeresfliegerregiment 30. Die „AMF“ (Allied Mobile Force), im militärischen Sprachgebrauch nur „NATO-Feuerwehr“ genannt, stützte sich

auf die Bell UH-1D und das „Huey-Nest“ in Niederstetten, und operierte von Nord-Norwegen bis in die Südost-Türkei. Das war nur möglich, mit einem so zuverlässigen Hubschrauber wie der Bell, und mit Technikern und Besatzungen, die ihre Maschine im Griff hatten. Unter Beweis wurde das in unzähligen nationalen und internationalen Übungen sowie Anfang der neunziger Jahre zusätzlich in langen Einsatzjahren beginnend in Somalia und vor allem auf dem Balkan gestellt. Ob bei Waldbränden, Schneekatastrophen oder Hochwasser – auf die „Huey“ war immer Verlass, auch im Katastrophenfall. An vielen Luftwaffen-SAR-Stationen, verteilt auf die ganze Bundesrepublik, war der „Teppichklopper“ als Such- und Rettungshubschrauber 24/7/365 im Einsatz. Mit der Fernsehserie „Die Rettungsflyer“ erflog sich die „Huey“ die Herzen von Generationen. Seit Ende 2012 flog die Bell UH-1D dann nur noch im Transporthubschrauberregiment 30 – als Transport- und SAR-Hubschrauber, weil diese Aufgabe im Rahmen eines Fähigkeitstransfers von der Luftwaffe an das Heer übergang. Mit Einfüh-



Oberstleutnant Wasser hält mit der Abschiedsplakette ein letztes Andenken an den Teppichklopper in der Hand. Oberst Schütte mit dem Bordbuch ein Stück Geschichte für die Lehrsammlung des IHTC.

rung des NH90 im Regiment 30 im Jahr 2016 endete die taktisch-operative Einsatzrolle der „Huey“ als Transporthubschrauber. Bis zum 12. April 2021 flog sie dann nur noch als Such- und Rettungshubschrauber an den drei verbleibenden SAR-Kommandos Holzendorf, Nörvenich und Niederstetten.

Über 50 Jahre, viele Aufträge, Einsätze, Erlebnisse und Erfahrungen, prägen einen Standort. In dieser Zeit ist die „Huey“ nicht nur den Soldatinnen und Soldaten im Regiment 30 ans Herz gewachsen. So sehr, dass man einen unvergesslichen Abschied für diesen mittlerweile zum Kult-Hubschrauber avancierten Flieger plante. Mit einer „Goodbye Huey“-Sonderlackierung und einer Tour durch Deutschland, die nochmal viele Herzen und Fans zufrieden stellen sollte. Leider hat die Corona-Pandemie hierbei deutlich ausgebremst, so dass es nicht zu allen geplanten Flügen, Landungen und Besuchen an alten Wirkungsstätten gereicht hat. Trotzdem konnten wir vielerorts mit unseren Besuchen für lachende Gesichter, tausende Fotos und unzählige Kommentare in den sozialen Netzwerken sorgen. Am Ende der „Huey“-Zeitreise sind wir stolz, dass wir sie so zu Ende bringen durften, und dass die „Goodbye Huey-(73+08)“ nach ihrer letzten Landung Teil der Lehrsammlung des IHTC in Bückeburg, mit Ausstellungsort „Hubschraubermuseum“, wird. Was bleibt, ist die Erinnerung – Danke und Goodbye „Huey“...

Der Autor:
Oberstleutnant Straub, TrspHubschrRgt 30

Fotos:
Oberstleutnant Straub, TrspHubschrRgt 30;
R. P. Walter

Lesenswertes

Historischer Rückblick: Einsatz GRH KFOR

Historischer Rückblick

Die Bedeutung der Hubschrauber für die Rettung und den Transport verwundeter Soldaten ist kein neues Phänomen, das zuletzt Ende am 25. Juni nach einem Anschlag auf deutsche und belgische Soldaten in Mali deutlich wurde. Bereits im Rahmen zurückliegender Einsätze durften

Soldaten am Boden auf die Unterstützung ihrer Kameraden aus der Luft vertrauen. Einen Einblick in ein aus heutiger Sicht historisches Szenario bietet nachstehender Bericht von Hauptmann a.D. Hans-Werner Kern, der 1999 als Angehöriger der gemischten Heeresfliegerabteilung (gemHFlgAbt) der Kosovo Verification Mission (KVM) in Mazedonien stationiert war.



Der mittelschwere Transporthubschrauber Sikorsky CH-53 wurde lange als Rettungshubschrauber eingesetzt.

Bericht über einen Einsatz GRH KFOR im Juli 1999

Die gemischte Heeresfliegerabteilung KVM stationiert in Ohrid Mazedonien stellte, nachdem der Einsatz im Kosovo am 13.06.1999 für deutsche Soldaten begann, ab dem 01.07.1999 einen Großraum Rettungshubschrauber (GRH) zum Rettungszentrum in Prizren (Kosovo) ab. Die Einsatzbrigade mit dem Rettungszentrum und dem GRH war stationiert im Bereich einer ehemaligen und teils zerstörten Textilfabrik. Die Kosovo Force (KFOR) Organisation befand sich im Aufbau und die Verhältnisse – insbesondere was die Unterbringung und die sanitären Bedingungen anging – waren als sehr eingeschränkt zu bezeichnen.

Während einer Einsatzfahrt am 03.07.1999 im Bereich Prizren kam es zu einem Minenunfall, bei dem ein Soldat

schwere Verletzungen davontrug. Er wurde durch den begleitenden beweglichen Arzttrupp (BAT) zum Rettungszentrum transportiert und dort operiert. Die Verletzungen stellten sich aber als so schwerwiegend heraus, dass der Soldat schnellstens zur weiteren Behandlung nach Deutschland verlegt werden musste.

Ereignisse nach Zeitfolge (Ortszeit) 03.07. und 04.07.1999

16:00 Der leitende Notarzt informiert die GRH Besatzung über den bevorstehenden Einsatz. Patient nach Operation stabil, er soll nach Skopje Airport geflogen werden. Erwartete Ankunft des Ambulanzflugzeugs in Skopje 21:30. Zum Verständnis: Die Fahrt nach Skopje würde ca. 6-7 Stunden dauern. Flugzeit des GRH 30 Minuten. Sunset 20:15, Nachtflug aus

Wettergründen nicht möglich. Die Bedingungen ergaben folgende Planung: Start GRH Prizren 20:15, Landung Skopje 20:45, dort Versorgung des Patienten an Bord GRH bis zum Eintreffen des Ambulanzflugzeugs.

20:15 Start GRH

20:45 Landung GRH Skopje. In Skopje selbst durch den beginnenden KFOR Einsatz nur eingeschränkte Park- und Abstellmöglichkeiten. Es gelang aber eine Parkposition im Bereich einer Vorfeldbeleuchtung zu bekommen. Das Hilfstriebwerk des GRH musste nach 30 Minuten abgestellt werden, was zur Folge hatte, dass nun die Versorgung des Patienten nur eingeschränkt über die Akkus der Intensivausstattung möglich war. Auch war Beleuchtung nicht vorhanden. Hier konnte glücklicherweise der Verbindungsoffizier helfen. Er hatte bei den französischen Kameraden am Airport zwei Kabeltrommeln sowie eine Nachttischlampe auftreiben

können, jetzt waren eingeschränkte Lichtverhältnisse möglich. Leider kamen die Akkus der Intensivplätze inzwischen auch an ihre Leistungsgrenzen.

22:15 Landung des Ambulanzflugzeugs und Übergabe des Patienten bis 23:00. Anschließend Umsetzen auf den Nachtstellplatz und Nachflugkontrolle.

24:00 Fahrt zur Unterkunft. Hotelübernachtung und Transport für die GRH Besatzung konnte über den Verbindungsoffizier organisiert werden.

02:00 Beginn Nachtruhe.

08:30 Wecken und Frühstück, Fahrt zum Airport, Lageinformation und Vorflugkontrolle.

11:30 Start GRH Skopje.

12:00 Landung GRH Prizren und Aufrüstung/Wiederherstellen der Einsatzbereitschaft.

Im Verlauf des Nachmittags ereignete sich ein weiterer Zwischenfall mit einem schwer verletzten Soldaten. Auch hier musste der Patient schnellstens zur weiteren Behandlung nach Deutschland verlegt werden. Es ergab sich ein identischer Zeitplan zum Vortag. Glücklicherweise wussten wir jetzt aber schon vorher, wie wir an eine Nachttischlampe kommen konnten.

Der Autor:

Hptm a.D. Hans-Werner Kern,
gemHFlgAbt KVM Ohrid Mai-Juli 1999

Fotos:

Bundeswehr: Gerrit Burrow, Dana Kazda



Seit dem Jahreswechsel 2012/2013 ist das „Lastentier“ im Heer ein Relikt aus alten Zeiten. Heute gehören die CH-53 der Luftwaffe an.

Lesenswertes

Fünf Fragen an ...

... die Geschäftsführung des Hubschraubermuseums Bückeburg

Die 1970er Jahre waren ein Jahrzehnt, das geprägt war von Meilensteinen, die das heutige Leben dauerhaft geprägt haben. Sei es der Bau des Assuan-Staudamms in Ägypten, die Einführung des Intercity als Schnellzug der Deutschen Bahn, die Gründung der Hilfsorganisation Ärzte ohne Grenzen oder schlichtweg die Eröffnung des ersten Restaurants einer amerikanischen Fastfood-Kette in München. Für Hubschrauberfans war das Jahrzehnt vor allem wegen eines Ereignisses bedeutsam: der Eröffnung des Hubschraubermuseums. Heute, 50 Jahre später, beantworten Kerstin und Dieter Bals, Geschäftsführer des Museums im Herzen Bückeburgs, „Fünf Fragen an...“; eine neue Rubrik der NACH VORN.

Das Hubschraubermuseum in Bückeburg ist in Deutschland einzigartig, weltweit gibt es nur sehr wenige Museen, die fachlich in einem Satz mit Ihnen genannt werden können. Welchen Einfluss hat diese Einzigartigkeit auf die Möglichkeiten, Exponate für die Ausstellung zu gewinnen?

Mit 51 Groß-Exponaten aus Europa und Übersee, mit Hubschraubern aus

allen Epochen und mit allen technisch möglichen Rotorsystemen und Antrieben, mit einem Archiv von über 300 laufenden Regalmetern an Unterlagen, Dokumenten, Beschreibungen in vielen verschiedenen Sprachen sind wir eigentlich sogar einzigartig auf der Welt. Dazu tragen auch die pädagogisch-didaktisch und dramaturgisch-museal nach modernen Gesichtspunkten aufgebaute Ausstellung und unsere Struktur des gemeinnützigen Fördervereins Hubschrauberzentrum e. V. bei. Für potenzielle

Stifter von Exponaten ist dies selbstverständlich ein zusätzlicher Anreiz. Unser stetes Problem ist immer eher der Platz, bzw. der Mangel daran. Hubschrauber sind selten klein.

Das Museum ist zum 40. Jubiläum in einen Neubau gezogen. Heute, zehn Jahre später, wird der Platz im Gebäude langsam wieder knapp. Bleiben die Tore für neue Exponate geschlossen oder bauen Sie nochmal an? Wie finanziert sich eine mögliche Erweiterung?



Mit Leib und Seele, Kopf und Herz des Hubschraubermuseums Bückeburg: Kerstin und Dieter Bals vor dem Kampfhubschrauber TIGER.

Der Erweiterungsbau, den wir 2011 eingeweiht haben, zeigt u. a. drei Exponate, die aus dem alten Hauptgebäude – dem Burgmannshof – hierher verlagert wurden. Einen zusätzlichen Hubschrauber, die BO 105 der Flying Bulls haben wir über Kopf als „Eyecatcher“ reingehängt, weil wir damit die Neugier der Besucher wecken wollen. Auch schon bei der Einweihung war der Platz für neue Exponate sehr begrenzt, und doch ist es uns gelungen, in den letzten Jahren noch einen BO105 PAH, eine PUMA und den TIGER in die Ausstellung zu integrieren.

Aus Mangel an angrenzendem Baugrund ist es leider zzt. nicht möglich, unseren überdachten Platz für neue Exponate zu erweitern. Sollte es irgendwann durch Abriss von angrenzenden auffälligen Gebäuden möglich werden, wäre ein Erweiterungsbau nur mit großer Unterstützung durch Institutionen, EU, Firmen oder andere möglich.

Die Lehrsammlung Bückeburg, die am Internationalen Hubschrauberbildungszentrum beheimatet ist, steht im engen Schulterschluss mit dem Hubschraubermuseum. Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit zwischen Museum und Ausbildungszentrum?

Die Hubschrauber aus der Lehrsammlung sind wichtige Elemente unserer Ausstellung. Durch einen 2019 erneuerten Kooperationsvertrag ist die Zusammenarbeit zwischen der Bundeswehr und ihrer Lehrsammlung (9 Hubschrauber) und dem Hubschraubermuseum Hubschrauberzentrum e. V. (41 Großexponate) überarbeitet und neu geregelt worden. Mit dieser Vereinbarung ist die Zusammenarbeit wesentlich verbes-



Logo des Hubschraubermuseums, eindeutig Drehflügler.

sert worden, so dass man sie als „sehr gut“ bezeichnen kann.

In den vergangenen knapp ein- und einhalb Jahren waren Sie gezwungen, das Museum pandemiebedingt zu schließen. Nun öffnen sich die Türen zum 01. Juli wieder. Neben Besuchern kommen bald sicherlich auch neue Ausstellungsstücke nach Bückeburg. Welche großen Projekte und Herausforderungen stehen Ihnen in den kommenden Wochen und Monaten bevor?

Ja, die Pandemie hat uns auch sehr getroffen. Durch die Schließung hatten wir keine Einnahmen, während die Ausgaben weiterbestanden, wenn auch in geringerem Ausmaß. Durch großzügige Spenden unserer über 500 Mitglieder und uns wohlgesonnener Firmen aus der Hubschrauber- und Zulieferindustrie konnten wir die Zeit durchstehen. Wir hoffen, dass die Besucherzahlen in der zweiten Jahreshälfte wieder ansteigen, sodass wir hoffentlich nicht zu sehr in die roten Zahlen kommen.

Ja, die „Goodbye Huey“ ist gelandet und wird bis August der Lehrsammlung mit dem Standort Hubschrau-

bermuseum zugeführt werden. Die vorhandene Bell UH-1D wird in der Jägerkaserne aufgeständert werden. Auch wird eine, schon von HeliFlight Reichelsheim zugeführte AS-365 Dauphin in der zweiten Jahreshälfte vor einer der Ausstellungshallen aufgeständert werden.

Was bedeutet es, wenn ein neues Exponat ins Haus kommt?

Für uns und für das ganze Museumsteam, ist das immer ein tolles Ereignis, sodass wir selbst auch immer wieder angespornt werden, dieses Museum weiterhin mit aller Kraft zu unterstützen und alles zu dessen Fortbestehen beizutragen. Auch spüren wir immer wieder von unseren Mitgliedern den Zuspruch und das Wohlwollen, dass es sich lohnt, sich dafür einzusetzen. Auch hier einmal einen großen Dank an unseren Präsidenten Dr. Przemek und an unseren gesamten Vorstand, der uns immer und immer wieder unterstützt, der mit Rat und Tat zur Seite steht und auch zum Erhalt und der Weiterentwicklung des Museums beiträgt.

Weitere Informationen zum Museum unter: www.hubschraubermuseum.de



Der Autor:
Hptm Gattermann, KdoHubschr

Fotos:
Kerstin und Dieter Bals,
Hubschraubermuseum Bückeburg

Lesenswertes

LEAN in der Heeresfliegertruppe: Einführung & Zielsetzung

Zur Steigerung der materiellen Einsatzbereitschaft der Drehflügler der Bundeswehr wurde im August 2020 der Folgevertrag zur Unterstützung der Steuergruppe Nutzung Fliegender Waffensysteme (StGrpNuFlg-WaSys) mit einem Beraterkonsortium (PwC Strategy& GmbH, Staufen AG, umlaut consulting GmbH, ESG GmbH, UniBw München) unterzeichnet. Diese Beauftragung baut im Arbeitspaket 1 auf den Erkenntnissen und Vorarbeiten aus dem sogenannten Taskforce Drehflügler („LEAN I“) Projekt von 2017/2018 auf. Sie ist eingebettet in die Agenda Nutzung und dort dem Teilprojekt Strategie Nutzung zugeordnet. In drei wesentlichen Arbeitspaketen wird seit September 2020 bis August 2021 in den Hubschrauberverbänden, in der Gruppe technisch-logistisches Management für Luftfahrzeuge, Luftfahrtgerät und Zusatzausrüstung des Heeres (Grp TLM LLZ H) sowie an den Schnitt-

stellen zum Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) tatkräftig unterstützt und die international anerkannte Methodik des „Lean Managements“ verstetigt. Im Folgenden soll ein kurzer Einblick in das Arbeitspaket 1 „Lean Management“ mit einer kleinen Auswahl über die Arbeit des Lean Teams vor Ort gegeben werden.

Hinter Lean-Management steckt die Methodik zur kontinuierlichen Verbesserung aller Prozesse durch die Beseitigung von Verschwendung. Dabei unterscheidet der Lean Gedanke acht Kategorien der Verschwendung, die es zu vermeiden gilt. Diese sind Überproduktion, Überbestände, Ausschuss, falsche Methode, Transport, Bewegung, Wartezeit und unnötiger Informationsfluss. Diese Verschwendungen werden durch schlanke und wertschöpfungsorientierte Prozesse minimiert.

Einblicke in die Arbeit vor Ort in der Grp TLM LLZ H

Eine wesentliche Unterstützungsleistung und damit Entlastung der Grp TLM LLZ H war die Aufnahme relevanter Prozesse des Flottenmanagements von Luftfahrzeugen (Lz) im Rahmen der Einführung des Qualitätsmanagementsystems Luftfahrzeugtechnik Heer (LzTH). Die Erfassung erfolgte anhand der im Customer Product Management (CPM) definierten Aufgaben und Verantwortlichkeiten in der Nutzungsphase von Lz und unterstützt zusätzlich im luftfahrzeugtechnischen Bereich des Heeres zur Vorbereitung der DEMAR-Umsetzung (DEMAR: German Military Airworthiness Requirements). Dabei wurden 52 Prozesse aufgenommen und in mehreren Abstimmungsrunden zwischen Grp TLM LLZ H, BAAINBw und Amt für Heeresentwicklung

(AHEntw) harmonisiert. Während dieser Arbeit konnte ein prozessuales Verständnis bei allen Beteiligten geschaffen sowie eine Prozesslandkarte und Schnittstellenmatrix erstellt werden, welche schlussendlich im Qualitätsmanagementsystem der LzTH wiederzufinden ist.

Ein weiterer Themenschwerpunkt ist die Unterstützung bei der strukturierten Aufarbeitung des Themas „Recommended Datenmodule“ beim Waffensystem (WaSys) NH90. Hier konnte im April unter Koordination des Lean Teams mit Hilfe der Verbände bereits eine erste Quantifizierung von technisch nicht zwingend notwendigen Datenmodulen durch die Verbände identifiziert werden. Die Untersuchung hat ergeben, dass bereits an drei der fünfzehn identifizierten Datenmodule Instandhaltungstätigkeiten nach technischer Bewertung reduziert werden könnten, welche einen Umfang von bis zu 850 Instandsetzungsstunden pro Jahr über alle drei NH90 Verbände haben. Hierzu kommen zusätzlich noch die zu betrachtenden ausgefallenen Flugperioden, welche durch planbare, jedoch unnötige Wartezeiten (z.B. Trocknung von Dichtmittel, etc.) entstehen. Die Untersuchung wird im Folgenden in Richtung Materialverantwortung für die Einsatzreife (MatVer) NH90 gespiegelt mit dem Ziel, einzelne, als technisch unnötig erkannte Datenmodule auszusetzen.

Neben klassischer Verbesserungsthemen zur Vermeidung von Mehraufwand wird in Zusammenarbeit mit den Waffensystemdezernaten das Kennzahlensystem der Luftfahrzeugtechnik Heer über die Verbände hinaus ausgeweitet und konzeptioniert. Hierbei sollen Kennzahlen innerhalb des Leistungsdialogs (LD) 4 etabliert

werden, um mit den vorhandenen Datenquellen die Transparenz zu steigern und strukturierte Abweichungsanalysen durchführen zu können.

Das LEAN darüber hinaus auch in der Büroorganisation Anwendung finden kann zeigen Maßnahmen in der Grp TLM LLZ H. Darunter fällt zum Beispiel die Standardisierung der Einarbeitung neuer Soldaten in die Grp TLM LLZ H, die Implementierung der oben beschriebenen Qualitätsmanagement-Prozesse in den Arbeitsalltag sowie die Etablierung eines zielgerichteten Schulungskonzepts für Lean Themen und MS-Office Anwendungen. Darüber hinaus wird momentan das sogenannte „ESV-Tool“ (Einheitlicher Schriftverkehr), ein Add-In für MS Word implementiert und so eine konkrete Arbeiterleichterung durch Wiederverwendung von anpassbaren Vorlagen und ein einheitliches Auftreten im Schriftverkehr geschaffen.

Einblicke in die Arbeit vor Ort in den Heeresfliegerverbänden

Kampfhubschrauberregiment

36 in Frittlar

Das Lean Team in Frittlar konzentriert sich auf den Aufbau einer durchgängigen Leistungsdialog (LD)-Kaskade nach Vorbild der Shopfloor Management Methode. Dabei kommt es vor allem auf eine ebenengerechte Kommunikationsstruktur an, die auf Zahlen, Daten und Fakten beruht. Dies dient dem Steuern der Leistungsprozesse und bildet die Grundlage für das nachhaltige Abstellen von wiederkehrenden Unterbrechungen und

Verzögerungen im Arbeitsablauf. Die Grundlage hierfür sind die bereits im November 2020 in Kraft gesetzten Qualitätsmanagementprozesse LzTH.

Im ersten Schritt wurde diese Methode in der planbaren Instandsetzung mit dem überarbeiteten LD1 im Dock 3 umgesetzt. Die Soldaten des Docks melden die verrichtete Arbeit nach tatsächlichen IST-Zeiten in SASPF zurück. Die vorhandene Reproduktionsmatrix (Abarbeitungsdiagramm einer Inspektion) wurde über eine SASPF Schnittstelle so umprogrammiert, dass dem Arbeitsvorrat automatisch die zurückgemeldete Zeit gemäß Inspektionspunkt abgezogen wird. So wird eine tagesaktuelle Matrix erstellt, um Abweichungen von der Plankurve zu erkennen. Die aufgestellte Logik wird in den nächsten Wochen bis auf LD3 Ebene fortgesetzt.

Parallel wurden insgesamt 90 Soldaten und zivile Angestellte der Luftfahrzeugtechnik in Themen wie Lean Basis, Shopfloor Management und als Moderator bzw. Multiplikator ausgebildet. Damit sollen die Gedanken des Lean Managements im Verband auch langfristig verankert werden.

Transporthubschrauberregiment 10 in Faßberg

In Zusammenarbeit der Teileinheit Qualitätsmanagement (QM) wurde ein einfach zu bedienendes Eingabedialog für die relevanten Kennzahlen des LD 1 entwickelt und pilotiert. Die Datengrundlage, die mit diesem Werkzeug aufgebaut wird, ist von elementarer Bedeutung für einen nachhaltigen Verbesserungsprozess auf allen Ebenen. Es dient z.B. dem

Dockchef bei der Visualisierung von vorgefallenen Verzögerungen. Nach einer erfolgreichen Implementierung im Demodock und positivem Feedback wird dieses Tool sowohl im Verband in Faßberg als auch zeitnah in weiteren Verbänden erprobt.

Darüber hinaus sind bereits drei Schulungen zum Thema Shopfloor Management („Leistungsdialog“) durchgeführt worden, um die Methodik und die Philosophie dahinter zu vermitteln. Das Demodock der Instandhaltung hat bereits ein neues Board erarbeitet. Die Entwicklung des Boards für die Ebene LD2 und LD3 wird derzeit durchgeführt.

Als weiteres Thema wird die Kommunikation an der Schnittstelle zwischen Luftfahrzeugtechnik und dem Flugbetrieb aktuell weiter verbessert.

Die Luftfahrzeugtechnik ist bei der Durchführung von Check Flights und Ground Checks häufig auf Personalkapazitäten des Flugbetriebs angewiesen. Die Einplanung von Luftfahrzeugführern mit entsprechenden Berechtigungen für diese Checks kann aus Kapazitätsgründen schwierig sein, da der Flugbetrieb zum Teil andere Aufträge durch die Bedarfsträger priorisieren muss. Für eine einfachere Abstimmung an der Schnittstelle zu diesem Thema hat der Flugbetrieb nun eine Seite im Intranet erstellt, sodass die Luftfahrzeugtechnik 24/7 die Anzahl der aktuell freien Luftfahrzeugführer mit NB-Qualifikation (nachflugberechtigt) auf Tagesbasis einsehen kann.

Transporthubschrauberregiment 30 in Niederstetten

Im Rahmen der Begleitung des Demodocks wurde mit der Betriebsführung, den Dockchefs und den Meistern der Instandhaltung ein Workshop zur Standardisierung der Revisionsplanung erfolgreich durchgeführt. Der Prozess wurde in die Hauptkategorien „Eingangsscheck + Vorbereitung“, „Spezifisch – abhängig von Art und Umfang der Revision“ und „Ausgangsscheck“ untergliedert. Die Kategorien „Eingangsscheck + Vorbereitung“ und „Ausgangsscheck“ sind jetzt als Standard definiert. In der weiteren Bearbeitung sind folgende Handlungsfelder identifiziert und dem Leiter luftfahrzeugtechnischer Bereich (Lr LfzTber) und der Arbeitsplanung vorgestellt und deren Hinweise und Anmerkungen eingearbeitet worden:

- ◆ Instandhaltungsanleitungen (IH)-Anleitungen auf Amtsebene

(BAAINBw) anpassen mit vorherigem Entwurf durch Verband sowie Schwesterverbände.

- ◆ Arbeitsaufwand der Fachgruppen in Revisionsplanung berücksichtigen mit dem Ziel der Erhöhung der Planungssicherheit und Steigerung der Transparenz.
- ◆ Nachverfolgung STAN-Änderungsantrag und Rücklieferung des nicht mehr benötigten Werkzeugs UH-1D.

Das erste Thema wurden analysiert sowie Änderungsvorschläge erarbeitet. Diese sollen nun auf Amtsebene vorgestellt werden. Eine Umsetzung der Vorschläge würde zu einer erheblichen Aufwandsreduzierung der Dockchefs und Meister führen. Der Arbeitsaufwand der Fachgruppen (Thema zwei) wird aktuell an einem Pilot-Lfz am neugestalteten LD2 Board als Kennzahl täglich besprochen. Thema drei wurde bereits angestoßen und befindet sich verbandsintern in der Umsetzung.

In der Wartung wurden etwa 20 potenzielle Handlungsfelder in einem Workshop mit Meistern und Störbehebungsgruppenführern erarbeitet. Diese werden aktuell bewertet und klassifiziert. Im weiteren Verlauf des Projekts sollen auch diese Punkte wenn möglich, umgesetzt bzw. angestoßen werden mit dem Ziel von effizienteren Abläufen und somit einer Entlastung der Kameraden.

Internationales Hubschrauber- ausbildungszentrum in Bückeburg

Das Lean Team im Internationalen Ausbildungszentrum (IHTC) Bückeburg arbeitet aktuell an verbandspezifischen sowie verbandsübergreifenden Optimierungsprojekten. Während der Instandhaltungsmaßnahmen im Rahmen einer 150 FH-Inspektion wurde ein Dock-Tagebuch entwickelt und fortlaufend gepflegt. Durch die konsequente Aufnahme aller Verzögerung bzw. Verschwendungen sowie der Identifizierung und Kategorisierung der Ursachen, können im Nachgang konkrete Verbesserungsmaßnahmen definiert und umgesetzt werden. Darüber hinaus können die Ursachen für etwaige Verzögerungen des Arbeitsfortschritts gezielt ermittelt und ausgewertet werden.

In Zusammenarbeit mit dem Lean Team und der Grp TLM LLZ H wurde ein automatisiertes Auswertungstool zu den Rückmeldungen der produktiven Arbeitszeiten inklusive Kennzahlen Dashboard mit Hilfe des SAP BEX Analyzers geschaffen. Das Ziel besteht darin, eine Sensibilisierung für die Notwendigkeit einer sauberen Zeitrückmeldung in SASPF zu schaffen. Langfristig soll damit die Erhöhung der Stammdatenqualität durch Standardisierung von Aufträgen und Vorgängen erreicht werden. Ebenso gilt dies für die regelmäßige Anpassung der hinterlegten Soll-Arbeitszeiten auf Basis der tatsächlich benötigten und rückgemeldeten Aufwände. Die Planung von Instandhaltungsmaßnahmen kann somit sowohl innerhalb der Arbeitsplanung als auch auf Dockebene vereinfacht und präzisiert werden, indem z.B. die Anzahl neu hinzuzufügender Vorgänge durch den Dockchef deutlich reduziert wird und realistischere Vorgabezeiten hinterlegt sind.

Zusammenfassung und Ausblick

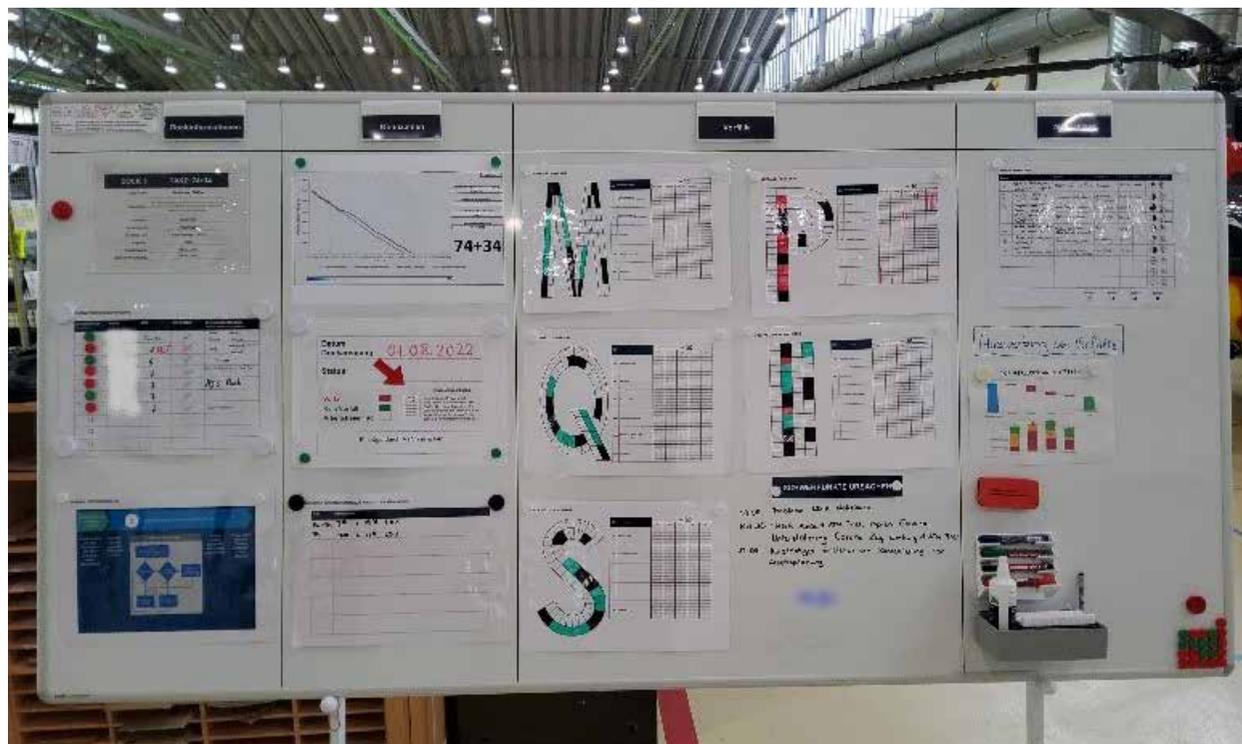
Das Lean-Optimierungsprogramm leistet an allen Standorten der Heeresfliegertruppe mit den verschiedenen Maßnahmen einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Arbeitsabläufe. Dies bedeutet phasenweise durchaus einen Mehraufwand für die Verbände, welcher sich jedoch langfristig durch eine Vereinfachung der Abläufe und die Reduzierung der täglichen Arbeitsbelastung auszahlen wird.

Weiterhin ist die Nachhaltigkeit der Arbeit auch nach Beendigung des Vertragsanteils Heer Ende August 2021 sichergestellt. Nicht abgeschlossene Maßnahmen werden durch das Qualitätsmanagementsystem der Luftfahrzeugtechnik Heer aufgegriffen und konsequent weiterverfolgt. Zusätzlich besteht auch nach Beendigung des Vertragsanteils Heer die Möglichkeit über „Sprintphasen“ einzelne Themen auf Wunsch der Verbände weiter zu vertiefen.

Dank der Vielzahl der Maßnahmen mit einem soliden Nachhaltigkeitskonzept hilft das Lean-Optimierungsprogramm die Abläufe in der Luftfahrzeugtechnik kontinuierlich weiter zu entwickeln, um die hervorragende Leistung auch in Zukunft weiterhin gewährleisten zu können.

Der Autor:
LEAN-Management Team

Fotos:
LEAN-Management Team



Visualisierung Leistungsdialog im Luftfahrzeug-Dock.

Lesenswertes

22.244 Baustellen in der Luftfahrzeugtechnischen Ausbildung am NH90 bearbeitet

Am 18.05.2021 war es soweit; das erste Training seiner Art, der „Mechaniker Level 3 Mechanik NH90 - MEC 3 NH90 MECHANIK“ wurde nach 52 Ausbildungstagen (AT) erfolgreich von acht Luftfahrzeugtechnikern (Lehrgangsbester Arbeitnehmer Nick Wohlbrügge von der NH90 Staffel in Bückeburg) unter der Leitung von Hörsaalleiter Hauptmann Wenko Nickel bestanden.

Bis zu neun Ausbilder mussten seit März 2020 Vollzeit von der VI. Inspektion „abgestellt“ werden, um unter der Regie von Hauptmann Tobias Reiser die neuen „DEMAR konformen“ Trainings zu erstellen. Auslöser hierfür war insbesondere die Migrationsstudie EFO DEMAR H, welche ab 01.07.2020 in die Bereichsrichtlinie C2-271/0-0-1820 „umgewandelt“ wurde. Neben dem MEC 3 NH90 MECHANIK Training sind das der MEC 3 NH90 AVIONIK (50 AT) sowie die für die Mari-

ne als auch die Heeres Versionen des NH90 (NGEN und TTH) gültigen Musterlehrgänge KAT B1.3 NH90 (64 AT) und KAT B2 NH90 (70 AT). Hierfür waren seit März letzten Jahres die 22.244 Datenmodul Codes

(DMC) der NH90 Integrierten elektronischen technischen Dokumentation (IETD) TLS 1.0 zu bearbeiten, ca. 6.000 davon den neuen Marine Hubschrauber NH90 „SEA LION“ betreffend.



Ist Training „MEC 3 Mechanik NH90 vom 02. März bis 18. Mai 2021

Absolventen und Ausbilder des ersten MEC 3 NH90 MECHANIK vom 02.03.-18.05.2021.



„Nebenaufgabe“ Abtransport der 78+18 am 26.04.2021 von Faßberg nach Frankreich zum Retrofit.

Der erste Ansatz, die bestehende und vom Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw) zertifizierten Training Needs Analysis (TNA) – Festlegung der Bedarfsträgerforderung welche Datenmodule der IETD auszubilden sind – der Mustereinweisungen AH6 Technik (174 AT) und AH6 Avionik NH90 (144AT) „einfach“ in die Anteile des Basisbefähigungslehrgangs „MEC 2“ (73 AT), die weiterführenden Musterausbildungen (MEC 3 MECHANIK und MEC 3 AVIONIK) und die von LufABw zertifizierten Musterlehrgänge (KAT B1 und KAT B2) zu trennen, funktionierte nicht. Denn dann wären für den MEC 3 fast keine Inhalte übriggeblieben, als auch dieses nicht mit den Bedarfsträgerforderungen in Einklang war. Hier vor allem die Auswertung der SASPF Wartungspläne und Erfahrungen aus den bisherigen Trainings sowie die rücklaufenden Kommentare aus der Truppe. Zudem war es seit 2018 in der Ausbildung immer wieder zu Verwerfungen gekommen, da durch die reine Abarbeitung der vorgegebenen Chapter viele Ausbildungsinhalte der TNA nicht an den Ausbildungsmitteln direkt oder zumindest nicht sinnvoll ausgebildet werden konnten und „pro forma“ abgehandelt werden mussten, welches ständig durch Ausbilder aber vor allem Trainingsteilnehmern (TT)

kritisiert wurde (vor allem im MEC 2). Hier hatte man sich entschieden, vor allem im Bereich des MEC 3 Mechanik kompetenzorientiert anhand von ausgewählten Chapter-übergreifenden Themen die neuen Trainings unter Beachtung aller Forderungen zu gestalten.

Nachdem die ersten Inhalte der neuen Trainings festgelegt waren, wurde am 17.06.2020 in einem Workshop mit allen Bedarfsträgern die Details abschließend festgelegt. Entgegen der ursprünglichen Planung der Fertigstellung der TNAs aller neuen Trainings bis Juli 2020 konnten die MEC 3 TNAs erst am 31.08.2020 und die der Musterlehrgänge erst zum 01.12.2020 inhaltlich von den Ausbildern der VI. IHTC fertig gestellt werden. Dieses vor allem aufgrund der nicht vorhergesehenen Komplexität der notwendigen Änderungen/Anpassungen bzgl. der neu hinzugekommenen Marine Anteile (NH90 NGEN / SEA LION). Erst nach Beendigung des Delta Trainings zweier unserer Ausbilder Anfang Dezember 2020 in Nordholz konnten nun auch vollumfänglich die Schulungsunterlagen erstellt werden. Hierzu wurde für fast jedes der 99 Aircraft Transport Association (ATA) Chap-

ter – ein international einheitliches Nummerierungssystem zur einfachen Identifizierung von Teilen und Systemen in der Wartung, Logistik und Konstruktion von Luftfahrzeugen – unbeachtet der Ausbildungstiefe eine Präsentation erstellt, welche dann entsprechend für die jeweiligen NH90 Trainings angepasst werden kann. Ende 2020 wurde zudem beschlossen, zukünftig die für die neuen Trainings festgelegten Präsentationen mit erweiterten (schlüssigen) Kommentaren als Schulunterlagen (pdf) zu verwenden, um hier vor allem den Änderungsdienst zu vereinfachen.

So war auch im „Corona-Lockdown/Homeoffice“, neben der mit Volllast laufenden Ausbildung (nur 4 Wochen „COVID-19 Unterbrechung“ in KW 12-15/2020), etliche Ausbilder mit dem Abgleich der bescheidenen IETD Daten mit vielen anderen zur Verfügung stehenden Informationen (Spezifikationen / CAI Module etc.) beschäftigt. Ein bis zwei Folien pro Tag (insgesamt ca. 4000) zu erarbeiten stellte oft schon eine Herausforderung dar. Neben der Komplexität der Inhalte waren hier weitere Störgrößen: die langsamen IT Verbindungen von zu Hause, viele Nebenaufgaben vom Arbeitsschutz

Lesenswertes

Offen

Lernunterlage CAT B1



Modul: Introduction

Chapter: 00 Air Vehicle General

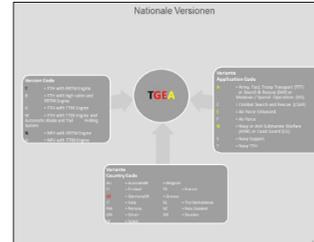
Nur für Ausbildungszwecke am IHTC/AusbZ – Dieser Ausdruck unterliegt nicht dem Änderungsdienst.

Wir. Dienen. Deutschland.

IETD	TLS 1.0 (09.07.2020)	Erstellt / bearbeitet	Geprüft	Mitzeichnung Prüfungsbefehl	Freigebe Ausbildungsleiter	Seiten
Titel	Kat_B1_V2.0					
Stand	07.01.2021	am	07.01.2021	08.01.2021	08.01.2021	11.01.2021
Von	2.0	von	Reiser, Holm, Chazki, Holm	Adams, Ma		77

Nur für Ausbildungszwecke – Unterliegt nicht dem Änderungsdienst
- Offen -

Nationale Versionen



• M2/B1/B2

Insgesamt lassen sich für den NH90 verschiedene Varianten und Versionen unterscheiden. Grundsätzlich kann eine Unterscheidung in folgende Varianten getroffen werden:

1. Tactical Transport Helicopter (TTH)
2. NATO Fregate Helicopter (NFH) / Naval Transport Helicopter (NTH)

Die farblich markierten Versionen wurden von der Bundeswehr beschafft und lauten wie folgt:

- TGEA Version / Variante des Heeres
- TGEA ursprünglich für die Luftwaffe bestellte Version / Variante, im Rahmen Fähigkeitstransfer Heeres - Luftwaffe zum Heer übergegangen
- NGEN Version / Variante der Marine

Weiterhin werden verschiedene Software- und Hardwarekonfigurationen unterschieden:

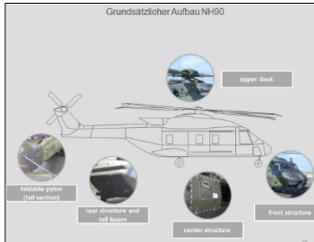
- Initial Operation Configuration (IOC)
- Initial Operation Configuration Plus (IOC+)
- Forward Air MedEvac (FAM)
- Final Operation Capability (FOC)
- Maintenance Release 1 (MR1)

Stand: 07.01.2021

Modul 01 Chapter 00

Nur für Ausbildungszwecke – Unterliegt nicht dem Änderungsdienst
- Offen -

Grundsätzlicher Aufbau NH90



• M2/B1/B2

Der grundlegende Systemaufbau ist für alle System gleich.

Die Hubschrauberstruktur ist unterteilt in:

- front structure
joined at frame 4 containing the nose avionic bay, cockpit crew station, electrical control and distribution systems and Main Avionic Bays (MAB)
- center structure
from frame 4 to frame 11 incorporating the fuel system (below floor), flexible seating/stretchers/cargo combinations, Cargo Hook (CH) and Rescue Hoist Assembly (RHA)
- rear structure and tail boom
from frame 11 to frame 14
- foldable pylon (tail section)
- upper deck
for mechanical systems (environmental control, hydraulics, transmissions, main rotor, APU and engines).

Stand: 07.01.2021

Modul 01 Chapter 00

Limitierte Uhrenedition

... anlässlich der Aufstellung des Kommando Hubschrauber

Zum 1. Oktober dieses Jahres wird das Kommando Hubschrauber voll aufgestellt sein. Mit diesem Kommando ist das verwirklicht worden, was im Mai 2016 mit einer ersten Idee in einem LVU für den damaligen Inspekteur des Heeres, Generalleutnant Vollmer, begonnen hat: die Vereinigung der fachlichen und truppendienstlichen Führung der Verbände und Ausbildungseinrichtungen der Heeresfliegertruppe unter einem Kommando mit der fachlichen Zuständigkeit für den unbemannten Flugbetrieb des Heeres in diesem Kommando. Mit diesem großen und wichtigen Schritt ist es erstmals möglich, alle Bedarfe unserer Truppengattung in Grundbetrieb, Ausbildung, Einsatz und Übung aus einer Hand zu bewerten und abgestimmt zur Entscheidung zu bringen. Diesen Schritt verwirklichen nicht nur Frauen und Männer im Stab des Kommando Hubschrauber seit dem Beginn der Aufstellung am 1. Oktober letzten Jahres, sondern vor allem die Angehörigen der Verbände und Einheiten des Kommandos Hubschrauber.

Wie fast immer in unserer Truppengattung üblich, wurde weder um den Beginn der Aufstellung letztes Jahr, noch um die Indienststellung zum

1. April dieses Jahres viel gemacht. Um dennoch die besondere Bedeutung für den bemannten und unbemannten Flugbetrieb des Heeres und unsere Truppengattung angemessen zu würdigen und wertzuschätzen, war schnell die Idee nach einer bleibenden Erinnerung für alle Kommandoangehörigen geboren, welche die für den Flugbetrieb besonders

wichtigen Werte wie Robustheit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit besonders verdeutlicht. Und was liegt hier näher, als dies mit einer besonderen und limitierten Uhrenedition zu tun? Denn gerade für den Soldatenberuf ist Zeitmanagement wichtig und es ist essentiell im Flugbetrieb im Inland und Ausland, aber auch im täglichen Dienstbetrieb. Das gilt für den Innendienst, für jedwede Ausbildung, in der Instandsetzung und für den Nachschub genauso, wie für alle Bereiche des Flugbetriebes über die Flugverkehrskontrolle, die Luftfahrzeugtechnik, die Flugbetriebsunterstützungsdienste und letztlich für das Fliegen selber.

Spätestens jetzt wird sich jeder fragen: eine Uhr? Ich habe doch mein Smartphone und meine Smartwatch, wozu brauche ich noch eine weitere Uhr am Handgelenk?

Wer jemals im Einsatz war, oder auch im Inland an eingestuft Besprechungen oder an Übungen teilgenommen hat, bei denen diese Geräte „draußen“ bleiben müssen, weiß was es heißt, auf eine zuverlässige, mechanische und am besten automatisch angetriebene Uhr zurückgreifen zu

Erklärung zu den Uhrenarten:

Mechanische Uhren gibt es als Handaufzugsuhr oder als automatisch angetriebene Uhr, bei der ein kugelgelagerter Rotor den Aufzug des mechanischen Werkes durch normale Bewegungen des Armes während des Tragens übernimmt. Im Gegensatz dazu stehen Quarzuhren, die als elektromechanische oder vollelektronische Uhren als Taktgeber einen Uhren- bzw. Schwingquarz verwenden und batteriebetrieben sind.

Auszug der 23.205 Seiten Schulungsunterlagen zum NH90 in der Mediendatenbank des IHTC.

über infrastrukturelle Maßnahmen bis zur Anpassung von Verträgen für die Ausbildungsmittel oder dem Austausch von NH90 (siehe beigefügt Transport der 78+18 im April 2021 nach AHF/ Marignane zum Retrofit) und für etliche Familienväter die Ablenkungen durch Kinder im Home-schooling, welches von November bis Mai bei vielen der Fall war.

Die Aktualisierung aller Schulungsunterlagen wird aufgrund der sich ständig ändernden IETD dauerhaft ein Thema bleiben; mindestens bis zur Einführung des letzten „Step 3“ NH90 SEA TIGER, derzeit geplant für 2027.

Mittlerweile sind 279 NH90-Schulungsunterlagen mit insgesamt 23.205 Seiten in der Mediendatenbank des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums (IHTC) veröffentlicht und beinhalten die wohl am besten

aufbereitete und verfügbare Dokumentation des Waffensystem NH90.

Im Rahmen der MEC 3 Erstellung wurden auch Bearbeitungshinweise für die Überarbeitung des Basisbefähigungslehrgangs MEC 2 dokumentiert und es ist bis September 2021 eine Anpassung des seit Januar 2020 laufenden Trainings geplant, welches alle NH90 Techniker durchlaufen. Hier müssen vor allem die NGEN (SEA LION) - Anteile als auch allgemeine Änderungen der TLS 1.0 eingearbeitet werden. Änderungsbedarf besteht auch, da im Wesentlichen die mechanischen Themen derzeit in Theorie und Praxis zu tief und die avionischen Themen in der Theorie zu tief und in der Praxis kaum behandelt werden. Zusätzlich müssen die Schulungsunterlagen sowohl auf das Level des Trainings, als auch auf die für die einzelnen Chapter zur Verfügung stehenden Zeiten in einem

voraussichtlich im Juni stattfinden Workshop mit den Bedarfsträgern, abgestimmt werden.

Für den seit 04.05.2021 laufenden ersten angepassten Musterlehrgang KAT B1.3 NH90, als auch den angepassten Musterlehrgang KAT B2 NH90 wurde das Genehmigungsverfahren mit LufABw im April 2021 eingeleitet und wird hoffentlich vor dem Ende des B 1.3 Trainings am 04.08.2021 abgeschlossen sein. Das gemäß Trainingsplanungskonferenz 2020 vorgesehene KAT B2 NH90 Training vom 17.06.-23.09.2021 musste mangels Teilnehmer abgesagt werden und wurde durch ein MEC3 Avionik NH90 Training ersetzt werden.

Der Autor:

Oberstleutnant Olaf Gericke, IHTC

Fotos:

Carsten König, TAusbZLw

können, die keinerlei Einschränkungen unterliegt, und notfalls auch mal zur einfachen Navigation benutzt werden kann. Darüber hinaus haben jüngste Erkenntnisse aus aktuellen Konflikten gezeigt, dass die Benutzung von Smartphones und Smartwatches schnell dazu führen kann, mindestens aufgeklärt und im schlechtesten Fall eliminiert zu werden. So schön also Smartwatch und Smartphone sind, für Einsatz und Krieg sind diese nicht zuletzt wegen der benötigten Stromversorgung nur sehr eingeschränkt zu gebrauchen. Kurzum: für uns Soldaten hat nur eine Uhr, die unabhängig von elektrischer Energie ist, einen universellen und praktischen Nutzen. Deshalb ist die Wahl auf eine mechanische automatische Uhr gefallen, da letztlich nur diese Art einer Uhr diese Werte und Ansprüche vereint.

Leitgedanke bei der Entwicklung unserer Kommando- bzw. Verbandsuhr war es, mit einem besonderen Design, hochwertigen Materialien und einem hochpräzise gefertigten mechanischen Uhrwerk aus etwa 150 bis 250 Einzelteilen (bei Chronographen) nicht nur ein einmaliges Erinnerungsstück zu schaffen, sondern auch einen greif- und erlebbaren Gegenwert zu ermöglichen. Durch verschiedene Individualisierungsoptionen wie ein Wappen auf dem Zifferblatt, den eingravierten eigenen Namen sowie ein Staffel- oder Teileinheitswappen bzw. eine Luftfahrzeugabbildung auf dem Gehäuseboden, bekommt sie auch einen ganz besonderen eigenen, ideellen Wert.

Verwirklicht wird dies durch Herrn Christian Matz, der nicht nur ehemaliger Soldat ist, sondern als Uhrmachermeister seit ca. 20 Jahren

Erfahrung in der Fertigung von Sondereditionen von Uhren mit verschiedenen Herstellern hat und für verschiedenste Verbände der Bundeswehr sowie Unternehmen aus der Wirtschaft Editionsuhren gefertigt hat. Mit ihm haben wir die abgebildeten Modelle entworfen.

Das Einstiegsmodell von Iron Annie wird von einem Citizen-Miyota-Werk angetrieben und ist eine klassische Armee-/Flieger-Drei-Zeiger-Uhr mit kratzfestem Saphirglas und einer Wasserdichtigkeit von 100m (10 ATM) und wird inklusive dreier weiterer Möglichkeiten zur Individualisierung auf dem Gehäuseboden 279,- Euro kosten. Mit einem Gehäusedurchmesser von 40mm (ohne Krone) ist sie sowohl von Frauen als auch Männern tragbar. Die weiteren Modelle sind zwei Chronographen der Marke Iron Annie. Die Markenrechte werden von der Firma Pointtec gehalten, die auch die Marke Junkers, die vielen im Fliegeruhrenbereich etwas sagen dürfte, etabliert hatte.

Des Weiteren werden in der gehobenen Klasse für die besonders Uhrenbegeisterten drei Modelle von Nautische Instrumente Mühle-Glashütte angeboten. Das Familienunternehmen Mühle-Glashütte genießt einen hervorragenden deutschlandweiten, aber auch internationalen Ruf und steht für die langjährige, qualitativ äußerst hochwertige Uhrenherstellung in Glashütte/Sachsen, dem Zentrum der deutschen Uhrmacherei seit dem Jahr 1845. Hier stehen das individualisierte Modell Terrasport in den Gehäusegrößen 40mm und 44mm zur Verfügung sowie das Topmodell, der S.A.R. Flieger-Chronograph, der ggf. in der farblichen Gestaltung an die Cockpits von TIGER, NH90 und

EC135/145 angepasst geliefert werden kann (Genaueres stand zu Redaktionsschluss noch nicht fest und ist abhängig von der Stückzahl). Darüber hinaus stehen für alle Uhren Leder- und Silikonarmbänder in unterschiedlichen Designs und Farben sowie Metallarmbänder zur weiteren Individualisierung zur Verfügung (z.T. gegen Aufpreis). Für alle Uhren werden die Zifferblätter neu gestaltet und in Klein- oder Kleinstserien extra angefertigt. Für die Standarduhr wird ein spezieller Edelstahl-Gehäuseboden gefertigt, damit dort die Individualisierungsmöglichkeiten Platz finden. Bei den Uhren mit Glasboden werden die Rotoren von den Uhrwerken abgebaut um graviert zu werden und wieder in das Werk eingefügt. Dies sind nur einige Beispiele einer enormen Detailarbeit, die oft noch in Handarbeit getan werden muss.

Um den Lesern der „Nach Vorn“ bereits einen Eindruck von diesen Details zu geben, sind auf den nachfolgenden Seiten einige verfügbare Modelle beispielhaft abgebildet.

Absicht ist es, die Verbände und Einheiten des Kommandos Hubschrauber in die Gestaltung und Beschaffung der Uhren mit einzubeziehen. So sollen die Uhren in den einzelnen Standorten als Ausstellungsstücke verfügbar und damit haptisch und optisch erlebbar gemacht werden.

Um die Uhren für die Verbände oder auch die Staffelebene mit einem eigenen Wappen auf dem Zifferblatt versehen lassen zu können, sind allerdings bestimmte Mindeststückzahlen in der Größenordnung von 25 Stück erforderlich. Darüber hinaus kann durch höhere Stückzahlen auch der Einzelpreis für bestimmte Modelle

reduziert werden. Hierfür und für die spätere Abwicklung (Bestellung, Bezahlung etc.) werden gesondert weitere Informationen gegeben. Alle Interessierten, auch außerhalb des Kommandos, werden gebeten, ihr Interesse an einer der Uhren und an weiteren Informationen unter der E-Mail-Adresse: KdoHubschrProjU@bundeswehr.org zu bekunden. Über diesen Verteiler erfolgt dann die weitere Information. Weiterhin gibt es Überlegungen, Ehemaligen, z.Zt. außerhalb der Truppengattung eingesetzten Soldaten und künftigen „Wiederkehrern“, bzw. bereits vororientierten künftigen Angehörigen des Kommandos bzw. der Verbände die Möglichkeit zu geben, eine solche Uhr zu erwerben.

Der Autor:

OTL i.G. Julian Huemke
ist AbtLtr G4 im KdoHubschr,
OTL Björn Westmann
ist DezLtr Grds im KdoHubschr

Fotos:

Die Grafiken stammen vom jeweiligen Anbieter.

Beispiele für Individualisierungsmöglichkeiten auf Gehäuseboden und Rotor (bei Glasboden)



Einstiegs-Flieger-Automatik-Uhr Iron Annie: Gehäuse-Edelstahl, 40mm Durchmesser, 10 ATM wasserdicht, mit Saphirglas, schwarzem Lederband und Dornschließe, Uhrwerk Citizen-Miyota A821, Leuchtzeiger und Ziffern belegt mit Super-LumiNova. ca. 279 €

Mechanischer Automatik Flieger Chronograph Edelstahl-Black DLC-beschichtet von Iron Annie, 42 mm Durchmesser, Glasboden, 10 ATM wasserdicht, mit schwarzem handgefertigtem Lederband und Dornschließe, Uhrwerk ETA Valjoux 7750, Leuchtzeiger u. Ziffern belegt mit Super-LumiNova.

Fliegeruhr Mühle-Glashütte Terrasport Gehäusedurchmesser 40 bzw. 44mm mit Edelstahlband, Automatik - Uhrwerk SW 200-1 Version Mühle mit patentierter Spechthalsregulierung und weiteren Werkveredelungen, Gehäuse in Edelstahl, gebürstet, entspiegeltes Saphirglas, Glasboden, geschraubte Krone, bis 10 ATM wasserdicht, Leuchtzeiger u. Indizes belegt mit Super-LumiNova.

Mühle-Glashütte S.A.R. Flieger-Chronograph mit schwarzem Kautschukband mit Faltschließe (andere Farben und 15-, 20- oder 30-Minuten-NTM-Indexierung möglich). Edelstahlgehäuse, Gehäusedurchmesser 45mm, beidseitig drehbare Lünette, entspiegeltes Saphirglas, Gehäuseboden mit Sichtfenster, verschraubte Krone, bis 10 ATM wasserdicht, Zeiger und Indizes belegt mit Super-LumiNova. Uhrwerk: MU 9413, Automatik, Glashütter Dreiviertelplatine, patentierte Spechthalsregulierung, Sekundenstopp.

Rettungseinsatz **extrem**

SAR-und Heeresflieger im Dauereinsatz – Zwischenbilanz vom 20.07.2021

Es ist Zeit, aus Sicht der Heeresflieger eine kurze Zwischenbilanz zu ziehen, und die ersten fünf Einsatztage zu beschreiben. Nach wie vor sind Besatzungen und Hubschrauber der beiden Transporthubschrauberregimenter 10 und 30 aus Faßberg und Niederstetten, und vom Internationalen Hubschrauber Ausbildungszentrum in Bückeburg im Einsatz.

Die ersten Alarme erreichten die zum Heer gehörende RCC-Leitstelle (Rescue Coordination Center) in Münster in der Nacht auf Donnerstag den 15.

Juli. Das SAR-Kommando Nörvenich mit einem H145 LUH SAR liegt örtlich mittendrin im Einsatzgebiet, wenige km entfernt von Erfstadt, und wenige Flugminuten entfernt vom Einsatzgebiet im Ahrtal. „SAR41“, so der Funkname des dortigen SAR-Hubschraubers, gehörte somit zu den ersten Luftrettungsmitteln vor Ort. Noch am frühen Morgen des 15. Juli verlegten mit „SAR63“ (SAR-Hubschrauber aus Niederstetten) und dem zusätzlich aktivierten „SAR56“ zwei weitere Such- und Rettungshubschrauber aus Niederstetten in das Einsatzgebiet.

Erste Ausgangsbasis dieser beiden Hubschrauber war der Flugplatz Bad Neuenahr-Ahrweiler, wo sich auch Hubschrauber verschiedener Landespolizeien und ziviler Rettungsorganisationen sammelten. Vom RCC in Münster wurden weitere Bundeswehr-Hubschrauber angefordert und durch das Kommando Hubschrauber bereitgestellt. Je zwei NH90 kamen noch am Donnerstag aus Bückeburg und aus Faßberg. Aus Laupheim verstärkten vom Hubschraubergeschwader 64 der Luftwaffe ab dem 16. Juli noch zwei H145 LUHSOF und zwei



Der kleine Flugplatz in Bad Neuenahr-Ahrweiler ist neben dem Taktischen Luftwaffengeschwader 31 „Boelcke“ in Nörvenich Drehkreuz der eingesetzten Hubschrauber.



Die Trümmer vor dem Hubschrauber lassen erahnen, dass hier einst eine Brücke über die Ahr führte, die von Wassermassen und Unrat völlig zerstört worden ist.



Die Rettung aus der Luft ist vielerorts der einzige Weg, die Menschen in der überfluteten Region zu retten. Die Retter arbeiten Hand in Hand – ob zivil oder militärisch.

CH-53 Transporthubschrauber. Versorgungsbasis aller elf Bundeswehr Hubschrauber und einiger Zivilhubschrauber war der Flugplatz Nörvenich, wo sich das Taktische Luftwaffengeschwader 31 „Boelcke“ ganz auf die Unterstützung der Hubschrauber und Besatzungen eingerichtet, und den Eurofighterflugbetrieb eingestellt hatte. Diese Basis mitten im Einsatzgebiet war sehr hilfreich. Besatzungen und Hubschrauber konnten dort schnell nachversorgt werden. Die Kraftstoffversorgung der Hubschrauber in Bad Neuenahr-Ahrweiler wurde mit einem Tankfahrzeug aus Nörvenich sichergestellt. Die Führung aller Bundeswehr-Hubschrauber erfolgte über das RCC Münster.

Am Donnerstag, den 15. Juli stand die Menschenrettung im Vordergrund aller Einsätze. Insbesondere die drei H145 LUHSAR vom Transporthubschrauberregiment 30 waren vorwiegend im Winschbetrieb im Einsatz und retteten am ersten Tag rund 110 Menschen aus den Hochwassergebieten. Von Balkonen, Dächern, Hanggebieten und von vom Hochwasser umspülten Bereichen. Hierzu flogen die SAR-Hubschrauber mit zwei Luftrettungsmeistern, um

die Menschen im Doppelwindschverfahren an Bord nehmen zu können. Dabei waren die drei SAR-Maschinen rund 26 Stunden in der Luft. Die vier NH90 Hubschrauber des Heeres retteten am ersten Tag rund 90 Personen und unterstützten bei der Evakuierung eines Krankenhauses und von im Wasser eingeschlossenen Menschen. In den ersten fünf Tagen des Hochwassereinsatzes wurden mit den elf Bundeswehrehubschraubern über 260 Menschen gerettet und über 113 Flugstunden geflogen. Die zusätzlich geleisteten Flugstunden der EC135 Flotte der Verbindungshubschrauber des Internationalen Hubschrauber-ausbildungszentrums sind hier noch nicht eingerechnet.

Seit Freitag, dem 16. Juli steht die Versorgung mit Trinkwasser und Lebensmitteln, Betriebsstoffen und technischem Gerät im Vordergrund. Hierzu flogen die NH90, H145 LUHSOF und CH-53 Hubschrauber mit Innen- und Außenlast in die Einsatzgebiete. Eine logistische Ausgangsbasis der Transporthubschrauber ist das Fahrerlager der Nürburgring-Rennstrecke, wo die Hilfslieferungen von Bundeswehr und zivilen Rettungsorganisationen zusammengestellt werden. Die

SAR-Maschinen unterstützten mit Medikamenten- und Krankentransporten in den Hochwassergebieten. Aus Niederstetten verlegten Anfang dieser Woche zwei weitere NH90 Hubschrauber nach Nörvenich und lösten dort Hubschrauber mit deren Besatzung ab.

Das RCC Münster hat am Dienstag, den 20. Juli die Führung der Hubschrauber nach Entscheidung des Kommandos Hubschrauber aus Bückeburg übernommen.



Der Blick aus der Luft lässt das Ausmaß der Zerstörung und das Leid nur erahnen.



Erfststadt ist neben Schuld seit der Katastrophe ein Synonym für die Zerstörung durch Naturgewalten.

Eine NH90 Besatzung evakuiert eingeschlossene Menschen in Mayschoß. Das Erreichen der zu rettenden auf dem Landweg ist angesichts der zerstörten Zuwegung nicht mehr möglich.

ckeburg an das Kommando TA (Territoriale Aufgaben) abgegeben. Alle SAR-Hubschrauber operieren nun wieder an ihren Kommandostandorten. Der zusätzliche „SAR56“ wur-

de wieder deaktiviert. Das bedeutet allerdings nicht, dass wir – die Heeresflieger – nicht weiter präsent im Katastrophengebiet sind. Wir helfen weiter. So gut wir können.

Der Autor:
OTL Peter Straub

Fotos:
TrspHubschrRgt 30, KdoHubschr



Die Wassermassen machen keinen Halt vor Rettungsfahrzeugen. Das Wasser steht bis zur Ladekante der Krankenwagen. Die Straßenzüge können nicht mehr erahnt werden. Der Landtransport ist undenkbar.



Generalmajor Breuer, Kommando Territoriale Aufgaben der Bundeswehr, verschafft sich Mithilfe des Einsatzes einer EC135 vom Internationalen Hubschrauber Ausbildungszentrum einen Überblick über das Ausmaß der Katastrophe; hier in Schuld.

Übung
und Einsatz

Flugunfall in Fritzlar – „Nur“ zur Übung

Am Montag, 31.05.2021, ging auf dem Tower des Kampfhubschrauberregiments 36 in Fritzlar ein Flugunfallalarm ein. Der Anrufer berichtete von einem abgestürzten Kampfhubschrauber unweit des Flugplatzes. „Gott sei Dank“ handelte es sich hierbei um ein Übungsszenario.

Die Idee, eine Flugunfallalarmübung die nicht am Flugplatz stattfindet, an der alle Rettungskräfte des Flugplatzes beteiligt sind und welche die zivilen Rettungskräfte der Umgebung einbezieht. Federführung und Planung lagen in den Händen der Abteilung Flugsicherheit des Kampfhubschrauberregiment 36. Solche Übung und deren Vorbereitung benötigt neben Zeit auch viel Organisation. Noch mehr, wenn die Planungen und Arbeiten geheim bleiben sollen, um wirklich einen Überraschungseffekt erzielen zu können.

Die Planungen begannen bereits drei Monate vor der Übung. Große Fragestellung dazu: „Wie bekomme ich einen Kampfhubschrauber TIGER möglichst unbemerkt aus der Kaserne auf einen Platz in ca. 3 km

Entfernung? Ein Tieflader?“ - viel zu auffällig in der Kaserne. Mit dem Schleppfahrzeug bei einer Geschwindigkeit von ca. 5-7 km/h auf einer Landstraße? -Stau vorprogrammiert. Letztlich aber die zielführende Maßnahme, denn die Autofahrer sind ja nicht in die Übung involviert und somit kann die Kenntnis in der Kaserne eher geringgehalten werden.

In den Abendstunden des 30. Mai wurde der TIGER von ausgewähltem Personal aus der Kaserne geschleppt, was der Wache einiges Erstaunen abrang, denn auch diese war nicht eingeweiht. Ein Teil der Geheimhaltung war dahin, doch letztlich positiv zu bewerten ist, dass das Verlassen der Kaserne eines TIGERs nicht verborgen bleibt.



Einen Kampfhubschrauber TIGER heimlich aus der Kaserne zu schaffen, stellt für alle eine große Herausforderung dar.

16:45 Uhr

Der Tower wurde per Telefon informiert - das Szenario: Ein TIGER ist abgestürzt, qualmt und zwei Menschen sitzen noch im Hubschrauber. Zusätzlich steht ein Nachbargebäude in Flammen, in dem sich weitere Personen befinden - und los geht's.

Die Notdienstgruppe wird alarmiert und marschiert unverzüglich zur Unfallstelle ab. Noch auf der Anfahrt werden über die Leitstelle Schwalm-Eder zivile Rettungsmittel angefordert. Die Übung wird dabei von der Realität beeinflusst, so gibt es zu der Zeit der Alarmierung einen realen Unfall auf der innerstädtischen Landstraße und die Kasernenausfahrt muss für die Notdienstgruppe 1 umgeleitet werden – Ausfahrt über eines der Crashtore. Nach nur elf Minuten sind die Flugplatzfeuerwehr, der Flugsicherheitsoffizier (FSO) und die Crashcrew (Arzt + Notfallsanitäter) am Absturzort. Die Lage wird sondiert und die erforderlichen Maßnahmen eingeleitet.

Zuerst, es ist 17 Uhr, wird der qualmende Hubschrauber gelöscht und gleichzeitig mit den vorbereitenden Rettungsmaßnahmen der Piloten begonnen. Dabei ist auf mehr zu achten als „nur“ das ausgebrochene Feuer. Ein großes Thema sind „fiese Fasern“. Dahinter verbirgt sich eine nicht zu unterschätzende Gefahr für alle Beteiligten. Durch den verbreiteten Gebrauch von Verbundwerkstoffen bei Luftfahrzeugen, Kraftfahrzeugen und bei vielen anderen Gegenständen ist eine Rettung nur unter Vollschutz möglich. Es entstehen bei der Verbrennung nur wenige Mikrometer große Partikel, die lungengängig sind und nach Jahren schwere Krankhei-



Bevor die verunglückten Piloten versorgt werden können, löscht die Feuerwehr den brennenden Hubschrauber.

ten verursachen können, ähnlich wie bei der Verarbeitung von Asbest. Das heißt, alle Maßnahmen in der Nähe des Hubschraubers müssen unter Vollschutz erfolgen, bei 28 Grad Celsius eine schweißtreibende Angelegenheit.

Nach der Löschung kann mit den Bergungsarbeiten begonnen werden. Dazu wird eine Arbeitsbühne aufgebaut, um an die Besatzung zu gelangen. In dieser Phase (17:08 Uhr)

können der Fliegerarzt und die Notfallsanitäter zum Luftfahrzeug vordringen, um mit vereinten Kräften die Erstversorgung bzw. die Bergung durchzuführen. Die Bergung gestaltet sich aus dem Kampfhubschrauber TIGER grundsätzlich schwierig, da die Besatzung aus dem Luftfahrzeug ca. 50 cm herausgehoben werden muss, um sie auf die Arbeitsbühne bzw. die Trage legen zu können. Bei einem durchschnittlich schweren Pi-



Die verletzten Soldaten können nur über eine Arbeitsbühne erreicht werden, die die Feuerwehr binnen weniger Minuten aufstellt.



Der Einsatz von Verbundwerkstoffen im Hubschrauber zwingt die Rettungsscrew unter Vollschutz zu arbeiten – unabhängig von Jahreszeit und Außentemperatur.



Gemeinsam nehmen die Rettungskräfte die Trage von der Arbeitsbühne, um weitere Verletzungen zu vermeiden.



In sicherem Abstand zum Unfallort versorgen Arzt und Sanitäter den geborgenen Piloten.

loten mit Ausrüstung kommen da gut 100kg und mehr zusammen.

In der Zwischenzeit, genau nach 27 Minuten und einer Einweisung in das Unfallgeschehen, ist die Freiwillige Feuerwehr am Brandort der Nebengebäude angekommen und beginnt mit dem Löscheinsatz. Da der Brandherd in der unmittelbaren Nähe des Hubschrauberbrandes liegt, müssen auch die Kameraden und Kameradinnen der Freiwilligen Feuerwehr unter Vollschutz arbeiten. Ein Wissen, welches zwingend vorhanden sein muss und ein Übungsziel darstellte.

Vom Luftfahrzeug wird die Besatzung in sichere Entfernung verbracht und untersucht (17.13 - 17.17 Uhr). Anschließend erfolgt eine provisorische Dekontamination und, wenn möglich, ein Tausch der Kleidung, um im weiteren Verlauf außenstehende Rettungskräfte nicht unnötig zu gefährden. Nach Löschung aller Brände, Rettung, Behandlung und Dekontamination konnte die anstrengende, schweißtreibende Übung beendet werden. Trotz aller Anstrengungen hörten wir von allen Seiten ein überaus positives Feedback. Das Team des Fliegerarztes, wie auch der Verantwortliche für diese Übung, Oberstleutnant Rüdiger Wiederhold, waren sichtlich glücklich über den Verlauf.

Der Autor:
OTL Remo Templin-Dahlenburg,
OTL Rüdiger Wiederhold

Fotos:
H Ralph Ludwig,
OTL Remo Templin-Dahlenburg

Übung
und Einsatz

Einweisung in den **fliegen-** **den** Rettungswagen

Ertönt der Alarm für einen Forward Aeromedical Evacuation-Einsatz, muss es schnellstmöglich in die Luft gehen. Die Medical Crew muss sich im fliegenden Rettungswagen, dem NH90 FwdAE, zurechtfinden. Routiniert und handlungssicher bereiten Arzt und Notfallsanitäter die medizinischen Geräte für den Einsatz vor. Beim Patienten angekommen, müssen sie wissen, wo und wie sie sich in der Landezone bewegen dürfen, wie der Patient zu erreichen ist und schnellstmöglich ins rettende Luftfahrzeug übernommen werden kann. Zurück am Liegeplatz des Patienten werden lebensrettende Sofortmaßnahmen eingeleitet bis hin zu kleinen chirurgischen Eingriffen. Anschließend werden bis zur Ankunft bei der weiterbehandelnden Sanitätseinrichtung die Vitalfunktionen des Notfallpatienten überwacht.

Der medizinische Weg
zum NH90

Die schnelle und qualifizierte Verbringung von Verwundeten in eine sanitätsdienstliche Einrichtung mit notfallchirurgischer Kernkompetenz bildet einen Bestandteil des Gesamtsystems „Rettungskette im Einsatz“. Das erfolgreiche Verbringen des Verwundeten hängt unter anderem von der medizinischen Crew auf dem NH90 (Lufttransportbegleittrupp oder auch Besatzungsergänzung medizinisches Fachpersonal NH90) ab. Die in den beiden Transporthubschrauberregimentern durchgeführte anspruchsvolle Einweisung in das System Forward Aeromedical Evacuation NH90 erfordert medizinisch hochqualifizierte Fachleute. Die haben nicht nur bereits einen fordernden Werdegang durchlaufen und bringen zur Einweisung im fliegenden Verband eine abgeschlossene Ausbildung zum Sanitätsfeldwebel Notfallsanitäter oder Sanitätsoffizier Arzt mit, sondern weisen mit einer Wehrfliegerverwendungsfähigkeit III eine grundsätzliche körperliche Belastbarkeit nach und haben am Zentrum für Luft- und Raumfahrtmedizin



Von der Alarmierung zu einem Forward Aeromedical Evacuation-Einsatz bis zur Ankunft in der nächsten, definitiv versorgenden Sanitätseinrichtung sollte nicht mehr als eine Zeitstunde, die „Golden Hour of Shock“, vergehen. Je mehr Zeit bis zur definitiven Versorgung des Schwerverwundeten verstreicht, umso mehr schwinden seine Überlebenschancen.



Die Einweisung des medizinischen Fachpersonals dient auch zum Training der Tätigkeiten des gesamten NH90 Rettungsteams. Dieses besteht neben dem medizinischen Personal aus Piloten, Bordmechanikern, Bordsicherungssoldaten und Feldjägern.

der Luftwaffe (ZentrLuRMedLw) ein Training Sanitätspersonal Aeromedical Evacuation (Grundlageneinweisung) absolviert. Darauf folgt die Mustereinweisung in Forward Aeromedical Evacuation (FwdAerMedEvac) NH90 im Verband.

Nachwuchs sichert Qualität

Die Einweisungs-Durchgänge werden möglichst abwechselnd durch Transporthubschrauberregiment (TrspHubschrRgt) 10 und TrspHubschrRgt 30 durchgeführt. Dabei gilt

es, das jeweilige Schwesterregiment durch die Abstellung von Ausbildungspersonal zu unterstützen, um so eine standardisierte Ausbildung sicherzustellen und den Aufwand gleichmäßig zu verteilen. In diesem Durchlauf im Mai 2021 werden drei weitere Ausbilder generiert, zwei davon sind Angehörige des TrspHubschrRgt 30. Derzeit stehen den Heidefliegern fünf Ausbilder zur Verfügung.

Fundierte Ausbildung
trifft moderne Ausrüstung

Seit über zehn Jahren stellt das TrspHubschrRgt 10 „Lüneburger Heide“ FwdAerMedEvac mit NH90 sicher. Dafür wurde ein grundlegendes Ausbildungskonzept etabliert, das die Einweisung des medizinischen Fachpersonals des zentralen Sanitätsdienstes der Bundeswehr standardisiert gewährleistet. Durch eine stringente dienstpostengerechte Einweisung des für die Verwendung als Besatzungsergänzung medizinisches Fachpersonal NH90 vorgesehenen Personalkörpers des Zentralen Sanitätsdienstes – ergänzt durch regelmäßiges „refreshing“ – könnte die Handlungssicherheit im Umgang mit dem in Einführung befindlichen Rüstsatz FAM 2.0 sowie das Team Building in Verbindung mit dem Waffensystem NH90 FwdAE effizient und längerfristig sichergestellt werden.

Der Autor:
OFArzt Dr.med. Franziska Grube,
StFw Ole Diepen,
Lt Lena Plostica

Fotos:
Lt Lena Plostica,
StFw Ole Diepen

Rettung von Menschenleben: Das CABCADE-Schema

Dies ist eine Strategie zur Untersuchung und Versorgung kritisch kranker/verletzter Patienten auf Basis einer Prioritätenliste:

- C= Critical Bleeding: Stark blutende Wunden
- A= Airways: Prüfung der Atemwege
- B= Breathing: Überprüfung des Brustkorbes
- C= Circulation: Kreislauf
- D= Disability: Prüfung des Bewusstseinszustand
- E= Exposure: Weitere Untersuchungen

Die Fliegerei am Hindukusch bleibt in Erinnerung

Seit über sechs Jahren läuft die NATO-Mission Resolute Support (RSM) zur Ausbildung (Train) und Beratung (Advise) sowie Unterstützung (Assist) der afghanischen Sicherheitskräfte als Folgemitglied der am 31. Dezember 2014 beendeten Einsätze der International Security Assistance Force (ISAF). Nun endete der 20-jährige Einsatz in Afghanistan und damit auch der Einsatz im „Airwing“ für die Heeresflieger-Verbände.

Mission accomplished

Der zweite Einsatz mit NH90 in Afghanistan endete am 30.06.2021. Zwar sind schon alle Hubschrauberkräfte ge-

sund an ihrem Heimatstandort zurück, dennoch ist die Materialverteilung und Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft nicht vollständig abgeschlossen. Es gilt nun das Redeployment abzuschließen, gemachte Erfahrungen zusammenzutragen, zu bewerten und Lösungswege herbeizuführen. In insgesamt 467 Flugstunden wurden neben Übungsflügen Personen vom Camp Marmal nach Kabul transportiert.

Das Einsatzgeschwader „Airwing“ setzte sich aus einer fliegenden Einsatzstaffel „Operations Squadron“ sowie einer technischen Unterstützungsstaffel „Support Squadron“ zusammen. Mit ca. 150 Soldatinnen und Soldaten stellten sie den geschützten

Lufttransport von Personal und Material sowie die Rückführung von isoliertem Personal und vor allem den qualifizierten Patientenlufttransport (Forward Aeromedical Evacuation) erstmals mit FAM-Ausrüstung Version 2.0 sicher. Auch in diesem Einsatz standen die Heeresflieger ihren Mann bzw. ihre Frau und konnten das erkannte Potenzial mit Bravour formen.

Da ist Luft nach oben

Eine gewaltige Bergwand erstreckt sich vor den Augen der NH90-Piloten. Nun muss der NH90 an Höhe gewinnen, um sicher den gigantischen Hindukusch zu überfliegen. Die Luft wird immer dünner, der Druck auf den Ohren steigt. In einer Höhe von 4500m ziehen die Berge unter dem NH90 vorbei. Dieses neue Fähigkeitsprofil wurde durch die Mitnahme von Sauerstoffzusatzversorgungsgeräten ermöglicht. Diese Geräte haben sich im Flugeinsatz des Transporthubschraubers CH 53 zuvor bewährt. Doch die gewonnene Höhe würde der NH90 nicht ohne seinen technischen Support erreichen. 24/7 haben die Techniker des Support Squadron am Hubschrauber die Schrauben angezogen und durch zielorientiertes Teambuilding, kurze Laufwege und die

hohe Verfügbarkeit des Materials qualitativ hochwertige Prozessoptimierungen etablieren können. So gelang es die Durchlaufzeit anstehender Wartungsarbeiten von üblichen zwei Wochen auf drei Tage Arbeitszeit zu reduzieren.

Einklang zwischen klinischer Schulmedizin & militärischer Erfahrung

Die über zehn Jahre eingesetzten notfallmedizinischen Geräteträger „FAM 1.0“ für die Sicherstellung der luftgestützten Rettung von Schwer- und Schwerverletzten bewährten sich in den Einsätzen ISAF und MINUSMA. Jedoch sind mehrere medizinische Geräte nicht mehr versorgbar und entsprechen somit nicht mehr dem aktuellen Standard. Daraus ergab sich bereits vor sechs Jahren die Notwendigkeit, einen neuen „FAM“-Rüstsatz mit einem modifizierten Geräteträger, der die neue Sanitätsgeräte-Generation aufnehmen kann, zu entwickeln. Im Heimatland entwickelt, erprobt und zugelassen, erhielt der neue Rüstsatz „FAM 2.0“ nun mit zwei seriennahen Liegeplatz-Prototypen auch erstmals die Chance, sich im

Einsatz bei RSM zu präsentieren und konnte hier wie erwartet überzeugen.

Durch Zusammenfassung von Funktionen kann das gesamte Spektrum der notfallmedizinischen Versorgung jetzt mit einer geringeren Anzahl unterschiedlicher Geräte abgebildet werden, die im neuen Geräteträger flexibel angeordnet werden können. Das am Patienten benötigte Verbrauchsmaterial ist systematisch und praktisch in einem modularen Tschensystem am Liegeplatz verstaut. Beide Liegeplätze sind spiegelbildlich so aufgebaut, dass beide Patienten mit dem Kopf zur linken Seitentür gelagert werden können und damit von einem zentralen Arbeitsplatz die Medical Crew aus Notarzt und Notfallsanitäter beide Patienten gleichzeitig betreuen kann. Die neu gestaltete und nun als universeller Tragetisch ausgeführte Trageaufnahme vermag nicht nur die NATO-Trage aufzunehmen, sondern bietet zum einen ein Rückhaltesystem, mit dem ein auf Spineboard/im Bergesack liegender Patient auch ohne Trage sicher und wirbelsäulenstabil fixiert werden kann. Zum anderen könnte auch eine Stryker-Trage sicher arretiert werden, die im sekundären Patienten-Luft-

transport oder beispielsweise im zivilen Rettungsdienst und Katastrophenschutz zur Anwendung kommt. Der neue Rüstsatz „FAM 2.0“ präsentiert sich hochmodern, übersichtlich, aufgeräumt und „einfach praktisch“.

Wie schon in der einsatzvorbereitenden Übung FALCOR im Jahre 2012 in New Mexico wurde damit nun auch der neue Rüstsatz „FAM 2.0“ unter dem Motto „HOT, HIGH AND DUST“ in Afghanistan auf die Probe gestellt, um seine Leistungsfähigkeit unter hohen Temperaturen (HOT), in großer Höhe (HIGH) und bei Staubbelastung (DUST) unter Beweis zu stellen. Seine Feuertaufe hat der Rüstsatz mit Bravour bestanden.

Auch in Zukunft ist damit die notfallmedizinische Versorgung von Schwer- und Schwerverletzten im vorge-schobenen Patientenlufttransport mit modernster Medizingeräte-Technik unter Kampfbedingungen sichergestellt.

Mission accomplished

So brachte auch der Einsatz Resolute Support am Hindukusch viele Erfahrungen sowie neue Fähigkeiten im Einsatzspektrum des NH90 mit sich. Technische Prozessoptimierungen, der Gewinn an Flughöhe und insbesondere der Rüstsatz FAM 2.0 bilden weitere Meilensteine auf dem Weg einer Einsatzarmee für die Heeresflieger.

Der Autor:
Lt Lena Plostica

Fotos:
HF Andre Klimke,
OTL Michael Seeber,
Maarten Hanke



Staublandungen sind auch nach jahrelanger Erfahrung am Hindukusch eine Herausforderung für Mensch und Material. Das Bild am Boden bleibt majestätisch imposant.



Für den Rücktransport nach Deutschland werden die Rotorblätter des Hubschraubers demontiert. Das vereinfacht den Transport und schont zugleich das Material.

Hubschrauberpilot – mehr als „nur“ Fliegen

Die Ausbildung zum Luftfahrzeugführer - oder kurz Piloten - beinhaltet nicht „nur“ die Vermittlung der Kunst des Fliegens. Ein wichtiger Teil der praktischen Ausbildung ist die Planung und Vorbereitung eines mehrtägigen Fluges mit auswärtiger Übernachtung, des „Remain over Night“ (RON). Und was „alten Hasen“ leicht von der Hand geht und vielleicht in wenigen Stunden erledigt ist, erfordert von den jungen Piloten viel Aufmerksamkeit, sehr viele Abstimmungsgespräche und manch Schweißperle auf der Stirn. Dabei stets an ihrer Seite die Fluglehrer, die hier und da einen hilfreichen Tipp geben.

**Erfolg durch Vorbereitung –
ohne Plan geht nichts!**

Ein genau solches RON-Vorhaben absolvierten in der 28. Kalenderwoche Flugschüler der internationalen Hubschrauberführergrundausbildung (HGA) des Internationalen

Hubschrauberausbildungszentrums (IHTC) mit schwedischen und dänischen Nachwuchspiloten. Auf den ersten Blick ganz einfach: Flug von Bückeburg nach Salzburg, Übernachtung in Feldafing, anschließend Flug nach Munster und am letzten Tag zurück nach Bückeburg. Ein paar Mal tanken, irgendwo übernachten – fertig. Nicht so, wenn man angehender

Hubschrauberpilot ist und dann auch noch die Sprachbarriere überwinden muss, als englischsprachiger Soldat Absprachen mit ausschließlich deutschsprachigen Gesprächspartnern zu treffen. Und trotzdem haben sie es geschafft. Kurz nach 7 Uhr am Morgen des 12. Juli ging es in Bückeburg los. Briefing, Pre-Flight Check... vier Maschinen in der Luft!



Ein „sneak peek“ in Halle 8 ermöglicht den Nachwuchspiloten einen Blick auf die aktuell durch das Team Red Bull geflogene Bell Cobra TAH-1F, die wenige Minuten zuvor noch in der Luft war.

Zu Besuch bei den roten Bullen: Hangar-7 öffnet seine Tore

Der erste Tag war lang. Es ging nach Niederstetten, um dort zu tanken, bevor der Part „Auslandsflug“ in Angriff genommen wurde. Denn nur, weil man weiß, wo und wie in Deutschland alles geregelt ist und welche Anträge zu stellen sind, heißt das noch lange nicht, dass die Hubschrauber einfach über die Grenze nach Österreich fliegen dürfen. Als Lohn für die erfolgreiche Vorbereitung – jedenfalls gab es per Funk keine Beschwerden, dass die vier Schulungshubschrauber unberechtigt in den österreichischen Luftraum eingedrungen seien – durften sich die (mit-)fliegenden Flugschüler und Fluglehrer unter Einhaltung der einschlägigen und mittlerweile vertrauten COVID-19 Schutzmaßnahmen die Vielfalt der Red Bull Sammlung im „Hangar-7“ in Salzburg anschauen. Wengleich das Museum nicht den Schwerpunkt Hubschrauber hat, bietet die Ausstellung unzählige Exponate mit den zwei sich gegenüberstehenden Bullen als



Die Sammlung im Panzermuseum reicht weit in die Geschichte der Kettenfahrzeuge zurück. Viele der Exponate haben die jungen Piloten zuvor noch nicht gesehen.

Blickfang, die das Herz des Besuchers höherschlagen lassen und gestandenen Piloten ein Leuchten in die Augen zaubern. Nach einer kurzen Erholung und mit vielen gelb-rot-blau-silbernen (so die Firmenfarben des Museums und der dahinterstehenden Marke) Eindrücken ging es am späten Nachmittag zurück über die Grenze. In Feldafing angekommen, wurden die Triebwerke der EC135 für den ersten Tag endgültig abgestellt.

Nach den Bullen kommen die Löwen – zu Gast in der Panzertruppschule in Munster

Am zweiten Tag gab's weniger schöne Nachrichten: Schlechtes Wetter. Die gesamte Planung des zweiten Tages „stand auf der Kippe“. Für andere der Weltuntergang, für die Flugschüler nur eine kleine Herausforderung aus dem Pilotenalltag. Auf ihrem Wissen aufbauend und von den Fluglehrern unterstützt, haben die jungen Piloten sich der neuen Situation gestellt

und die Planung an die Launen des Wetters angepasst. Fest im Blick das Ziel Munster. Und so war es wenig überraschend, dass nach einem längeren Flug – natürlich mit geplantem Tankstopp – pünktlich um 15:30 Uhr das laute Dröhnen fahrender Panzer vom beruhigenden Summen einfliegender Hubschrauber übertönt wurde und alle vier Hubschrauber auf dem Sportplatz der Panzertruppschule in Munster landeten. Gleich vier auf einen Streich bleibt natürlich von den Kameraden der Panzertruppe nicht unbemerkt und so kamen schnell Fragen auf, wer denn da wohl gelandet sei. Ist die Wehrbeauftragte schon einen Tag früher als geplant angereist, um die Verantwortlichen vor Ort zu überraschen? Nein, es waren „nur“ von der Sommerhitze geplagte Angehörige des IHTC, die den zweiten Ausbildungstag des RON-Vorhabens erfolgreich zum Abschluss gebracht haben.



Völlig fasziniert schauen die Kindergartenkinder dem abhebenden Hubschrauber hinterher. So still sind die Knirpse selten.

Nach dem Flug war aber nicht Schluss mit der Ausbildung. Ein Besuch im benachbarten Deutschen Panzermuseum stand als kleine Weiterbildung auf dem Tagesplan. Denn mit einem alten Panzermann an Bord, der nun Hubschrauber fliegt, war es unvorstellbar, dass der Nachwuchs nicht mal über den Tellerrand blicken müsste. Denn eines ist klar, wer aus der Luft unterstützen will, sollte wissen, wer und was sich am Boden bewegt. Ein Einblick in die Geschichte der gepanzerten Fahrzeuge kann da nie schaden.

Kurz nach 18 Uhr war auch der zweite, fordernde und fördernde Tag geschafft und ein jeder war froh, nach einer kühlenden Dusche im Bett zu liegen.

Strahlende Kinderaugen vertreiben Regenwolken

Nach den ersten beiden Tagen waren die angehenden Piloten froh, dass es am dritten Tag zurück nach Bückeburg ging. Auch wenn es in der Fliegerei keine Routine gibt, war dieser bevorstehende „Standardflug“ ein wünschenswerter Abschluss. Die heiße Sonne der letzten Tage, die doch recht anstrengenden Flüge von Nord nach Süd und zurück, das nun schlechte Wetter bei drückender Luft – für Körper und Maschine eine Herausforderung. Doch wer sich mit mehreren Hubschraubern in die Höhle der Löwen - oder besser der Leoparden, Pumas und anderer gepanzerten Fahrzeuge wagt, kurzum: wenn die Heeresflieger zur Panzertruppe kommen – hat noch einen wichtigen Punkt auf der Agenda: Kindern Hubschrauber aus der Nähe zeigen.

Kurz vor 8:00 Uhr standen bei recht trübem Himmel 25 aufgeregte Kinder der Kindertagesstätte Bickbeerbush vor dem Tor der Panzertruppenschule und warteten darauf, endlich „zur Bundeswehr“ zu dürfen. Wer in Munster, dem größten Heeresstandort der Bundeswehr aufwächst, kennt die Bundeswehr. Da verwundert es nicht, dass manch Kindergarten-Knirps sich besser mit Dienstgraden auskennt, als Rekruten, die verängstigt die Grundausbildung inmitten der Lüneburger Heide antreten. Aber Hubschrauber sehen die Kinder nur am Himmel oder wenn der gelbe Rettungshubschrauber im Ort landet – und dennoch wissen die Kleinen Bescheid: „Es gibt den TIGER und den NH90“ und „die EC“, rufen einige Junioexperten und versetzten ihre Erzieherinnen in Staunen. Plötzlich wurde es still, die Augen wurden immer größer, die Spannung stieg, als stünde die deutsche Fußballmannschaft im Elfmeterschießen des WM-Finales: „es geht los“. Jubel.

Was danach geschah, ist mit Worten leicht zu beschreiben: Kinderträume wurden wahr. Die Knirpse verteilten sich – zunächst etwas schüchtern – mit gebührendem „Corona-Ab-

stand“ um die Hubschrauber und fingen an, die Piloten mit Fragen zu löchern. Der Rest ist Geschichte und, wer weiß, vielleicht auch Zukunft. 30 Minuten ganz nah dran, 30 Minuten „was ist das“, „wieso machst du das“, 30 Minuten, in der die Kleinen die Welt der Großen bestimmten. 30 Minuten, die vielleicht dazu führten, dass neben Feuerwehrmann und Polizist nun auch Hubschrauberpilot der Traumberuf eines der Kinder ist.

Im Fokus bleibt die erfolgreiche Ausbildung

Mit diesem krönenden Abschluss, den leuchtenden Kinderaugen und 50 zum Abschied winkenden Händen endete der Aufenthalt in Munster. Wieder ging es in die Luft, ein kurzer Sprung Richtung Bückeburg, wo die Crews noch rechtzeitig vor dem Unwetter die Alma Mater der Heeresflieger erreicht haben. Erschöpft und doch um viele Eindrücke reicher haben die angehenden Piloten nach einem dreitägigen RON einen weiteren Schritt auf ihrem Ausbildungsweg erfolgreich abgeschlossen. Als „Goodie“ mit einem Blick über den Tellerrand, der die Beziehung zwischen Fluglehrer und Flugschüler stärkt und so garantiert positiven Einfluss auf den Ausbildungserfolg hat.

Der Autor:
Hptm Gattermann

Fotos:
Hptm Gattermann

Danke

Großer Dank gilt den Kameraden der Panzertruppenschule für die herausragende Unterstützung bei der Ermöglichung des Besuchs der Kindergartenkinder. Ohne Ihre Hilfe wäre das Vorhaben nicht möglich gewesen. Danke.

„in a nutshell“

Erleben der dritten Dimension

„Erlebnisorientierte Ausbildung“ ist die Maxime, unter der die 35 Trainingsteilnehmer, der IV. Inspektion, der Lehrgruppe B, des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums aus Bückeburg, ihre Segelflugausbildung gestartet haben. Die einwöchige Ausbildung in der Segelflugschule Oerlinghausen findet zum ersten Mal statt und soll zukünftig fester Bestandteil der Offizierausbildung bei der Heeresfliegertruppe (HFlgTr) werden. Entsprechende Bestrebungen sind dabei Bestandteil der Vertragsverhandlungen zwischen dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) aus Koblenz und der Oerlinghausener Segelflugschule. Dabei steht das Erleben der dritten Dimension in all ihrer Pracht im Vordergrund und soll den Trainingsteilnehmern einen umfassenden Einblick in die Fliegerei geben. „Fliegen ist unser Geschäft“, sagte Oberstleutnant Gerald Raeke, Kommandeur der Lehrgruppe B, bei der Auswertung des Ausbildungsabschnitts und betont damit den Crew-Gedanken der Heeresflieger.

Das Zusammenwirken zwischen Luftfahrzeugtechnikern, Piloten und Flugsicherungspersonal ist essentiell, um einen reibungslosen Flugbetrieb gewährleisten zu können. Ebenso sei die „Prägung im Offizieranwärterjahrgang“ (OAJ) wichtig, so Raeke weiter. Eine symbolische Einheit, die die angehenden Führungskräfte weiter zusammenschweißen soll, denn fertig ausgebildet müssen diese vertrauensvoll zusammenarbeiten können, als Team, als Crew.

Fahnenjunker Sören-Matthias B. ist einer der Trainingsteilnehmer der IV. Inspektion und später für den fliegerischen Dienst bei der Bundeswehr geplant. Seine Inspiration, um sich bei den Heeresfliegern gewinnen einzubringen, waren die Geschichten seines Großvaters als Pilot. Dabei fing der 22-jährige Faßberger seine Grundausbildung 2018 bei den Panzergrenadiern in Frankenberg/Sachsen an und entschied sich später für den Truppengattungswechsel.



Die „Erlebnisorientierte Ausbildung“ ermöglicht es den Trainingsteilnehmern auch mal fernab der Seminarräume zu agieren.



Während der Dienstaufsicht begibt sich Brigadegeneral Ott ins Cockpit des Segelflugzeuges. Wenige Sekunden später geht es in die Luft.

„Der Verbund aus Boden- und Luftkräften bei der Bundeswehr ist besonders spannend und faszinierend“, erzählt der Soldat. Die bisherige Ausbildung bei der Heeresfliegertruppe bestärkt ihn in seiner Entscheidung und so konnte er seine frischerworbenen Kenntnisse der Segelflugausbildung bei 13 bis 16 Flügen unter Beweis stellen. „Je nach Thermik war es mir möglich bei einem Flug bis zu 41 Minuten in der Luft zu verbringen“, führte der Offizieranwärter weiter aus. Der Adrenalinrausch des ersten Starts und der Übergang in die Gleitphase empfand er dabei als persönliches Highlight.

Mit ca. 25.000 Starts pro Jahr steht die Segelflugschule Oerlinghausen e.V. an Europas Segelflug-Spitze. 1956 gegründet hat sie eine lange Vereinsgeschichte und mit Lage am Teutoburger Wald eine malerische Kulisse, die bei jedem Flug einen spannenden Ausblick liefert. Hier wird aber nicht nur das Segelfliegen ausgebildet, sondern auch das Fliegen mit Motorseglern, Ultraleicht-, Motor- und Modellflugzeugen.

Eine dieser Ausbilder*innen ist Frau Katja Hotze. Als hauptamtliche Segelfluglehrerin hat sie einen wahrlich exotischen Beruf, dem sie seit 2003

bei der Segelflugschule in Oerlinghausen ausüben kann. Sie war vor allem von der organisatorisch und militärischen Selbstständigkeit des 90. OAJs der HFlgTr begeistert. „In einem eigens entwickelten System waren die Soldatinnen und Soldaten in der Lage, die Anzahl der Starts von 80 auf 140 pro Tag zu erhöhen“, sagte die erfahrene Pilotin. Das Sorge für ein „angenehmes ausbilden“, so die Fluglehrerin weiter. Bei den langen Ausbildungstagen kann es nämlich auch schon mal anstrengend werden. Start der Ausbildung: 07:45 Uhr mit dem Flug-Briefing. Dabei zieht sich der Tag gerne mal bis 18:00 Uhr und erfordert durchgehende Konzentration. Ein Opfer, was gerne in Anbetracht des Fliegens von den Teilnehmer*innen erbracht wird, denn in der Luft scheint dann die vierte Dimension, die Zeit, stillzustehen.



Fahnenjunker Sören-Matthias B. ist einer von 35 Trainingsteilnehmern.



Frau Katja Hotze ist seit beinahe 20 Jahren Fluglehrerin in Oerlinghausen.

Der Autor:
Lt Ezold

Fotos:
Alexander Bozic

„in a nutshell“

Der General **Flugsicherheit** besucht das Kampfhubschrauberregiment 36 „Kurahessen“

Am 05. Mai 2021 führte Brigadegeneral Korb den Weg nach Fritzlar, wo er sich im Rahmen eines Flugsicherheitsinformationsbesuches beim Kampfhubschrauberregiment 36 über die aktuelle Lage informierte. Aufgrund der Coronalage war es nicht möglich,

dies durch regelmäßige Inspektionen durchzuführen, da diese zurzeit ausgesetzt sind. Der Regimentskommandeur, Oberst Sönke Schmuck, nahm den Gast in der Georg-Friedrich-Kaserne in Empfang. Im Flugsimulator wurde Brigadegeneral Korb,

der selbst Pilot ist, in die Fähigkeiten und Herausforderungen des Tigers eingewiesen, bevor er ein umfassendes Bild der technischen Lage in den Hubschrauberhallen erhielt.

Brigadegeneral Korb, seit Juli 2020 General Flugsicherheit der Bundeswehr, lobte explizit die hohe Motivation der Soldatinnen und Soldaten des Verbandes und bedankte sich außerordentlich für die umfassenden Informationen während seines Besuchs. Zum Abschluss wurde dem Regimentskommandeur eine Urkunde für dreijährigen unfallfreien Flugbetrieb des Verbandes überreicht.



Oberst Schmuck, Kommandeur der „Kurahessen“, führt Brigadegeneral Korb durch die Räumlichkeiten des Regiments.

Der Autor:
Oberstleutnant Rüdiger Wiederhold,
KpflHubschrRgt 36

Fotos:
Feldwebel Thomas Schulz

„in a nutshell“

Der TIGER und „icke“

– 1.500 Flugstunden

Bei einem Siebentage Inzidenzwert im Département VAR von 403 sowie sonnigen 20 Grad und einer leichten Mittelmeerbrise wurde am 29. März 2021 ein bedeutsamer Meilenstein der Fluggeschichte am Standort Le Cannet des Maures in Südfrankreich gelegt. Hauptmann Michael Krüger, TIGER-Fluglehrer im Bereich Fliegerische Ausbildung, absolvierte seine 1.500 TIGER-Flugstunde – al-

lesamt unfallfrei. Der Kommandeur des Deutsch-Französischen Heeresfliegerausbildungszentrums TIGER (DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER), Herr Oberst Thomas Nikolai, ließ es sich nicht nehmen, den Piloten dafür persönlich auszuzeichnen. Mit 1,5m Abstand im würdigen Spalier, wurde Hauptmann Krüger nach der Landung in den Hangar gefahren und gebührend geehrt. Mit dieser zu-

rückgelegten Leistung ist Hauptmann Krüger einer der erfahrensten TIGER Piloten Deutschlands überhaupt.

Der erfahrene Pilot erhielt am 18. März 1999 erstmals seinen Militärluftfahrzeugführerschein und fliegt nun mehr als 20 Jahre auf verschiedenen Mustern, seit dem 29. November 2010 auf dem TIGER. Er konnte in mehreren Auslandseinsätzen mitwir-



Der Kampfhubschrauber TIGER: Auch nach 1.500 Flugstunden ein faszinierender Partner für den Jubilar.

ken und war unter anderem in Afghanistan wie auch Mali eingesetzt. 1.500 TIGER Stunden bedeutet auch viele herausfordernde und auch nachdenkliche Momente. Hauptmann Krüger betonte, dass er sich noch heute an den Anflug im HABOOB (Sandsturm) auf Gao erinnert. Hier ist alle Erfahrung notwendig, um in solch einer Ausnahmesituation einen kühlen Kopf zu bewahren und die Situation zu meistern. Gleichzeitig verbindet er auch einen der schönsten Momente seiner militärischen Karriere mit den TIGER-Einsätzen. Zum Beispiel die Dankbarkeit der ISAF-Bodentruppen in Afghanistan, die im Kampfhubschrauber TIGER nicht umsonst ihren Schutzengel sahen. Nachdenklich erinnert sich der Pilot natürlich auch an die zwei deutschen TIGER-Kameraden, die ihr Leben im Einsatz ließen. Die Gefahr fliegt in diesem Beruf immer mit.

Hauptmann Krüger unterstrich im Weiteren, dass er hofft, noch mindestens 1.000 weitere Flugstunden auf dem Kampfhubschrauber zu absolvieren. Er genieße die beeindruckende Vielfalt der Landschaft in Südfrankreich. Die Mittelmeerküste und das Hochgebirge seien in 15 Minuten erreichbar. „Nach so vielen Flugstunden bin „icke“ immer noch begeistert vom TIGER, insbesondere der Agilität, Leistung und dessen Fähigkeiten“ postulierte der Flugstundenjubilare nach der Verleihung einer Urkunde und eines gravierten Holzschildes.

Der Autor:
Hptm Zimmermann

Fotos:
StFw Uhlig



Oberst Nikolai gratuliert dem passionierten Piloten nach der Landung zu 1.500 unfallfreien TIGER-Flugstunden.



Nach dem Flug ist vor dem Flug: Hauptmann Krüger hat ein neues Ziel vor Augen – weitere 1.000 Stunden mit dem TIGER.

»in a nutshell«

Zurück zur Normalität

Evangelische Militärseelsorge unterstützt bei Ausbildung in Lehnin

Auch an der Arbeit der Militärseelsorge ging Corona nicht spurlos vorbei. Umso größer war Mitte 2020 die Freude, als es endlich wieder möglich war, militärseelsorgerisch tätig zu werden; wenn vorerst auch noch mit Einschränkungen. Heute, knapp ein Jahr später, sind die Erinnerungen an „damals“ noch sehr lebhaft. Besonders die Möglichkeit, dem Wunsch der IV. Inspektion der Lehrgruppe B des Internationalen Hubschrauber- ausbildungszentrums, nämlich der Durchführung eines lebenskundlichen Anteils, nachkommen zu können, war ein wichtiger Schritt zurück in die Normalität der Militärseelsorge.

Die IV. Inspektion befand sich im Rahmen des Offizierlehrgangs Teil 3 Heeresfliegertruppe (OL3) auf dem Truppenübungsplatz im brandenburgischen Lehnin nahe Potsdam. Daher machten wir uns gegen Mittag des 13. Juni auf den Weg, um die Kameradinnen und Kameraden auf dem Übungsplatz zu besuchen. Überrascht von einem schweren Unwetter ging es unermüdlich weiter gen Lehnin. Gegen 17:00 Uhr waren wir endlich

am Ziel und man freute sich sehr über die Ankunft von Militärpfarrer Breuer. Viel Luft zum Durchatmen gab es nicht, denn es ging auch gleich in die allabendliche Besprechung, an der auch Pfarrer Breuer teilnahm. Als krönender Abschluss des harten Ausbildungstages stand ein gemeinsames

Abendessen an. Das Evangelische Militärpfarramt spendierte Grillfleisch, Würstchen und Hühnchen. Auch die Vegetarier wurden natürlich berücksichtigt und es wurde leckere Tofuwurst gereicht. So klang der Abend aus und alle gingen nach einem netten Beisammensein erschöpft ins Bett.



Mit Abstand gemeinsam: Soldatinnen und Soldaten nehmen an der Andacht von Pfarrer Breuer teil.

Am nächsten Morgen gab es dann ein gemeinsames Frühstück und um 11:00 Uhr fand eine Andacht untern dem Schleppdach statt, wo am Abend zuvor noch der Kameradschaftsabend stattgefunden hatte. Alle Aktivitäten fanden natürlich unter strikter Einhaltung der Auflagen im Zuge der COVID-19 Pandemie statt: Mund- und Nasenschutz, Einhaltung des Abstandes und - völlig untypisch für eine Andacht - auf das Singen musste verzichtet werden. Mittlerweile ist es schon völlig in unser Leben implementiert, diese Regeln einzuhalten. Und doch besteht der Wunsch nach dem Leben und die Gewohnheiten wie vor Corona.

Nach der Andacht wurde das Gepäck in das Auto verladen und es ging zur Schießbahn 1 des Truppenübungsplatzes Lehnin. Hier wurde die Leistung und Fähigkeit des OL3 ganz klar unter Beweis gestellt. Der Auftrag lautete: „Durchführung einer Patrouille.“ Beeindruckt vom Ergebnis der Patrouille, traten wir gegen 14:20 Uhr die Heimreise an.

Gegen 18:30 Uhr war es dann soweit...die Türen des Dienstautos öffneten und schlossen sich zum letzten Male für diese Woche. Der Heimatstandort war nach zwei tollen Tagen bei der Truppe erreicht.

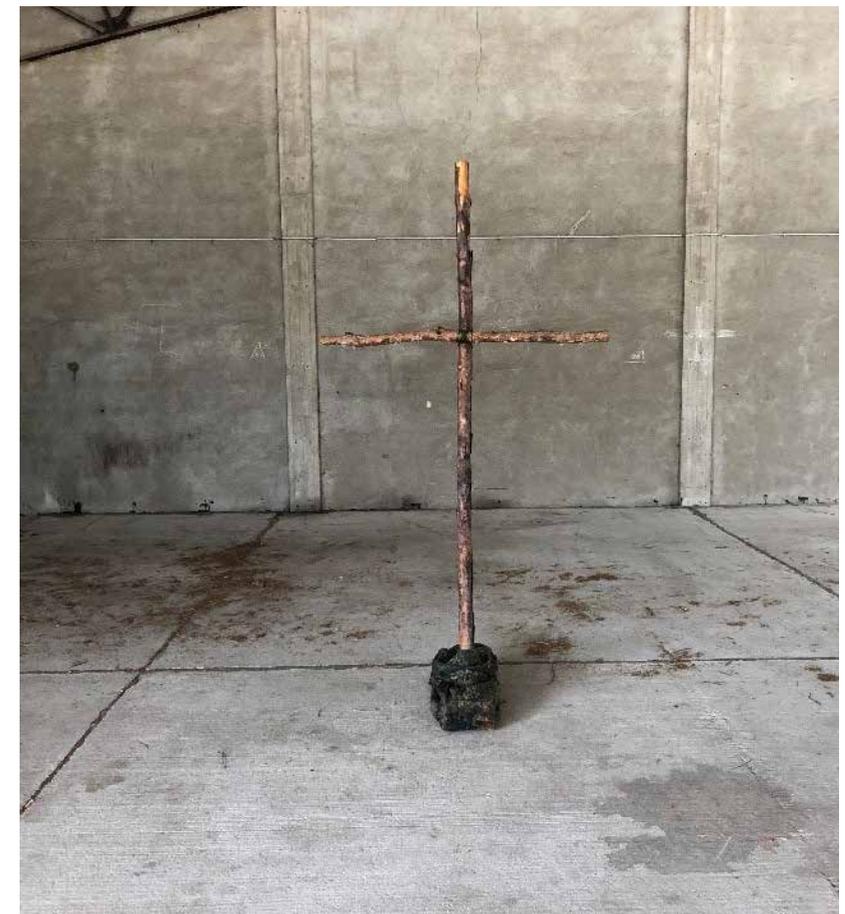
Ein Stück Normalität in der Militärseelsorge ist zurück!

Der Autor:
StFw Hildebrand, KdoHubschr

Fotos:
StFw Hildebrand, KdoHubschr



Pfarrer Breuer, inzwischen im Ruhestand, steht den Soldaten auch auf der Schießbahn zur Seite.



Ob in der Kirche oder auf dem Übungsplatz. Das Holzkreuz ist der Mittelpunkt der Andacht.

„in a nutshell“

Kommandoübergabe

Deutsch-Französisches Heeresflieger- ausbildungszentrum TIGER

Nach nun fast drei Jahren wechselt die Führung des Deutsch-Französischen Heeresfliegerausbildungszentrums TIGER (DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER) von Deutschland zurück an Frankreich. Anlässlich dieses binationalen Ereignisses wurde am 30.06.2021 ein Appell im Französischen Le Cannet des Maures durchgeführt, dem Heimatstandort der Deutschfranzösischen TIGER. In den frühen Abendstunden, mit einer noch gleißenden Sonne, wurde zuerst das Kommando über den deutschen Anteil von Herrn Oberst Thomas Nikolai an seinen Nachfolger, Herrn Oberstleutnant Roland Witzisk, übergeben. Unmittelbar danach wurde Herr Oberst Thomas Nikolai zum neuen Leiter des Bereichs Lehre und Ausbildung am internationalen Hubschrauberausbildungszentrum in Bückeburg und somit zum stellvertretenden Kommandeur dieser internationalen Ausbildungseinrichtung.

Unter den beeindruckenden Fanfaren des Musikkorps der Fremdenlegion aus Aubagne, einem zunehmenden

Mistral Wind und einer atemberaubenden Kulisse der französischen Mauren im Hintergrund, übernahm Brigadegeneral Ulrich Ott, Kommandeur des Kommando Hubschrauber, das Wort. Er bedankte sich bei den beiden scheidenden Kommandeuren und vergaß nicht zu betonen, welche großen Herausforderungen während ihrer Amtszeit es zu meistern galt. Sei

es die Umstrukturierung des französischen Anteils des DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER, die Coronavirus Pandemie oder den doppelten Schicksalsschlag am Ende ihrer Verwendungszeit, als das Zentrum den Verlust von zwei Angehörigen ertragen musste.

General Ott bedankte sich auch bei den vielen Anwesenden des Zeremo-



Der neue Kommandeur des Deutsch-Französischen Heeresfliegerausbildungszentrums TIGER empfängt das „Faniion“.



Das Musikkorps der Fremdenlegion aus Aubagne beherrscht ihr Handwerk.



Die binationalen Truppenfahnen sind ein essentieller Bestandteil der Zeremonie.



Der scheidende Kommandeur Oberst Nikolai meldet sich ab.

niells. Es sei in der heutigen, immer noch von der Pandemie geprägten Zeit, nicht selbstverständlich, dass doch so viele Gäste angereist seien. Es zeige ihm, wie wichtig diese binationale Ausbildungsstätte sei. Auch ihm liege sie schon immer am Herzen. Kurz vor dem offiziellen Akt der Schulübergabe betonte General Ott nochmal: „Sie und Ihre Truppe, unsere deutschen und französischen Kameraden, haben Großes vollbracht!“

Oberst Thomas Nikolai übergab im Anschluss das „Faniion“ des Ausbildungszentrums an Brigadegeneral Ott. Dieser übergab es seinem französischen Counterpart, Général de brigade Meyer. Während diesem symbolträchtigen Akt wurde das deutsche Fahnenband durch das französische ersetzt. Dieses zeigt an, welche Nation aktuell das DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER führt. Mit Stolz übergab nun der französische General das „Faniion“ an den neuen Kommandeur des Ausbildungszentrums, Herrn Lieutenant Colonel Olivier Mallet. Das Zeremoniell wurde mit dem Abspielen der beiden Nationalhymnen wie auch der Europahymne gekrönt.

Der Kommandeur des Kommando Hubschrauber unterstrich bei dem anschließenden Empfang, dass die beiden neuen Kommandeure des DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER in große Fußstapfen treten würden: sie sollen nun ihre eigenen Abdrücke hinterlassen.

Der Autor:

Hptm Frederik Zimmermann,
DtA DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER

Fotos:

Hptm Frederik Zimmermann,
DtA DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER

»in a nutshell«

Flash-News



DFAT unter neuem Kommando

Nur wenige Tage nach der Kommandoübergabe in Le Cannet des Maures stand am 07. Juli 2021 in Faßberg eine weitere Veränderung auf der Agenda der deutsch-französischen Zusammenarbeit. Nach drei erfolgreichen Jahren unter der Führung von Colonel Patrice Surace wurde das Kommando über die Deutsch-Französische Ausbildungseinrichtung TIGER (DFAT) an Oberstleutnant Thomas Propp übergeben. Neben dem Kommandeur des Kommando Hubschrauber nahmen trotz erschwelter Reisebedingungen zahlreiche Gäste aus Frankreich sowie der französische Militärattaché an der Deutschen Botschaft in Berlin an der feierlichen Zeremonie teil; eine besondere Wertschätzung der deutsch-französischen Zusammenarbeit.

die drei Ideen hervor, die es in erster Linie mit der DFAT zu realisieren galt:

1. Schaffen eines gemeinsamen Ausbildungskonzeptes.
2. Ermöglichen der gemeinsamen und wirtschaftlichen Nutzung von Ausbildungsmitteln.
3. Realisierung von standardisierten Fachlehrgängen.



Oberstleutnant Propp führt nun die Deutsch-Französische Ausbildungseinrichtung TIGER und knüpft an den Erfolg seines Vorgängers, Colonel Surace, an.

Die ersten beiden Meilensteine seien dank der herausragenden Arbeit der „vorrusschauenden Kommandeure, Hörsaalleiter, Fachlehrer und Praxisausbilder sowie einer vertrauensvollen multinationalen Zusammenarbeit“ bereits erreicht, hob General Ott in seiner Rede hervor und danke dem scheidenden Kommandeur und dessen Stellvertreter für die Arbeit der letzten Jahre. Die dritte Idee, die Realisierung standardisierter Fachlehrgänge, sei auf einem guten Weg und das Ziel rücke mit der bereits erfolgten Zertifizierung beider Seiten immer näher. Für die Erreichung dieses Zieles und die Führung der DFAT wünschte General Ott dem künftigen Kommandeur und dessen Vertreter „gutes Gelingen, viel Erfolg und das notwendige Soldatenglück“. Oberstleutnant Propp und Lieutenant-Colonel Nuttin sind nun diejenigen, die eine glückliche Hand bei der Führung und weiteren Gestaltung der Ausbildung der Techniker beweisen müssen und sicherlich werden.

Der Autor:
Hptm Gattermann

Fotos:
Carsten König

Flash-NEWS

1. Der parlamentarische Staatssekretär beim BMVg, Thomas Silberhorn, besuchte das junge Kommando Hubschrauber kurz nach dessen Indienststellung.
2. Hans Günter Breuer, evangelischer Militärpfarrer zu Bückeburg, wurde in den Ruhestand verabschiedet.
3. Anfang Mai besuchte der Beauftragte des Generalinspektors der Bundeswehr für Erziehung und Ausbildung, Brigadegeneral Robert Sieger, das Kommando Hubschrauber.
4. Am 26. Mai 2021 besuchte der Generalinspekteur der Bundeswehr, General Eberhard Zorn, das Kommando Hubschrauber.
5. Die Wehrbeauftragte des Deutschen Bundestages, Dr. Eva Högl, widmete ihre Aufmerksamkeit am 15. Juli 2021 den Soldatinnen und Soldaten des Transporthubschrauberregiments 10 in Faßberg.
6. Personalrat Kommando Hubschrauber gewählt: Am 06. Juli 2021 fand die konstituierende Sitzung des Personalrats statt.
7. Informationen zu Karrieremöglichkeiten in der Heeresfliegertruppe werden künftig unter www.karrierekaserne.de, der neuen Karriereplattform der Bundeswehr, vorgestellt.
8. Die Ausbildung künftiger Offiziere der Heeresfliegertruppe wurde um den Baustein „Segelflug“ erweitert. Die praktische Ausbildung fand erstmalig vom 05. bis 16. Juli 2021 statt.

Korrektur

Nach Vorn 02/2021

Der Artikel „Der Helicopter Weapon Instructor Course“ in der NACH VORN 02/2021 wurde von Hauptmann Oliver Bruch verfasst. Oberstleutnant Templin-Dahlenburg hat die Bilder bereitgestellt.

Fotostrecken



Die Heeresflieger nehmen Abschied von Oberleutnant Marcel Reichert, der bei einem tragischen Unfall im Juni sein Leben verloren hat. Unsere Gedanken sind bei seiner Familie.

Wir nehmen auch Abschied von Oberstleutnant a.D. Klaus Sonnhof. Der Vorsitzende der Gemeinschaft der Heeresflieger Bückeburg und Beauftragte für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im Präsidium GdH Dachverband ist am 16. Juli 2021 verstorben.



Brigadegeneral Ott besucht das Kampfhubschrauberregiment 36 – 27. Mai 2021

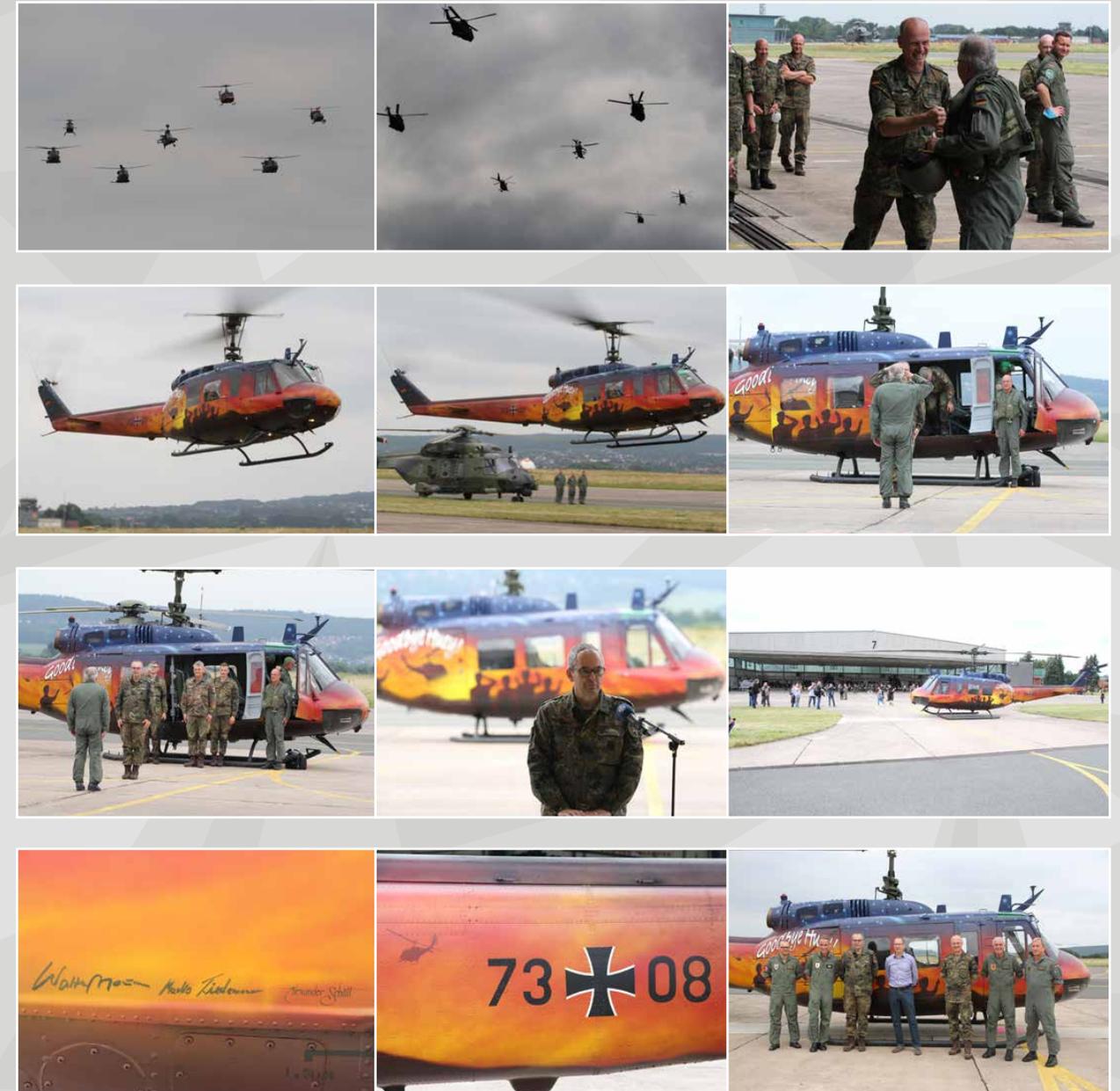
Fotos: OTL Templin-Dahlenburg

Fotostrecken



Generalinspekteur besucht das Kampfhubschrauberregiment 36 – 2. Juni 2021

Fotos: OTL Templin-Dahlenburg



Final Goodbye Huey – 23. Juni 2021

Fotos: OSG Engler, OSF Dorrow

Fotostrecken



Übergabe Deutsch-Französisches Heeresfliegerausbildungszentrum TIGER – 30. Juni 2021

Fotos: H Zimmermann



Übergabe Deutsch-Französische Ausbildungseinrichtung TIGER – 7. Juli 2021

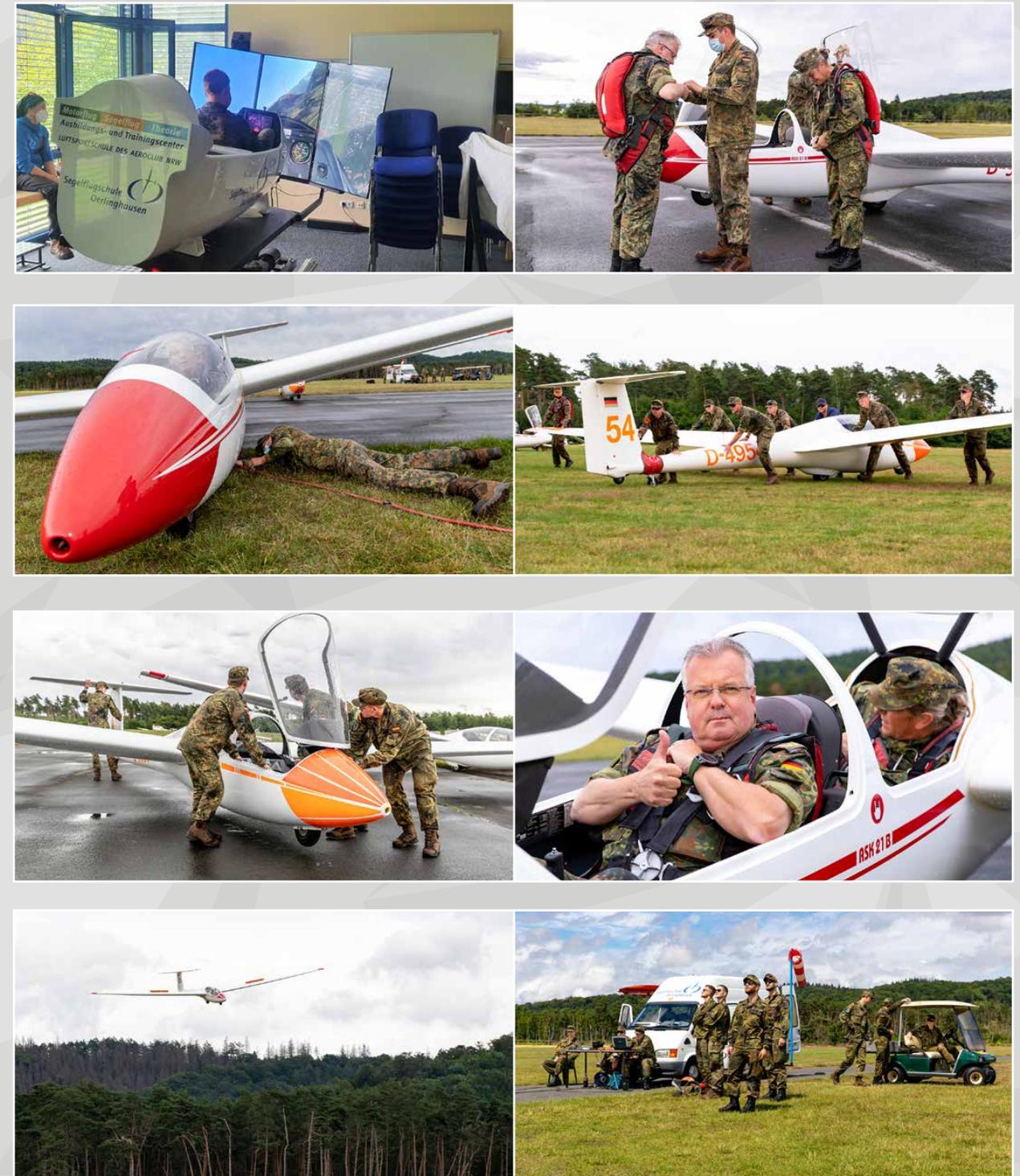
Fotos: Carsten König

Fotostrecken



Remaining over Night – Internationale Hubschrauberführergrundausbildung – 12. – 14. Juli 2021

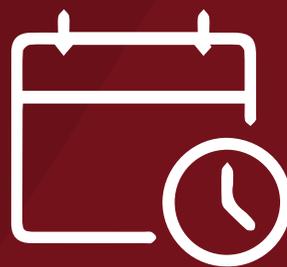
Fotos: H Gattermann



Segelflugausbildung IHTC – 9. Juli 2021

Fotos: Alexander Bozic

Q3 2021



INTERESSANTE TERMINE

Juli

Brigadegeneral Ott lädt am 22. Juli 2021 zu einer Informationsveranstaltung zur DEMAR Umstellung der Verbände ein. Den geladenen Kommandeuren wird ein Überblick über das weitere Vorgehen sowie bevorstehende Veränderungen gegeben.

August

27.08. Vereidigung der Heeresflieger Lehrgruppe B des IHTC in Bückeburg

Vom 17. bis 19.08.2021 findet die Kommandeur Tagung des Kommando Hubschrauber statt.

September/
November

08.09. Jour Fixe der Heeresflieger in Strausberg

29.09. Übergabe Abteilung II 3 im Amt für Heeresentwicklung von Oberst Henne an Oberst Krahl



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: November 2021

Redaktionsschluss: 1. Oktober 2021

28.09. Übergabe Amt für Heeresentwicklung

Vom 9. bis 11. November 2021 findet die Informationswoche General Heeresfliegertruppe in Bückeburg statt.