

# **NACH** *60 Jahre Ausbildung Heeresflieger in Bückeburg* **VORN**



Ausgabe 4/2020

**Sonderausgabe  
November 2020**

# IMPRESSUM

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

**Redaktionsanschrift:**  
Internationales  
Hubschrauberausbildungszentrum  
Redaktion NACH VORN  
Postfach 11 66  
31667 Bückeburg

Tel: 0 57 22 / 968-2100    Fax: 0 57 22 / 968-2009  
BwTel: 2211-2100    BwFax: 2211-2009  
LoNo:  
IHTCPresse@bundeswehr.org

**Gesamtherstellung:**  
Fachmedienzentrum des Internationalen  
Hubschrauberausbildungszentrums

**Drucklegung:** 45. 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. Dezember um Einsendung der Berichte aus den Verbänden und Dienststellen.

**Fotos:**  
S. 1 – Bundeswehr/Alexander Božič

# INHALT

## ▶ Editorial

04 Editorial

## ▶ Grußworte

06 Grußwort:  
Inspekteur des Heeres

08 Grußwort: Bürgermeister  
von Bückeburg

## ▶ Gedenken

09 Gedenken

## ▶ HFlg im Wandel

10 1960–1962

12 1963–1970

14 1971–1977

16 1978–1990

18 1991–1998

20 1999–2006

22 2007–2008

24 2009–2011

26 2012–2013

28 2014–2015

30 2016–2017

32 2018–2020

## ▶ Luftfahrzeuge

34 Ausbildungsflugfahrzeuge  
am IHTC

## ▶ Aktuelles

40 Marsch der  
Heeresfliegertruppe

## ▶ Artikel

42 Von der HFlgWaS  
zum IntHubschrAusbZ

# 60 Jahre Ausbildung Heeresflieger in Bückeburg

Verehrte Leser, Kameradinnen  
und Kameraden, Freunde der  
Heeresfliegertruppe!

Ich freue mich sehr, Ihnen heute die Sonderausgabe unserer Truppengattungszeitschrift NACH VORN „60 Jahre Ausbildung Heeresflieger in Bückeburg“ präsentieren zu können – eine etwas andere Ausgabe, als Sie es in den letzten Jahren nach Umstellung des Formates gewohnt sind.

In der Tat hat im Januar 1960 mit der Verlegung der Heeresfliegerwaffenschule, die im Jahr zuvor erst aufgestellt wurde, von Niedermendig/Rheinland-Pfalz nach Bückeburg/Niedersachsen eine echte Hubschrau-

bergeschichte in dieser Garnisonstadt begonnen.

Seit dieser Zeit wird in der Jägerkaserne und in der Schäferkaserne am Heeresflugplatz Achum der Nachwuchs der Heeresfliegertruppe ausgebildet. Das gilt sowohl für die allgemeinmilitärische Ausbildung, als auch für die Ausbildung im fliegerischen, luftfahrzeugtechnischen und flugverkehrskontrollrelevantem Bereich. Dass die Truppengattung es geschafft hat, nach einer Phase der „Abstinenz“ die komplette Ausbildung aller Heeresflieger wieder zurück nach Bückeburg zu holen und damit auch den Erhalt der Jägerkaserne als „echte Stadtkaserne“ zu sichern, ist dabei eine Besonderheit auf die man stolz sein kann.

60 Jahre Ausbildung bedeute auch 60 Jahre Weiterentwicklung und Veränderung – wie Sie in dieser Ausgabe der NACH VORN nachvollziehen können.

Inzwischen bilden wir unsere jungen und engagierten Soldatinnen und Soldaten an drei Standorten – Bückeburg, Faßberg und Le Cannet des Maures in Südfrankreich aus, nutzen weitere Ausbildungseinrichtungen, z.B. in Kaufbeuren, flexibilisieren die Ausbildung und versuchen, in diesem Prozess immer modern und zukunftsorientiert zu bleiben. Die Heeresfliegertruppe betreibt eines der größten Simulatorzentren, welches kontinuierlich den Möglichkeiten und Erfordernissen angepasst wird, sie entwickelt Ausbildungsinhalte und Methoden weiter, versucht auf

dem Stand der Technik zu bleiben, nutzt auch Virtual Reality Ausbildungsmittel, setzt kompetenzorientierte Ausbildung in den Lehrplänen um – sprich: die Truppengattung atmet und bewegt sich im Handlungs- und Spannungsfeld einsatzorientierter, guter Ausbildung.

Inzwischen ist das Internationale Hubschrauberausbildungszentrum eine echte Größe im Bereich der fliegerischen Ausbildung, welches auch international hohe Anerkennung erfährt. Diesen Schwung müssen wir Heeresflieger in Zukunft weiter nutzen, um die guten Standards zu festigen und um deutschland- und europaweit ein Garant für gute militärische Ausbildung im Bereich der Operationen in und aus dem bodennahen Luftraum für die Landstreitkräfte und den Einsatzauftrag sicherstellen zu können. Dass hierzu künftig auch weiter in jeder Hinsicht investiert werden muss, liegt auf der Hand.

Der Standort Bückeburg ist heute als „der Hubschrauber-Standort“ bekannt. Das Hubschraubermuseum und die Lehksammlung der Heeresfliegertruppe arbeiten Hand in Hand – auch in Kooperationen mit anderen, zivilen Ausbildungseinrichtungen und Schulen. Auch dies hat sich in den 60 Jahren entwickelt und wird künftig weiter ausgebaut und etabliert werden.

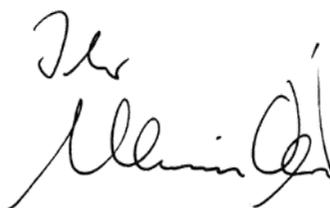
So ist es auch kein Zufall, dass das Kommando Hubschrauber, welches derzeit in Bückeburg aufgestellt wird und ab dem 01.04.2021 alle Truppenteile der Heeresfliegertruppe unter einem Dach vereinen und führen wird, gerade hier in Bückeburg aufgestellt wird. Es ist die logische Fortführung der Tradition als Heeresfliegerstandort und Standort der Hubschrauber

insgesamt. Nach der Aufstellung dieses Kommandos kann sich die Effizienz von Drehflüglern für die Landstreitkräfte insgesamt neu erfinden – sicher auch verbessern. Dieser Weg muss in den kommenden Jahren weitergegangen werden!

Gerne hätte ich als General der Heeresfliegertruppe – so war der Plan – in einem Festakt am 11.11.2020 hier in Bückeburg dieses besondere Jubiläum gefeiert. Wie in vielen anderen Bereichen auch, ist dieser sicher gute Plan dem Rotstrich „Corona“ zum Opfer gefallen – ich denke dieser verantwortliche Umgang mit der derzeitigen Situation in unserem Land ist nachvollziehbar. Ebenso hätte ich sehr gerne erstmals zu diesem Anlass den offiziellen „Marsch der Heeresflieger“ von Friedrich Glas präsentiert. In der Vorschrift „Zuteilung von Truppenmärschen“ mit der Änderung vom 23.09.2020 wurde dieser Marsch als offizieller Marsch unserer Truppengattung anerkannt – eine Besonderheit, denn damit ist die Heeresfliegertruppe die erste Truppengattung, die einen eigenen Marsch hat.

Ein Grund mehr, warum Ihnen diese Sonderausgabe der NACH VORN besonders viel Freude bereiten soll!

Und nun wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Lesen und Stöbern!




**Brigadegeneral Ulrich Ott**

# Grußwort

## Inspekteur des Heeres

Kameradinnen  
und Kameraden,  
zivile Mitarbeiterinnen  
und Mitarbeiter,

gerne komme ich der Bitte nach, in unserer Truppengattungszeitschrift „Nach Vorn!“ die nun 60 Jahre Heeresfliegerausbildung in Bückeburg zu würdigen, verbunden mit ein paar eigenen Einschätzungen für die Zukunft. Für mich besteht, wie Sie sich vorstellen können, unverändert eine besondere Verbindung nach Bückeburg. Diese spannt sich über fast 33 Jahre von meinem Dienstantritt an diesem Standort 1981, meiner flie-

gerischen Ausbildung 1982 und ab 1986 bis hin zu meiner Zeit als Kommandeur Heeresfliegerwaffenschule und General der Heeresfliegertruppe 2013/14.

Ich denke es ist absolut gerechtfertigt, dieses kleine Jubiläum zum 60. Geburtstag der Verlegung der Heeresfliegerwaffenschule von Niedermendig nach Bückeburg zu würdigen.

Die Männer und Frauen aus Bückeburg, besser gesagt, stationiert auf dem Heeresflugplatz Achum und in der Jägerkaserne, haben seit nunmehr 60 Jahren dutzenden Generationen ihre Prägung als Heeresflieger verpasst. Natürlich dürfen Le Cannet des Maures und Fassberg nicht un-

erwähnt bleiben, die Wurzeln in der Eifel nicht vergessen werden, aber in Bückeburg ist die Alma Mater der Heeresfliegertruppe gewachsen, und hier soll sie auch bleiben.

So ist die Jägerkaserne eine der ältesten noch in der Nutzung befindlichen Kasernen Deutschlands. Sie war schon 1871 Heimat des „Westfälischen Jäger Bataillons Nr. 7“, genannt „Bückeburger Jäger“. Seit 1963 dient sie auch als Sitz unserer Lehrgruppe B, verantwortlich für die Führeraus- und -weiterbildung, die luftfahrzeugtechnischen Grundlagen, aber auch für die Rekrutenausbildung.

Die zukunftsweisende Ausrichtung „unserer“ Schule zeigt der seit 2015

geläufige Name „Internationales Hubschrauberausbildungszentrum“: Bückeburg und „seine“ Heeresflieger sind einen bemerkenswerten Weg gegangen. Anfangs eine Waffenschule für das modernste Großgerät der Bw, den Hubschrauber, allein für das Heer. Weiterentwicklung zu einem gemeinsamen Ausbildungszentrum, auch für Luftwaffe und Marine, Jointness wurde zum Tagesgeschäft. Aber heute ist auch Multinationalität in einem Hörsaal gelebte Normalität! Eben, weil Bückeburg klug in die Zukunft arbeitet, ist auch hier Europas größtes Simulatorzentrum für die Hubschrauberausbildung in enger Zusammenarbeit mit der Industrie entstanden.

Das Heer führt nun die Fachaufgabe Flugbetrieb, die truppendienstliche Führung der Heeresfliegertruppe und die Ausbildung erstmals in seiner Geschichte unter einem Dach am Standort Bückeburg zusammen: Die Aufstellung des „Kommando Hubschrauber“ mit seinem Hauptsitz in der Jäger-Kaserne Bückeburg wird im Oktober 2021 abgeschlossen sein.

Ich bin stolz, dass es in Bückeburg allen Beteiligten – und da schließe ich das zivile Umfeld bewusst mit ein – gelingt, bei allem Erreichten dennoch eine lebendig züngelnde Flamme an Begeisterung für den Pilotenberuf und für das unterstützende Umfeld an die jüngeren Generationen weiterzugeben und ich bin sicher, dies wird auch die Nachwuchslage wieder verbessern. Die Offizieranwärterausbildung der zukünftigen Hubschrauberpiloten und teilweise unseres Führernachwuchses für das luftfahrzeugtechnische Personal findet in Bückeburg statt, gut so. Die frühzeitige Bindung an die Truppengattung

wird vertieft, genau so, wie ich es als Rekrut in Bückeburg selbst erleben durfte!

Ich verlasse mich darauf, dass weiterhin hohe fliegerische Professionalität, Fokussierung auf den Einsatz und Wahrung eines Höchstmaßes an Flugsicherheit das Handeln und Ausbilden, das Erziehen und Prägen des gesamten Ausbildungszentrums bestimmt. Die Tafel mit den Namen unserer im Flugdienst ums Leben gekommenen Kameradinnen und Kameraden im Lehrsaalgebäude ist in diesem Zusammenhang Erinnerung und Verpflichtung zugleich. Das Heer vergisst nicht.

Abschließend möchte ich Ihnen zurufen: Weiter so! Die Heeresfliegertruppe ist vorne dran und schaut und fliegt „Nach vorn!“

Ihr

Alfons Mais  
Generalleutnant



Generalleutnant Alfons Mais

# Grußwort des Bürgermeisters

Im Namen von Rat und Verwaltung der Stadt Bückeburg gratuliere ich zu 60 Jahren Heeresfliegern in unserer Stadt. Die militärischen und zivilen Personen in der Jäger- und Schäferkaserne gehören seit den 6 Jahrzehnten als geschätzte Mitglieder zu unserer Gesellschaft.

Auch das weltweit einzigartige Hubschraubermuseum wäre ohne die Präsenz der Heeresflieger hier nicht entstanden. Es stellt eine der herausragenden Attraktionen unserer Stadt dar.

Bückeburg wird aus diesem Grunde als Stadt der Hubschrauber bezeichnet. Die am Ortseingang BO 105 ist ein Zeichen dafür, dass die Heeresflieger im internationalen Hubschrauberausbildungszentrum und die Stadt Bückeburg eine unzertrennliche Einheit bilden.

Die Heeresflieger und die Stadt Bückeburg haben stets ein äußerst vertrauensvolles und positives Verhältnis miteinander gepflegt und werden dies auch in Zukunft tun. So nehmen die

Heeresflieger an sämtlichen Veranstaltungen der Stadt teil, wie auch die Stadt ihrerseits bei den Veranstaltungen der Heeresflieger präsent ist.

Aktive und ausgeschiedene Mitglieder der Heeresfliegertruppe sind seit jeher maßgeblich in Bückeburger Vereinen tätig und haben diese mit ihrem Auftritt geprägt und weiterentwickelt. Selbst im Rat der Stadt haben immer



**Reiner Brombach**

wieder Soldaten der Stadt mitgewirkt, die Weiterentwicklung unserer Kommune mitzugestalten.

Wir freuen uns, dass sich die Bundeswehr dazu entschlossen hat, die Jägerkaserne als die älteste noch betriebene Kaserne in Deutschland auch in Zukunft weiter zu betreiben. Dieses hat die positive Auswirkung, dass Soldatinnen und Soldaten mitten in der Stadt präsent sind. Gastronomie, Kultur und Sport haben jahrzehntelang Vorteile aus dieser Situation gezogen.

Wir alle freuen uns auf das zukünftige Miteinander und die Weiterentwicklung des Bundeswehrstandortes in unserer Stadt.

Abschließend wünsche ich der Heeresfliegertruppe für die Zukunft alles Gute und bin davon überzeugt, dass das Verhältnis zur Stadt Bückeburg und der Region Schaumburg so positiv bleiben wird, wie es in der Vergangenheit gewesen ist.

Reiner Brombach, Bürgermeister

# Gedenken

*... nie vergessen.*

# 1960 – 1962



**Oberst Ebeling**  
1.7.1959 – 30.9.1963

Umgliederung der Staffeln  
in Heeresfliegerbataillon (D) und (K)

Auslieferung Alouette II bis 1964

**1960** Verlegung der Heeresfliegerwaffenschule von  
Niedermendig nach Bückeburg

**1960** Heeresflieger verlegen nach Rheine

**1961** Heeresflieger verlegen nach  
Niederstetten und Roth

**1961** Truppenversuche Alouette II mit  
Panzerabwehrenkrakete SS11

**1962** Verlegung HFlgStff 1 von  
Celle nach Hildesheim

**1962** Aufgabe des Standortes Andernach

## Rettungseinsatz:

1962 kam es bei der Sturmflutkatastrophe in Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen zu der ersten spektakulären Hilfsaktion der Heeresflieger. Mit über 100 Hubschraubern kamen deutsche Heeresflieger aus Bückeburg, amerikanische aus Süddeutschland und Luftwaffenflieger aus Faßberg der von der Flut bedrohten Bevölkerung zu Hilfe.



# 1963 – 1970



**Oberst Ebeling**  
1.7.1959 – 30.9.1963



**Oberst Stümke**  
1.10.1963 – 31.3.1972

**1963** Aufstellung der Drohnen Lehr- und Versuchsgruppe in Celle

**1964** Verlegung nach Laupheim

**1966** Verlegung nach Neuhausen ob Eck

**1966** Aufgabe des Standortes Friedrichshafen

**1967** Beginn der Auslieferung leichter Transporthubschrauber Bell UH-1D

**1968** Bestellung mittlerer Transporthubschrauber Sikorsky CH-35

## Truppenversuche 1963

Alouette II und UH-1D mit Bewaffnung, Sikorsky S 64 „Fliegender Kran“ und Aufklärungsflugzeug Mohawk.



## Ausbildung 1963

An der Heeresfliegerwaffenschule übte man mit dem Heli-Trainer von Bölkow fliegen. Der Link-Trainer wurde für die Instrumentenflugausbildung eingesetzt und im Sprachlabor lernte das deutsche Heer Englisch.



## Einsatz

Ob in der Bergrettung, wie die H 34, oder bei der Landung der Do 27 der Staffel 2 in der Senne mit Rauchkörperunterstützung oder bei Gefechtsübungen mit Alouette II, getarnt im Gelände – die Heeresflieger waren an vielen „Fronten“ aktiv.



# 1971 – 1977



**Oberst Granz**  
1.4.1972 – 31.3.1973



**Oberst  
Dipl. rer. pol. Schulz**  
1.4.1973 – 30.9.1979

## Umgliederung der Heeresfliegertruppe gemäß Heeresstruktur 3

Bataillone (außer HFlgBtl 6) werden aufgelöst,  
Divisionsstaffeln entstehen wieder als selbstständige Staffeln

leichte Heeresfliegertransportregimenter mit UH-1D:  
**leHFlgTrspRgt 10** in Celle, **leHFlgTrspRgt 20** in Roth und  
**leHFlgTrspRgt 30** in Fritzlar

mittlere Heeresfliegertransportregimenter mit CH-53:  
**mHFlgTrspRgt 15** in Rheine, **mHFlgTrspRgt 25** in Laupheim und  
**mHFlgTrspRgt 35** in Mendig

**1971** HFlgStff 4 verlegt nach Mitterharthausen bei Straubing;  
1. Hubschrauber-Weltmeisterschaft in Bückeburg

**1972** Übernahme der ersten CH-53  
am 26.07. in Speyer

**1973** aus der DrohnenLVsuStff in Celle entsteht die Heeres-  
fliegerversuchsstaffel; Feldversuche Panzerabwehrhubschrauber (PAH) in Ansbach/Katterbach

## AMF-Staffel

1972: HFlgRgt 20 (ab 1974 HFlgRgt 30) stellt die Heli-Unit der AMF. Die AMF (Allied Command Europe Mobile Force) sicherte in dieser Zeit die Nato-Flanken, zeigte Flagge und Stärke. Sie war bis 2003 als schnelle Eingreiftruppe die „Nato-Feuerwehr“. Ob am Nordkap im norwegischen Narvik oder schnell verlegt mit der C5 Galaxy in die Türkei (1975), die Heeresflieger waren überall präsent.



## Hubschrauber- weltmeisterschaft 1971

Ehrung der Weltmeister und zweimaligen Deutschen Meister im Hubschrauber-fliegen, StFw Brauer (Mitte) und Fw Köpke (rechts) durch den Bürgermeister ihres Heimatstandortes Fritzlar.



## Simulator

1975: In Bückeburg wird im Beisein des Generals der Heeresflieger, Brigadegeneral Drebing, der UH-1D-Simulator mit vier Cockpit-Modulen in Dienst gestellt. 1976 erhält der Standort Mendig den CH-53-Simulator mit zwei Cockpits.



# 1978 - 1990



**Oberst**  
**Dipl. rer. pol. Schulz**  
1.4.1973 – 30.9.1979



**Oberst Veeser**  
1.10.1979 – 30.9.1982



**Oberst Hannstein**  
1.10.1982 – 30.9.1987



**Oberst Baumann**  
1.7.1987 – 30.9.1994

**1978** Übernahme erster PAH

**1978/79** Hilfeinsatz bei der Schneekatastrophe  
in Schleswig-Holstein

**1979** Aufstellung der PAH-Regimenter mit BO 105P:  
HFlgRgt 16 in Celle, HFlgRgt 26 in Roth  
und HFlgRgt 36 in Fritzlar;  
HFlgStff 1 verlegt von Hildesheim nach Rheine

**1980** Umgliederung HFlgBtl 6 in HFlgRgt 6;  
Verlegung der Regimenter 10, 20 und 30 nach  
Faßberg, Neuhausen o.E. und Niederstetten

**1981** Verlegung HFlgStff 8 von Oberschleißheim  
nach Landsberg/Lech

**1984** Übergabe 212. und letzter PAH

**1990** Löscheinsatz mit CH-53 bei Waldbrand  
am Berg Athos in Griechenland

## 8. Mai 1978

Verteidigungsminister Hans Apel übergibt während des Hubschrauberforums an der Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg den ersten PAH BO 105P an die Truppe.



## Waldbrand

Zwei CH-53G aus Rheine mit 5000 Liter-Löschwasserbehältern „Smokey“ gelingt es, das historische Kloster auf der Halbinsel Athos in Griechenland vor der Vernichtung durch einen seit Wochen wütenden Waldbrand zu retten. Dies war der Auftakt zu weiteren Aktionen dieser Art in den folgenden Jahren in dieser Region.



## Vielseitig einsatzfähig

Ob Grenadiere ins Gefecht, Fallschirmjäger in die Luft, ob im Gebirge oder über dem Meer – die Heeresflieger bewegen das Heer.



Heeresflieger  
im Wandel

# 1991 – 1998

1960



**Oberst Baumann**  
1.7.1987 – 30.9.1994

1970

1980



**Brigadegeneral  
Hannstein**  
1.1.1995 – 31.3.1995

1990

2000



**Brigadegeneral  
Garben**  
1.4.1995 – 31.3.1999

2010

2020

**1991** Aufstellung der HFlgStff 70 und „Ost“ in Cottbus und 80 in Basepohl; Operation Kurdenhilfe mit CH-53G und UH-1D in der Osttürkei

**1991** Beginn des UN-Einsatzes mit CH-53G im Irak (bis 1996)

**1993** Auflösung der HFlgStff3 in Rotenburg und 900 in Bückeburg; Löscheinsatz **Larissa**/Griechenland; Aufstellung HFlgStff 9 (AMF) in Niederstetten; Umgliederung HFlgStff 70 und „Ost“ in HFlgStff 400 in **Cottbus**

**1993/94** Einsatz UNOSOM in Somalia

**1994** Auflösung HFlgKdo 1, 2 und 3 sowie HFlgStff 1,2,4,5,7,8,10,11,12,80 und HFlgRgt 20; Aufgabe der Standorte **Rotenburg/Wümme, Mitterharthausen** und **Neuhausen**; Aufstellung HFlgBrig 3 in Mendig

**1995** Löscheinsatz in Attika/Griechenland; Beginn des Einsatzes GECONIFOR mit CH-53 und UH-1D (ab 1998 SFOR)

**1997** Katastropheneinsatz beim Oderhochwasser mit CH-53G, UH-1D und BO 105; Evakuierungsaktion mit CH-53G in Tirana/Albanien; Aufstellung der Luftmechanisierten Brigade (LMechBrig) in Fritzlar

**1998** Löscheinsatz in Tanagra/Griechenland

## Operation Kurdenhilfe

UH-1D und CH-53G versorgen kurdische Flüchtlinge im iranisch-irakischen Grenzgebiet mit Lebensmitteln, Medikamenten und Zelten.



## IFOR

Für die Heeresflieger beginnt mit einem Erkundungskommando nach Kroatien der IFOR-Einsatz. Von Zadar aus fliegen später UH-1D und CH-53G Truppen und Material in Bosnien.



## Oderflut

Während des Jahrhunderthochwassers waren Hubschrauber oft das letzte Mittel, Sandsäcke zur Verstärkung auf die aufgeweichten Deiche zu bringen.



## 13. März 1997: Tirana

Bürgerkriegsähnliche Unruhen in Albanien erfordern rasche Maßnahmen. Unter Beschuss evakuieren in der „Operation Libelle“ Heeresflieger und Panzergrenadiere mit CH-53G über 100 Menschen, Botschaftsangehörige und ihre Familien aus Deutschland und 22 weiteren Nationen.



# 1999 – 2006

1960  
1970  
1980  
1990  
2000  
2010  
2020



**Brigadegeneral  
Dr. rer. pol. Budde**  
1.4.1999 – 20.6.2002



**Brigadegeneral Granz**  
20.6.2002 – 12.3.2004



**Brigadegeneral Bolz**  
12.3.2004 – 30.4.2009

**1999** Einsatz GECONKFOR mit UH-1D und BO 105; Rettungseinsatz bei der Lawinenkatastrophe in Galtür/Österreich mit CH-53G

**2000** Beginn der Auslieferung des neuen Schulungshubschraubers EC 135

**2002** Aufstellung der Division Luftbewegliche Operationen, DLO in Veitshöchheim; Katastropheneinsatz beim Elbehochwasser mit CH-53G und UH-1D; Beginn des ISAF-Einsatzes mit CH-53GS in Kabul/Afghanistan und Termec/Usbekistan

**2003** Verlegung der HFlgStff 400 nach Holzdorf; Auflösung des HFlgRgt 16 in Celle; Indienststellung des Ausbildungszentrums C der Heeresfliegerwaffenschule in Celle

**2004** Auflösung der HflRgt 6 und 35 in Itzehoe und Mendig; Evakuierungsaktion Mission Rescue 51 in Afghanistan mit CH-53GS

**2005/06** Katastropheneinsatz mit CH-53 im Erdbebengebiet in Pakistan

## Lawinenunglück Galtür

Durch riesige Schneelawinen im Tiroler Galtür in Not geratene Touristen mussten mit Hubschraubern versorgt und aus dem Paznauntal geflogen werden.



## EC 135

01.09.2000: Die Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg erhält den ersten von 15 neuen Schulungshubschraubern EC 135, die den im Hintergrund noch fliegenden Typ Alouette II nach 47 Jahren Nutzungsdauer ablöst.



## Mission Rescue 51

Heeresflieger bergen in Not geratene afghanische Wahlhelfer im Pamirgebirge sowie das bei ihrem Rettungsversuch selbst in Not geratene amerikanische Rescueteam.



## 2002

Das Fliegen während des ISAF-Einsatzes erforderte Sicherung auch nach hinten durch Beobachter auf der geöffneten Ladeklappe der CH-53GS.



## 2005/2006:

Seit dem 26.10.2005 unterstützten die Frauen und Männer der Heeresfliegerregimenter aus Rheine und Laupheim die nationalen und internationalen Hilfskräfte im pakistanischen Erdbebengebiet. Von Islamabad aus flogen sie mit vier CH-53G in 1135 Einsätzen ca. 3000 Tonnen Material und mehr als 6400 Personen in der Provinz Kaschmir.



# 2007 – 2008



**Brigadegeneral Bolz**  
12.3.2004 – 30.4.2009

## 2007

- Kampfhubschrauberregiment 26 (Roth) unterstützt in Bosnien-Herzegowina EUFOR mit BO 105M;
- Mittleres Transporthubschrauberregiment 25 (Laupheim) mit CH-53 im Löscheinsatz in Oberbayern und Griechenland;
- Heeresfliegerunterstützungsstaffel 1 (Holzdorf) verlegt mit drei BO 105 für multinationale Übung nach Spanien;
- Nach 13 Jahren Auflösung der Heeresfliegerbrigade 3 in Mendig;
- Festakt in Bückeberg 50 Jahre Heeresfliegertruppe;
- Heeresflieger in gemeinsamer Übung mit Jägerregiment 1 (Schwarzenborn)

## 2008

- Übung von Heeresfliegerversuchsstaffel 910 (Bückeberg) und mittleres Transporthubschrauberregiment 25 mit BO 105 und CH-53 in Finnland
- Schließung des Flugplatz Mendig nach 51 Jahren
- Auflösung der Heeresfliegerversuchsstaffel 910 nach 35 Jahren
- Erster deutscher Kommandeur Deutsch-Französisches Heeresfliegerausbildungszentrum TIGER in Le Luc/ Le Cannet des Maures, Frankreich
- Transporthubschrauberregiment 10 (Faßberg) bei Übung NORTHERN COASTS
- Erster TIGER in Fritzlär

## Jubiläum

23.03.2007: Die Heeresfliegerwaffenschule begeht das Jubiläum „50 Jahre Heeresfliegertruppe“. Die Festrede hielt Brigadegeneral a.D. Hans E. Drebing.



## Sommer 2007

Im Rahmen der European Union Battle Group verlegt die Heeresfliegerunterstützungsstaffel 1 mit drei BO 105M in einer Antonov 124-100 von Holzdorf nach Spanien.



## EUFOR-Einsatz endet

01.12.2007: Die Unterstützung des Kampfhubschrauberregiments 26 „Franken“ mit vier BO 105M für den EUFOR-Einsatz in Bosnien-Herzegowina endet nach genau einem Jahr.



## 13. August 2008

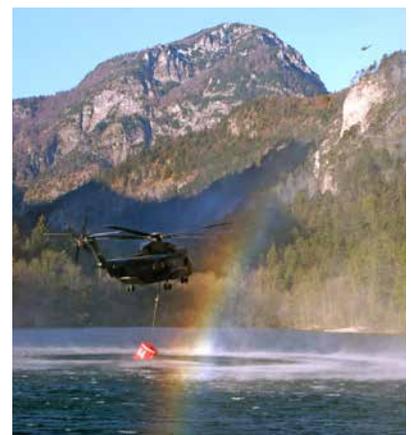
Der erste TIGER für das Kampfhubschrauberregiment 36 landet in Fritzlär.



Foto: O.T.L. © R. Klaus-Jürgen Stamborst

## April 2007

Das Transporthubschrauberregiment 25 aus Laupheim löscht mit „Smokeys“ drei Tage lang Waldbrände im Raum Bad Reichenhall. Im August folgen Löscheinsätze auf dem Peloponnes durch Laupheimer und Kameraden aus Rheine.



# 2009 – 2011



**Brigadegeneral Bolz**  
12.3.2004 – 30.4.2009



**Brigadegeneral Wolski**  
30.4.2009 – 4.4.2013

## 2009

- Heeresfliegerunterstützungsstaffel 1 (Holzdorf) bei Übung in Ungarn
- 10 Jahre KFOR-Task Force Mercury in Toplicane, Kosovo
- 50 Jahre Heeresfliegerwaffenschule
- 10000 Flugstunden mit CH-53 in Afghanistan

## 2010

- Special Operations Forces üben mit BO 105 in Finnland und Norwegen
- Erstflug mittlerer Transporthubschrauber CH-53GA

## 2011

- Schließung Feldflugplatz Toplicane im Kosovo nach 11 Jahren
- Erster TIGER-Lehrgang in Le Luc/Le Cannet des Maures
- Erster NH90 für Transporthubschrauberregiment 10 in Faßberg
- 50 Jahre Heeresfliegerstandort Niederstetten
- Beginn der Ausphasung UH-1D

## Jubiläum

01.07.2009: 50 Jahre Heeresfliegerwafenschule – 1959 in Niedermendig aufgestellt und seit 1960 an ihrem jetzigen Standort Bückeburg. Heute das internationale Kompetenzzentrum für die Hubschrauberführerausbildung.



## 4. Mai 2009

Der erste NH90 landet auf seinem neuen Heimatflugplatz Faßberg. Weitere sollten folgen, um Flugstunden zu produzieren und die Einsatzbefähigung zu erreichen für den Auftrag „Forward Air Medical Evacuation“.



## 2. November 2011

Der erste deutsche Lehrgang auf dem Kampfhubschrauber TIGER zur Ausbildung von Einsatzpiloten der Kampfhubschrauberregimenter am Deutsch-Französischen Heeresfliegerausbildungszentrum TIGER in Le Luc / Le Cannet des Maures in der französischen Provence beginnt.



## 10 000. Flugstunde

25.11.2009: Das Einsatzgeschwader Mazar-e Sharif in Afghanistan kann die 10000. Flugstunde ihrer sechs CH-53 unter ISAF-Bedingungen feiern. Der Hauptauftrag sind Med-Evac-Einsätze, hinzu kommen Transport von Personal und Material.



## 18. September 2011

Am Flugtag anlässlich 50 Jahre Flugplatz Niederstetten und 40 Jahre Transporthubschrauberregiment 30 fliegen vier Bell UH-1D in Formation. Ein Abschiedsgruss. Im selben Jahr beginnt für dieses Luftfahrzeugmuster an diesem Standort die Ausphasung. Mehr als 44 Jahre mit diesem zuverlässigen Hubschrauber in der Heeresfliegertruppe gehen zu Ende.



2012  
– 2013

**Brigadegeneral  
Wolski**  
30.4.2009 – 4.4.2013



**Brigadegeneral Mais**  
4.4.2013 – 16.3.2014

## 2012

- TIGER und NH90 verlegen in AFG Einsatz – erstmals, dabei auch erstmals ein "Heeres"Kommodore im Einsatzgeschwader Mazar-e Sharif: Oberst Ulrich Ott, Kdr KpfhubschrRgt 36
- Heeresfliegerappell **40 Jahre CH-53 in der Heeresfliegertruppe**. Die Truppe verliert dieses Waffensystem mit Ablauf des Jahres an die Luftwaffe.
- **5 000 Flugstunden** mit Waffensystem NH90.
- Übung **FALCOR** mit NH90 und TIGER in New Mexico.
- Das mittlere Heeresfliegertransporthubschrauberregiment 15 in **Rheine** wird aufgelöst, der Platz wird bis zur Schließung 2017 noch durch die Luftwaffe genutzt.
- Auflösung des mittleren Heeresfliegertransporthubschrauberregiments 25 in **Laupheim**. Der Flugplatz wird von der Luftwaffe übernommen.

## 2013

- Die Verantwortung **SAR-Dienst** geht von der Luftwaffe auf die Heeresfliegertruppe über.
- NH90 und TIGER erstmals im **ISAF-Einsatz**.
- Letzter Schuss mit Lenkflugkörper **HOT**.
- Der Großverband Division Luftbewegliche Kräfte **DLO** in Veitshöchheim geht nach über 10 Jahren in der neuen Division Schnelle Kräfte **DSK** in Stadtallendorf auf.
- Heeresflieger verabschieden sich vom **Standort Roth**.
- Beim **Elbe-Hochwasser** im Juni des Jahres helfen Heeresflieger aus Holzdorf und Faßberg mit BO 105 und UH-1D.
- Zum Jahresende werden die Heeresfliegerunterstützungsstaffel 1 in **Holzdorf** sowie die Heeresfliegerverbindungs- und Aufklärungsstaffel 100 und die Heeresfliegerinstandsetzungsstaffel 100 in **Celle** aufgelöst.

## Appell der Heeresfliegertruppe

14.06.2012: Appell der Heeresfliegertruppe – der letzte vor der Reduzierung der Truppe und dem Verlust des Waffensystems CH-53 im Rahmen der Bundeswehrreform.



## Simulator

31.12.2012: 37 Jahre nach seiner Indienststellung und ca. 126 000 virtuellen Flugstunden wird in Bückeburg der Flug- und Taktiksimulator UH-1D stillgelegt.



## Juni 2013

Heeresflieger beteiligen sich mit BO 105 und UH-1D zunächst von Holzdorf, später von Faßberg aus, an den Hilfsmaßnahmen während des Hochwassers an der Elbe.



## Lenkflugkörper HOT

29.08.2013: Der letzte scharfe Schuss mit dem Lenkflugkörper HOT beendet nach 35 Jahren die Ära der Panzerbekämpfung mit PAH BO 105 im deutschen Heer.



## SAR

01.01.2013: Im Rahmen des Fähigkeitstransfers Hubschrauber wird die Einsatzgruppe UH-1D SAR bei der Fliegenden Abteilung 301 im Transporthubschrauberregiment 30 Niederstetten aufgestellt.



# 2014 -2015



**Brigadegeneral Mais**  
4.4.2013 – 16.3.2014



**Brigadegeneral Klein**  
7.11.2014 – 16.3.2018

## 2014

- Heeresfliegerregiment 26 wird aufgelöst, Standort Roth geschlossen
- Ende des ISAF-Einsatzes mit TIGER und NH90
- Transporthubschrauberregiment 30 aus Niederstetten mit UH-1D zur NATO-Übung HOT BLADE 2014 in Portugal

## 2015

- Großveranstaltung „Tag der Bundeswehr“ beim Kampfhubschrauberregiment 36 in Fritzlar
- Die Heeresfliegerwaffenschule wird Internationales Hubschrauberausbildungszentrum
- Bell UH-1D und NH90 bei NATO-Übung HOT BLADE 2015 in Italien

## Indienststellung

24.09.2015: Indienststellungsappell in Bückeburg. Nach 56 Jahren wird aus der Heeresfliegerwaffenschule das Internationale Hubschrauber- ausbildungszentrum. Der Kommandeur Ausbildungskommando, Generalmajor Walter Spindler, verleiht das neue Fahnenband.



## Tag der Bundeswehr

Anlässlich ihres 60-jährigen Bestehens und 25 Jahre Armee der Einheit feiert die Bundeswehr an ausgewählten Standorten den Tag der Bundeswehr. Bei den Heeresfliegern in Fritzlar konnten 70.000 Besucher begrüßt werden.



## Heeresflugplatz Roth

30.06.2014: Genau 35 Jahre nach der Aufstellung des Heeresfliegerregiments 26 wird der modernste Heeresflugplatz in Roth stillgelegt. Der letzte Kommandeur, Oberst Bodo Schütte, entfernt das Regimentswappen von der Tür des Stabsgebäudes.



## Juli 2014

270 deutsche Soldaten der DSK und vom Transporthubschrauberregiment 30 aus Niederstetten verlegen mit sechs UH-1D zur Übung HOT BLADE 2014 nach Portugal. Hier wird die Zusammenarbeit mit Infanteristen und Fallschirmjägern der europäischen Verbündeten geübt.



## HOT BLADE Juli 2015

1000 Soldaten aus acht Nationen mit 40 Kampf- und Transporthubschraubern treffen sich in Italien zu HOT BLADE 2015, einer der größten Hubschrauber-Übungen Europas. Deutschland beteiligt sich mit 337 Soldaten von DSK, Transporthubschrauberregiment 30 Niederstetten und Transporthubschrauberregiment 10 Faßberg sowie vier Bell UH-1D und vier NH90.



# 2016 -2017



**Brigadegeneral Klein**  
7.11.2014 – 16.3.2018

## 2016

- 11. Juni „Tag der Bundeswehr“ in Bückeburg
- Bell UH-1D verläßt nach 49 Jahren das Heer (außer SAR-Auftrag)
- 19. Oktober FlyOut BO 105 nach 1.400.000 Flugstunden

## 2017

- 31. Januar 4 NH90 verstärken den gemischten Heeresfliegereinsatzverband in Mali
- 2. Februar Festakt „60 Jahre Heeresflieger“
- 7. März 6 Bell 206 „Jet Ranger“ verstärken die Ausbildungsflotte in Bückeburg
- 10 Jahre Internationale Hubschrauberausbildung in Bückeburg
- 10. Juni „Tag der Bundeswehr“ in Faßberg
- 26. Juli Tiger Absturz in Mali mit zwei Toten

## Festakt

2. Februar 2017: Festakt „60 Jahre Heeresflieger“



## Tag der Bundeswehr

Am 11. Juni 2016 kommen 65 000 Besucher in die Achumer Schäfer-Kaserne. 30 000 Besucher finden den Weg nach Faßberg in die Lüneburger Heide (Bild rechts).



## Bell 206

7. März 2017: Ersatz für BO 105 und Unterstützung für EC 135: Die Bell 206.



## MINUSMA

Gemischter Heeresfliegereinsatzverband MINUSMA 5. Eins Kontingent



# 2018 -2020



**Brigadegeneral Klein**  
7.11.2014 – 16.3.2018



**Brigadegeneral Ott**  
16.3.2018 – 23.9.2020



**Oberst Schütte**  
seit dem 23.9.2020

## 2018

- 9. – 23. Mai HOT BLADE in Portugal
- 30. Juni Einsatzende Mali nach 180 Missionen und mehr als 2600 Flugstunden
- 30. Juli – 29. September Einsatzprüfung PARS 3 in New Mexico/USA
- 12. – 22. September Löscheinsatz in der Lieberoser Heide/Brandenburg

## 2019

- Januar: Schneekatastrophe in Süddeutschland, TrspHubschrRgt 30, Niederstetten im Einsatz
- Mai: Deutsche und Niederländer üben luftgestützte Operationen in und um Celle
- 15. Juni „Tag der Bundeswehr“ in Faßberg
- Juni/Juli Waldbrand in Lüththeen/Brandenburg
- 01. Juli Absturz EC135 bei Aerzen mit einer Toten
- 14. Juli Teilnahme TIGER und NH90 an Parade zum französischen Nationalfeiertag in Paris

## HOT BLADE

9.–23. Mai 2018: 29 Luftfahrzeuge und 1200 Soldaten aus 6 Nationen üben in Portugal.



## Jubiläum

Die „Rosinenbomber“ der Berliner Luftbrücke waren zum 70. Jubiläum in Faßberg zu Gast, einen der ehemaligen Hauptstützpunkte.



## Löscharbeiten

September 2018: Trotz laufender Ausphasung, die UH-1D aus Niederstetten helfen die Feuer in der Lieberoser Heide zu löschen.



## Januar 2019

100 Soldaten und Schneeräumgerät aus Niederstetten leisteten Hilfe während die Hubschrauber die Wälder von der Schneelast befreiten.



## PARS 3 in New Mexico

30. Juli – 29. September 2018: Zwei Kampfhubschrauber TIGER stehen für die Tests der Luftflugkörper bereit.



# Übersicht der verschiedenen **Ausbildungs- luftfahrzeuge**



Verbindungs-/  
Beobachtungsflugzeug  
Do 27

Schulungs-/Verbindungs-/  
Observationshubschrauber  
Saunders-Roe Skeeter



Transporthubschrauber  
Vertol H-21C



Transporthubschrauber  
Sikorsky H-34G





Mehrzweckhubschrauber  
Sud-Ouest 1221 Djinn



Mehrzweckhubschrauber  
Bell 47G



Schulungs-/Verbindungs-/  
Observationshubschrauber  
Alouette II

Panzerabwehrhubschrauber  
Bo 105P



Verbindungshubschrauber  
Bo 105M



Transporthubschrauber  
CH-53





Transporthubschrauber  
Bell UH-1D

---



Kampfhubschrauber  
TIGER

---



Transporthubschrauber  
NH90

---

Schulungshubschrauber  
EC 135 T1



Professionalisierungs-  
hubschrauber  
H 135 T3



Schulungshubschrauber  
Bell 206





# Marsch der Heeresflieger

Pünktlich zu dem Jubiläum „60 Jahre Heeresflieger in Bückeburg“ wurde der „Marsch der Heeresflieger“, 1981 komponiert von einem Mitglied der Bückeburger Jäger, OstFw a.D. Friedrich Glas, später bearbeitet von Georg Wolff, dem damaligen Dirigenten der Bückeburger Jäger, als Truppenmarsch der Heeresfliegertruppe genehmigt.

Auch in diesem Marsch spiegelt sich die enge Verbundenheit der Heeresfliegertruppe mit Ihrer Heimatstadt Bückeburg wieder.

„Flieger, Heeresflieger, die sind stolz und zur Hilfe bereit ... Heeresflieger, Flieger sind wir!“ (Gesangstext Marsch der Heeresflieger)

Das Bückeburger Blasorchester, 1949 u.a. mit Musikern der ehemaligen Heeresmusikschule Bückeburg, des Musikkorps II. Bataillon Infanterie Regiment 58 und des Musikkorps Regiment 216 gegründet, gab sich entsprechend ihrer damaligen Stationierung in der Jägerkaserne, der ehemaligen militärischen Heimat des 7. Westfälischen Jägerbataillons, den Namen Bückeburger Jäger.

Die „Uraufführung“ steht noch aus ...

1. FLÜGELHORN DIREKTION

Handwritten musical score for various instruments:

- J** Flute:  $p$  to  $f$
- K** Bassoon: Bass Pos.,  $p$  to  $f$
- L** Clarinet: Holz-Bass,  $p$  to  $f$
- M** Trumpet: REIT POS.,  $f$  to  $mf$
- N** Trombone: Tenor,  $f$  to  $mf$
- ORCH.** Orchestration:  $f$  to  $mf$

Lyrics for the instrumental parts:

FLIE-GER HEE-RES FLIE-GER DIE SIND STOLZ UND ZUR HILFE BE-  
 REIT POS. HIER

Handwritten vocal score with lyrics:

TEXT: WOLFF ZAWADZ  
 GESANG AB **L**  
 FLIE-GER HEE-RES FLIE-GER DIE SIND STOLZ UND ZUR HILFE-BE  
 REIT - SO IRGEND WANN NIMMT JEMAND HIER  
 SO MAN CHER FALL NIMMT IMMER WIEDER HILFE SEI DANK-  
 HILFE HILFE- IM LETZTEN AUGEN BLICK: SO SIND DIE HEE-RES  
 FLIE-GER DER LUF-TE DIE SIND BEREIT, HEE-RES FLIEGER  
 FLIE-GER SIND WIR

Handwritten musical notation for the vocal line, including dynamics like  $f$  and  $mf$ , and a rehearsal mark **L**.

# Von der Heeresfliegerwaffenschule zum Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum

**Etwa 60 km südwestlich von Hannover gelegen, nahe der berühmten Porta Westfalica, der „Westfälischen Pforte“, die sich die Weser über Millionen von Jahren durch das Wiehengebirge gegraben hat, liegt die Stadt Bückeburg, die in Fliegerkreisen gleich mit der früheren Heeresfliegerwaffenschule (HFlgWaS) und dem heutigen Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum (IntHubschrAusbZ – International Helicopter Training Centre – IHTC) assoziiert wird.**

Garnisonsort der berühmten „Bückeburger Jäger“, dem Westfälischen Jäger-Bataillon Nr. 7, das im Jahr 1867 in die heute noch bestehende „Jägerkaserne“ im Ortszentrum verlegt wurde, war Bückeburg gegen Ende des Zweiten Weltkrieges von der damaligen Nazi-Führung dazu be-

stimmt worden, einen Feldflugplatz anzulegen. Bevor das allerdings in die Tat umgesetzt werden konnte, trat im Mai 1945 der Waffenstillstand ein. So war es an den Siegermächten, allen voran die britische Armee, hier einen Fliegerhorst aus der Taufe zu heben, um so ein Flugfeld in unmittelbarer Nähe zu ihrem damaligen Hauptquartier in Bad Eilsen zu haben. Dieser Ort hatte im Laufe des immer intensiveren alliierten Bombardements Deutschlands hinzunehmen gehabt, dass das Nazi-Regime die diversen Kurhäuser requirierte und die Technische Direktion des bremischen Flugzeugherstellers Focke-Wulf, mit samt etwa 2.000 Mitarbeitern sowie ihres Chefentwicklers, Professor Kurt Tank, einquartierte.

Nach der bedingungslosen Kapitulation Nazi-Deutschlands richtete die British

Air Force of Occupation (BAFO – Besatzungs-Luftwaffe) ihr Hauptquartier in den Gebäuden in Bad Eilsen ein, die zuvor von den Focke-Wulf-Mitarbeitern belegt worden waren.

Für die BAFO war es logisch und erforderlich, nicht weit von ihrem Hauptquartier einen Flugplatz zu haben. Dieser war in der gesamten Region aber nicht vorhanden. Daher übernahmen die Briten erbeutete Pläne der deutschen „Reichsverteidigung“, welche ein Gelände des Bückeburger Stadtteils Achum als Flugfeld projektiert hatte. Mitte 1945 begannen auf diesem Areal Bauarbeiten der Briten, so dass Gebäude, Abstellflächen, Zuführwege sowie eine befestigte Start-/Landebahn in Ost-West-Richtung entstanden. Bereits 1946 konnte von der RAF Station Buckeburg der Flugbetrieb

aufgenommen werden. Dabei diente der Platz zunächst lediglich Verbindungsflugzeugen, mit denen die einzelnen Stützpunkte der RAF angefliegen wurden. Bedeutsam war RAF Buckeburg auch für Verbindungsflüge nach und von Großbritannien.

Während der Blockade West-Berlins durch die Sowjetunion vom Juni 1948 bis zum Mai 1949 richtete die Royal Air Force vom 22. September 1948 bis 15. März 1949 im Schloss Bücke- burg die Leitung ihrer Airlift Control ein. Im Rahmen dieser „Luftbrücke“ nach West-Berlin starteten Transportflugzeuge zur Versorgung der Bevölkerung sowie Tankflugzeuge für den Treibstofftransport in die eingeschlossene Stadt unter anderem vom nahen Fliegerhorst Wunstorf aus. Von den drei den West-Alliierten zustehenden Luftkorridoren nach West-Berlin führte der mittlere die offizielle Bezeichnung Buckeburg Air Corridor.

Nach der erfolgreichen „Luftbrücke“ von Westdeutschland nach West-Berlin stationierten die Briten zur Machtdarstellung auch auf der RAF Station Buckeburg Einsatzmaschinen. So waren dort zwischen Juni 1950 und dem Frühjahr 1952 die noch mit der propellergetriebenen Spitfire ausgerüstete No 2 Squadron sowie, ab Juni 1951, die mit der strahlgetriebenen Meteor F.8/FR.9/PR.10 ausgestattete No 541 Squadron stationiert. Beide Staffeln hatten die Aufklärung als Kampfauftrag. Zudem flog die No 306 Squadron der niederländischen Luftwaffe mit ihren RF-84F Thunderflash bis zum Herbst 1954 von der RAF Station Buckeburg aus Aufklärungseinsätze.

Da den britischen Truppen zu Beginn des „Kalten Krieges“ die Nähe ihres Hauptquartiers zur ehemaligen inner-

deutschen Grenze zu riskant erschien, verlegten sie es 1954 in den Ortsteil Rheindahlen der Stadt Mönchengladbach. Damit entfiel der Bedarf der Briten an dem Flugplatz bei Bad Eilsen, und sie übergaben 1956 das Areal in Bückeburg-Achum an die Bundeswehr. Im April 1958 übernahm die Heeresfliegertruppe die vorhandene Infrastruktur der Briten als Heeresflugplatz Bückeburg-Achum. Ab den 1960er-Jahren erfolgten dann umfangreiche bauliche Änderungs- und Erweiterungsmaßnahmen im Hinblick auf den Einsatz von Drehflüglern, der für den Flugplatz vorgesehen worden war. Aus dem britischen Feldflugplatz mit Baracken, Nissenhütten und requirierten Bauernhäusern des ehemaligen Dorfes Achum wurde ein moderner Instrumenten-Flugplatz mit modernen Navigationshilfen, acht Luftfahrzeughallen und der größten Feuerwehr der Bundeswehr.

Bereits unmittelbar nach der Gründung der Bundeswehr im Jahre 1955 kam deren Führung überein, Lehren aus den Erfahrungen aus beiden Weltkriegen zu ziehen. So standen die fliegenden deutschen Verbände im Ersten Weltkrieg unter dem Kommando der Armee (deshalb führte der berühmte „Rote Baron“, Manfred Freiherr von Richthofen, auch den Rang eines Rittmeisters der Kavallerie). Im Zweiten Weltkrieg veränderte Reichsmarschall Göring diese Politik drastisch und wachte argwöhnisch darüber, dass sein Befehl eingehalten wurde, dass weder Armee noch Marine je über eigene fliegende Verbände verfügen dürften. Die Folge davon war, dass die Luftwaffe im Verlauf des Krieges nicht nur mit ihren eigenen Aufgaben überfordert war, sondern Heer und Marine kaum noch unterstützen konnte.

Die Auswirkungen dieser Polarisierung der Luftkriegsmittel traten also offen zutage, so dass die Väter der Bundeswehr bereits vor 1955 erkannten, dass eine moderne Armee niemals ihre Aufgaben erfüllen kann, ohne den bodennahen Luftraum über dem Gefechtsfeld zu kontrollieren. Aus diesem Grund wurde entschieden, neben der Luftwaffe eine unabhängige fliegende Komponente des Heeres einzurichten. So hatte bereits im Dezember 1954 eine Kommission unter Führung von Oberst Horst Pape mit der Planung einer Heeresfliegertruppe begonnen. Dabei wurden auch Bedarf und Zeitplan für die technische und fliegerische Ausbildung festgelegt.

Der erste fliegende Verband der Heeresflieger wurde im Mai 1957 in Niedermendig aufgestellt. Einen Monat zuvor waren sechs Bell 47G-2 von der Firma „Motorflug“ aus Koblenz-Karthause an die Heeresfliegerstaffel 811 des Heeresfliegerkommandos 801 übergeben worden. Zudem erhielt das Kommando das Mehrzweckflugzeug Dornier Do 27.

Die Bundeswehr bestellte insgesamt 428 Exemplare der Do 27, wovon die Heeresflieger 225 erhielten. Sie dienten vorrangig als Verbindungs- und Beobachtungsflugzeuge. Die Dornier Do 27 flog in der Bundeswehr bis 1980.

Bereits 1959 wurde sie in der Heeresfliegertruppe durch 267 neu beschaffte Exemplare des Hubschraubertyps Aérospatiale SE.3130 Alouette II ergänzt. Angedenkenswerterweise soll bereits hier angemerkt werden, dass die Alouette II bis in das Jahr 2006 als Schulungshubschrauber an der Heeresfliegerwaffenschule im Dienst stand!



**Sikorsky H-34 im Einsatz.**

Nach dem Aufbau der groben Organisationsstruktur wurde es sofort offensichtlich, dass die Heeresfliegertruppe eine spezielle Versuchs- und Erprobungseinheit unterhalten musste.

Daher wurde am 1. Juli 1959 die Heeresflieger-Lehr- und Versuchsgruppe gegründet und auf dem Heeresflugplatz Niedermendig im Landkreis Mayen-Koblenz aufgestellt.

Nur ein halbes Jahr später jedoch verließ diese Erprobungsgruppe nicht nur ihren Geburtsort in Richtung Norddeutschland, sondern änderte gleichfalls komplett die Bezeichnung: Da die baulichen Maßnahmen auf dem Heeresflugplatz Bückeburg-Achum abgeschlossen waren, wurde die Erprobungsgruppe dorthin verlegt. Aus ihr ging schließlich die Waffenschule der Heeresfliegertruppe hervor, die am 12. Januar 1960 offiziell als die Heeresfliegerwaffenschule

(HFlgWaS) in Dienst gestellt wurde. Als Unterkunfts- und Unterrichtsreal sollte die Jägerkaserne in der Bückeburger Stadtmitte dienen. Für den fliegenden und technischen Bereich war das Flugplatzgelände in Achum, das mit „Schäfer-Kaserne“ bezeichnet wurde, bestimmt. Letztere führte den Traditionsnamen nach dem ehemaligen Angehörigen der „Bückeburger Jäger“, Karl-Emil Schäfer. Schäfer avancierte bis 1917 zu einem Jagdflieger-As in der Jagdstaffel 11 unter Manfred Freiherr von Richthofen. Am 5. Juni 1917 wurde der mit dem Orden „Pour le Mérite“ ausgezeichnete Schäfer allerdings in seiner Albatros D.III abgeschossen und starb beim Aufprall seiner Maschine.

Es war also der Januar 1960, der als Dienstbeginn der Heeresfliegerwaffenschule in die Geschichtsbücher einging. Die Einrichtung hatte die grundlegende Flugschulung, die

Einweisung auf verschiedene Waffensysteme sowie die Entwicklungs-, Versuchs- und Erprobungsarbeiten hinsichtlich neuer Waffen und anderer Ausrüstungsgegenstände der Heeresflieger zum Auftrag. Anfänglich setzte die HFlgWaS die Helikoptertypen Vertol H-21C Workhorse, Sikorsky H-34G, Bell 47G, Saunders-Roe Skeeter und Sud-Ouest 1221 Djinn sowie das Flächenflugzeug Do 27 ein.

Ende der 1960er-Jahre begannen die Heeresflieger, ihre Ausrüstung grundlegend zu überdenken. Dabei führten die von den Amerikanern während des Vietnam-Krieges gewonnenen Erfahrungen dazu, die Heeres-Luftfahrzeuge kritisch unter die Lupe zu nehmen. Die Quintessenz dessen war die Entscheidung, alle veralteten Helikopter der Typen Vertol H-21C Workhorse und Sikorsky H-34G auszumustern. Mit Einführung der



CH-53

Alouette II als Schulungs- und Verbindungshubschrauber waren bereits die bei der HFlgWaS zuvor erprobten Typen Djinn und Skeeter verschwunden; die Do 27 und Bell 47 gingen an die Luftwaffe.

Der zweite Schritt sollte der Ersatz all dieser Einsatzmuster durch nur einen einzigen neuen Typen werden. Er vollzog sich in Form der Bell UH-1D, die in Lizenz durch die Firma Dornier gebaut wurde; das Werk lieferte ab 1967 insgesamt 204 Exemplare an die Verbände der Heeresfliegertruppe. Ihr erster Nutzer wurde die HFlgWaS, die das erste von später 36 dort stationierten Exemplaren am 20. August 1967 erhielt.

Bereits im Jahre 1962 war das Interesse der Heeresflieger an einem mittelgroßen Transporthubschrauber aufgekommen. Zusätzlich hatten ab 1964 Truppenversuche zur

Einführung moderner Helikoptermuster in die Heeresfliegertruppe begonnen. So testete die HFlgWaS Alouette III, Sikorsky S-61, Sikorsky S-64 Skycrane und Aérospatiale Super Frelon. Später kamen dann noch die Boeing-Vertol CH-47 Chinook und die Sikorsky CH-53 hinzu. Den Wettbewerb um einen mittelgroßen Transporthubschrauber für die Heeresfliegertruppe gewann schließlich die CH-53G.

Daraufhin entschied die deutsche Regierung 1968, neben den ersten beiden in den USA gefertigten noch 110 weitere CH-53G von der Firma VFW-Fokker, Bremen, in Lizenz bauen zu lassen.

Vier Jahre später, nämlich ab dem 26. Juli 1972, übernahm wiederum die HFlgWaS die Vorreiterrolle und erhielt die ersten von insgesamt 14 CH-53G für die Schuleinheit.

Anfang der 1970er-Jahre hatte die Heeresfliegertruppe schließlich alle ihre Flächenflugzeuge Do 27 außer Dienst gestellt und operierte stattdessen mit über 230 Transporthubschraubern (UH-1D und CH-53G) sowie mit 220 Schulungs-/Verbindungs-/Observationshubschraubern des Musters Alouette II.

Im Jahre 1974 nahm das sogenannte Euro-NATO-Trainingsprogramm Gestalt an. Ins Leben gerufen wurde es auf der US Army Base Fort Wolter, Texas, später jedoch auf die US Army Base Fort Rucker, Alabama, verlegt. Im Rahmen dieses neuen Programmes musste ein entsprechender Bewerber zunächst bei der HFlgWaS die herkömmliche militärische Grundausbildung durchlaufen und mehrere unterschiedliche Eignungsprüfungen, einschließlich Tests im Simulator, hinter sich bringen. Später erhielt der erfolgreiche Aspirant die Grundausbil-



## Alouette II

derung zum Hubschrauberführer. Diese begann in Bückeburg mit mindestens 100 Flugstunden auf der Alouette II.

Um die festgelegten Euro-NATO-Forderungen zu erfüllen, trennten sich Offiziersanwärter des Truppendienstes mit herausragenden Englischkenntnissen ab, was 12% der Grundlehrgänge der Heeresflieger entsprach. Dieser Prozentsatz an Anwärtern wurde nach Fort Rucker gesandt, wo mindestens 107 Flugstunden auf dem Muster Bell TH-67 Jet Ranger (bis 1995 Sikorsky TH-55) sowie 30 Stunden in einem UH-1-Simulator zu absolvieren waren.

Kehrten die Offiziersanwärter aus den Staaten zurück, erfolgte eine Anschlusschulung bei der HFlgWaS, wobei mindestens 100 Flugstunden mit der UH-1D zu verbuchen waren. Das geschah unter VFR- und IFR-Bedingungen, um vertraut zu werden mit den europäischen Wetterbedingungen.

Abgesehen von den 12% der Ausbildung in den USA, fiel der Großteil der deutschen Hubschrauberführergrundausbildung jedoch in die Verantwortung der HFlgWaS. Nachdem der Flugschüler dort mindestens 100 Flugstunden auf der Alouette II absolviert hatte, sammelte er in den mit der Alouette II ausgerüsteten Einsatzstaffeln fliegerische Erfahrung. Anschließend fiel die Entscheidung darüber, für welches Einsatzmuster er qualifiziert war – je nach Eignung, Bedarf und Status (Soldat auf Zeit oder aber Offiziersanwärter). Der nächste Schritt für den Schüler erfolgte in Form der Erfahrungssammlung bei den mit dem Muster UH-1D ausgerüsteten Heeresfliegerregimentern. Handelte es sich bei dem Flugschüler um einen Berufssoldaten/Offiziersanwärter, konnte dieser in Achum auf das Muster CH-53 geschult werden. Diese Schulung beinhaltete das Absolvieren von mindestens 40 Flugstunden auf diesem Typ sowie weitere

20 Stunden im CH-53-Simulator, der sich damals auf dem Heeresflugplatz Niedermendig befand.

Wenn der gesamte Lehrplan beendet war, entließ die HFlgWaS ihre Flugschüler. Die meisten von ihnen dienten dann bei den einzelnen, über ganz Deutschland verteilten Heeresflieger-Regimentern, einige wurden allerdings auch Fluglehrer an der Schule.

Neben dem Ersatz der ausgedienten und der Einführung neuer Transporthubschrauber, zeigten die Heeresflieger aber auch Interesse an modernen Kampfhubschraubern. Dafür wählten sie die Bell AH-1 Cobra zu ihrem Kandidaten, aber hier verwehrt die Bundesregierung die Finanzierung.

Daraufhin forderte das Heer spezielle Panzerabwehreinheiten aus der Luft, bei denen besonders ausgerüstete Hubschrauber-Panzerabwehrkommandos beim Kampf gegen die zah-



**CH-53 und Bo 105M über Land**

lenmäßig weit überlegenen Panzerverbände des ehemaligen Warschauer Paktes unterstützen sollten. Damit konform ging die Aufstellung einer ‚Versuchsstaffel Panzerabwehrhubschrauber‘ in Celle im April 1973.

Nach jahrelangen ausgiebigen Erprobungen des Modells Bo 105 der Firma MBB sowie des Panzerabwehr-Flugkörpers HOT genehmigte schließlich die Regierung den Ankauf von 212 sogenannten ‚Panzerabwehrhubschraubern 1. Generation‘ (PAH-1). Auch hier war die HFlgWaS wieder erster Nutzer des von MBB selbst mit Bo 105P bezeichneten Helikopters und erhielt schließlich im Januar 1980 insgesamt 12 Maschinen.

Als Ersatz für die mit Verbindungsaufgaben betrauten Alouette II in den Regimentern erhielten die Heeresflieger ab 1980 insgesamt 100 VBH (Verbindungshubschrauber), wovon die HFlgWaS 15 Exemplare übernahm.

Der VBH entsprach äußerlich dem PAH-1, war jedoch etwas schwächer motorisiert, verzichtete auf einige interne Systeme und verfügte über keinerlei Bewaffnung. Die MBB-Bezeichnung für den VBH lautete Bo 105M.

Hierarchisch wies die Heeresfliegerwaffenschule ein Phänomen auf, denn ihr ranghöchster Offizier war zugleich der General der Heeresfliegertruppe! Bis 1995 war der Kommandeur der Schule ein Oberst. Bis in jene Zeit hatte der General der Heeresflieger, zusammen mit der Inspektion Heeresflieger, seinen Sitz im Heeresamt in Köln. Letzteres wurde allerdings 1995 aufgelöst; seitdem fungiert der General der Heeresflieger zugleich als Kommandeur der Heeresfliegerwaffenschule und auch der Nachfolgeorganisation, dem Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum.

Innerhalb der HFlgWaS standen der „Leiter Lehre und Ausbildung“ sowie

der „Leiter Weiterentwicklung“ unter direktem Befehl des Generals der Heeresflieger. Erstgenanntem, der gleichzeitig stellvertretender Schulkommandeur war, unterstand die „Lehrgruppe A“ und die „Lehrgruppe B“ sowie die „Luftfahrzeugtechnische Abteilung“. Die Teileinheiten „Lehrgangsplanung/-steuerung“ und „Truppenfachlehrer“ hatten den „Leiter Lehre und Ausbildung“ zu unterstützen. Die Teileinheit „Lehrgangsplanung/-steuerung“ plante alle externen (an anderen Schulen) und internen Lehrgänge (etwa 62) mit einer Dauer von bis zu 14 Monaten für 120 Nutzer an der HFlgWaS. In verschiedenen Hörsälen auf dem Gelände des Flugplatzes Achum hielten Truppenfachlehrer Unterricht ab in den Fachgebieten „Fliegertheorie“ (Flugsicherung, Flugplanung, Flugbetriebsbestimmungen, Navigation, Aerodynamik, Flugmeteorologie), „Taktik und Truppenführung“, „Logistik“, „Methodik“, „Recht“ und „Sprachen“ (Englisch). Dabei



**Simulator UH-1D**

wurde das umfassende theoretische Wissen nach modernsten Methoden auch computergestützt vermittelt. Es diente einer sicheren praktischen Auftragsdurchführung im In- und Ausland, auch unter multinationalen Einsatzbedingungen.

Die „Lehrgruppe A“ selbst war flugtechnisch unterteilt in drei Unterabteilungen: die 1. und die 2. Inspektion sowie die Flugbetriebsstaffel. Die „Lehrgruppe A“ war zuständig für die vorfliegerische Ausbildung, die Hubschrauberführergrundausbildung sowie für die Muster- und Einsatzflugausbildung auf dem Einsatztyp CH-53G.

Die 1. Inspektion nahm die theoretische und praktische Grundschulung vor, führte Verbindungsflüge durch, übernahm das Training zur Fluglizenzverlängerung („Scheinerhalter“), stellte Lehrgänge zur Erlangung weiterer Qualifikationen

für zukünftige Fluglehrer, wickelte Kurse ab für Beobachter sowie für Wartungspersonal und bot Englischunterricht an für die gesamten Heeresflieger. Priorität wurde bei der 1. Inspektion auf die grundlegende Hubschrauberflugschulung gelegt. Diesbezüglich erhielt der Flugschüler mindestens 130 Flugstunden, die die Basishandhabung des Hubschraubers, Notfallabwicklungen, Bodenfolgeflug, Navigationsflug sowie eine Einführung in das taktische Fliegen enthielten.

Die 2. Inspektion war zuständig für die Musterschulung auf die einzelnen Einsatztypen der Heeresflieger, für die „Europäisierung“ der aus Fort Rucker zurückgekehrten Flugschüler, für die Schulung von Fluglehrern und Testpiloten und für die Ausbildung auf das Fliegen mit Nachtsichtbrille. Zudem betrieb die 2. Inspektion die Ausbildung mithilfe von Flugsimulatoren. Deren erste Ge-

neration war der so genannte „Link Trainer“, der in den 1970er-Jahren als Hilfsmittel für Flugverfahren eingesetzt wurde. 1975 wurden Instrumentenflug-Simulatoren für die UH-1D in Betrieb genommen.

Die Flugbetriebsstaffel schließlich hielt die Flugsicherheit und den Flugbetrieb aufrecht.

Die „Lehrgruppe B“, untergebracht in der „Jägerkaserne“ im Ortskern Bückeburgs, war unterteilt in 3 Inspektionen, die alle der theoretischen Schulung dienten. Sie war und ist auch heute noch verantwortlich für die allgemeine militärische Grundausbildung. Desweiteren fungierte die „Lehrgruppe B“ als Ausbildungseinheit für Unteroffiziere. Bis zum Ende des „Kalten Krieges“ wurde in der „Lehrgruppe B“ zudem die technische Grundausbildung für Hubschraubermechaniker, Betriebsstoffsoldaten und Kraftfahrer durchgeführt.



**BO105 PAH mit Bewaffnung**

Die „Luftfahrzeugtechnische Abteilung“ gliederte sich in zwei Wartungs- und eine Instandsetzungsstaffel. Seit 1986 betrieb sie zudem eine Ausbildungswerkstatt für zivile Luftfahrzeugmechaniker und -elektroniker.

Unter dem Befehl des Generals der Heeresfliegertruppe stand auch die „Gruppe Weiterentwicklung“, die sich in drei Dezernate und die Heeresflieger-Versuchsstaffel 910 unterteilte.

So wurden von den Dezernaten in der Vergangenheit unter anderem Rotorblätter neuer Technologie, spezielle Nachtsichtbrillen sowie leichtgewichtige Starter für den Panzerabwehr-Flugkörper HOT 2 der Bo 105P entwickelt. Operationell getestet wurden alle Neuentwicklungen von der auf dem Heeresfliegerplatz Celle stationierten und der HFlgWaS unterstehender Versuchsstaffel 910. Letztere wurde 2002 nach Bückeburg verlegt.

Die mit der Alouette II ausgerüstete Heeresfliegerstaffel 900 war im Frieden für Ausbildung und Übung ebenfalls in Achum stationiert. Im Verteidigungsfall wäre die HFlStff 900 dem Sicherungs- und Versorgungsregiment beim BMVg unterstellt und auf den Heeresflugplatz Niedermendig verlegt worden. Die HFlgStff 900 wurde 1992 aufgelöst.

Zur operationellen Erfüllung ihrer Aufgaben unterhielt die HFlgWaS mehrere spezielle Trainingsgebiete. Das waren und sind immer noch Hubschrauberübungsplätze, die mehr oder weniger weit vom Fliegerhorst entfernt liegen. Über und auf diesen abgelegenen Gebieten nahe der Ortschaften Sulingen, Düdinghausen, Leierberg, Loccum, Röcke, Reinsdorf, Goldbeck und Laatzen konnten/können die Piloten der HFlgWaS/des Nachfolgers IHTC mit allen Hubschraubertypen Platzflug, Notverfahren, taktische Aufgaben, Training mit Bildverstärkerbrillen bei Tag und Nacht und ohne Lärmbelästigung der Bückeburger Bevölkerung üben.

Zwischen 1979 und 1989, zu Zeiten der so genannten „Heeresstruktur 4“, verfügten die Heeresflieger personell und materiell über ihre größte Stärke: 11.000 Mann, 760 Helikopter, 11 Heeresflugplätze. Die HFlgWaS schulte mit und auf Alouette II, Bo 105P und Bo 105M, UH-1D und CH-53G. Ende der 1980er-Jahre wurden an der HFlgWaS mehr als 1.000 Hubschrauberführer jährlich aus- und weitergebildet, auf mehr als 100 Schulungshelikoptern weit über 30.000 Flugstunden im Jahr erbracht. Neben deutschen Lehrgangsteilnehmern flogen in Bückeburg Briten, Franzosen, Niederländer, Portugiesen, Spanier und Türken sowie Pilo-



### Transporthubschrauber NH90

ten aus Bangladesch, Bosnien-Herzegowina und dem Sudan. Militärische und zivile Besucher stellten sich aus Australien, Botswana, Brunei, China, Jugoslawien und Singapur ein!

Mit dem Ende des „Kalten Krieges“ setzte in der Bundeswehr und ihren Teilstreitkräften eine Vielzahl von Veränderungen ein, sei es personeller, technischer oder struktureller Art. Für die Teilstreitkraft Heer und ihrer Heeresfliegertruppe gab es dabei keine Ausnahme. So entstanden und verschwanden zwischen 1997 und 2014 immer wieder neue Führungsstrukturen wie „Neues Heer für neue Aufgaben“ (1998 bis 2002), „Heer der Zukunft“ (2001 bis 2006), „Heer 2011“ oder „Fähigkeitstransfer Hubschrauber“ (2012).

Bei der Heeresfliegerwaffenschule fand im Jahr 2000 in technischer Hinsicht ein großer Schritt in Rich-

tung Zukunft statt: Bereits drei Jahre zuvor hatte die Bundeswehr einen Vertrag mit der damaligen Firma Eurocopter über den Kauf von 15 Exemplaren des zweimotorigen und mit digitalem Cockpit, Autopiloten und Flugregelsystem ausgestatteten Typs EC135T1 zur Hubschraubergrundausbildung des Heeres unterzeichnet. Am 13. September 2000 überführte Oberstleutnant Mallwitz den ersten EC135T1 für die HFlgWaS vom Herstellerwerk in Donauwörth nach Bückeburg-Achum. Es dauerte allerdings noch bis zum Jahr 2006, dass das Vorgängermuster des EC135, der 47 Jahre treue Dienste leistende Schulungshubschrauber Alouette II, ausgemustert werden konnte.

Zur Ablösung veralteter leichter Transporthubschrauber, allen voran die Bell UH-1D, gründeten Frankreich, Italien, die Niederlande und Deutschland bereits 1992 die NATO

Helicopter Management Agency (NAHEMA), der sich im Jahr 2001 Portugal und 2007 Belgien anschlossen. Ziel war das gemeinsame Vorgehen und Beschaffen eines neuen Transporthubschraubers in der Gewichtsklasse von 9 bis 13 Tonnen. Der mit NH90 bezeichnete Helikopter wurde als leichter allwetter- und nachflugtauglicher Mehrzweckhubschrauber für Heer und Marine konzipiert. Seine geplanten Haupteinsatzbereiche sollten der Material- und Personentransport, der Einsatz von Spezialkräften, die Evakuierung von Verwundeten vom Gefechtsfeld, Begleiteinsätze sowie Not- und Katastrophenhilfe sein.

Bei Luftwaffe und Heer sollte das langjährige Einsatzmuster UH-1D abgelöst werden von dem neuen Hubschraubertypen NH90 TTH (Tactical Transport Helicopter). Als Ersatz für den Sea King der deutschen Marine



### Kampfhubschrauber TIGER

sollte er insbesondere als SAR-Helikopter und als Transporthubschrauber für Spezialeinheiten oder gewöhnliche Truppen Verwendung finden. Der Marinetransporthubschrauber sollte die Bezeichnung NH90 NTH (Naval Transport Helicopter) und den Namen Sea Lion führen.

Für Transportaufgaben sollte der NH90 eine Kapazität von 2,5 t Innenlast oder 4 t Außenlast, bzw. 16 Personen bewältigen.

Insgesamt erhielt die Bundeswehr 82 NH90; ab Ende 2019 sollen 18 NH90 NTH dazukommen.

Die ersten drei ausgelieferten NH90 wurden im Dezember 2006 im Rahmen des Truppenversuchs an die HFlgWaS überstellt; zum ersten Ausbildungsflug am 22. Januar 2007 fand auf dem Flugplatz Achum sogar ein feierlicher Appell statt.

Im Jahr 1984 stellten die deutsche und die französische Regierung einen Anforderungskatalog für einen modernen Mehrzweck-Kampfhubschrauber zusammen. Ein aus der französischen Aérospatiale und der deutschen MBB bestehendes Konsortium wurde später als Hersteller der Wahl festgelegt. Im November 1989 erhielt dieser Zusammenschluss den Auftrag zum Bau von fünf Prototypen. Nach der deutschen Wiedervereinigung 1990 wurde das deutsche Konzept des reinen Panzerabwehrhubschraubers (PAH-1) überarbeitet und mündete in einer Unterstützungsversion, die sowohl die Aufgaben der Panzerabwehr- wie der Eskort- bzw. Feuerunterstützungsmission vereinte. Der erste Prototyp des mit Unterstützungshubschrauber Tiger (UHT) bezeichneten Waffensystems flog im April 1991.

Von dem UHT bestellte die Bundeswehr 1999 insgesamt 80 Stück.

Dessen Serienproduktion begann im März 2002. Ende 2003 wurde mit der Auslieferung des UHT an das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB) begonnen, wo er diverse Tests durchlief.

Ein neues Ausbildungszentrum der Heeresfliegerwaffenschule erhielt seinen Standort in Le Cannet-des-Maures in Südostfrankreich. Dort entstand das „Deutsch-Französische Heeresfliegerausbildungszentrum TIGER“. Neben fünf im Jahre 2005 an diese Ausbildungsstätte gelieferten UHT, wurden dem „DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER“ „Full Mission“-Simulatoren überstellt.

Zwischen Januar 2013 und Juni 2014 wurden 12 Tiger in den Rüstzustand ASGARD (Afghanistan Stabilization German Army Rapid Deployment) gebracht. Das beinhaltete unter anderem den Anbau von Sandfiltern



### Simulatorzentrum

für die Triebwerke, eine Verbesserung des ballistischen Schutzes, die Integration von Kommunikationssystemen für multinationale Einsätze sowie den Einbau eines Missionsdatenrekorders.

Im Rahmen des „German Deal“ wurde die Anzahl der von der Bundeswehr bestellten Tiger auf 68 Stück reduziert. Der Abschluss der Vertragsänderung mit der NAHEMA erfolgte im Sommer 2015.

Im Sommer 2019 traf das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) die Entscheidung, insgesamt 51 auf den Rüstzustand ASGARD gebrachte UHT als zukünftige Tiger-Flotte einzusetzen.

Die Umstrukturierungen der Bundeswehr ab dem Jahr 2000 sowie die Vorbereitung auf die Einführung der neuen Hubschraubertypen TTH und UHT bei anderen Heeresflieger-

regimentern führte unter anderem zur Auflösung der mit der Bo 105P ausgerüsteten Heeresfliegerregimenter 16 am Standort Celle und 26 am Standort Roth im Jahre 2002. Die Versuchsstaffel 910 als Teil der HFlgWaS verlegte von Celle-Wietzenbruch nach Bückeburg. Sie wurde allerdings 2008 aufgelöst.

2003 wurde in Celle das „Ausbildungszentrum C der Heeresfliegerwaffenschule“ neu aufgestellt. Es hatte die doch noch fortzusetzende Einsatzmusterschulung auf die Bo 105 und die Bell UH-1D zum Auftrag, da die avisierten Nachfolgemuster TTH und UHT der Truppe nur eher spärlich zuliefen.

Als Pendant zur fliegerischen Ausbildung auf den Tiger wurde 2003 auf dem Fliegerhorst Faßberg die „Deutsch-Französische Ausbildungseinrichtung Eurocopter Tiger“ eingerichtet, die seitdem für die Tech-

nikerausbildung auf dieses neue Einsatzmuster zuständig ist. Fünf UHT dienen dort als technische Lehrobjekte. Neben deutschen und französischen Soldaten und Zivilangestellten, wurden auch spanische Techniker an diesem Waffensystem geschult. Bis Ende 2018 wurden über 3.600 Lehrgangsteilnehmer in Faßberg ausgebildet.

Seit dem Mai 2004 entsandten und entsenden auch die deutsche Luftwaffe und die deutsche Marine ihre Anwärter zur Hubschraubergrundausbildung (HGA) an die Heeresfliegerwaffenschule. In jener Zeit durchliefen jährlich 1.250 Lehrgangsteilnehmer sowie 1.300 Rekruten die „Lehrgruppe B“ in der „Jägerkaserne“.

Ein „Quantensprung“ in der Pilotenausbildung vollzog sich am 28. September 2006 auf dem Heeresflugplatzgelände Achum mit der Übergabe des „Hans-E.-Drebing-Simulatorzent-

ums“ (Hans E. Drebing war General der Heeresfliegertruppe von 1971 bis 1979) an die Heeresfliegerwaffenschule. Nach langen Vorgesprächen zwischen der Bundeswehr und der Firma CAE Elektronik, Stolberg/Eifel (Mutterkonzern: CAE Inc., Montreal, Kanada), war 1996 auf dem Flugplatz in Achum mit dem Bau von vier Gebäuden begonnen worden, die zukünftig insgesamt 12 eigenständige „Full Mission“-Flugsimulatoren mit Sichtsystemen aufnehmen sollten: einen für das Cockpit der Bell UH-1D, vier für das der CH-53 und sieben für das des EC135, der für die fliegerische Grundausbildung ausgewählt worden war.

Am 23. März 2007 durfte die Heeresfliegertruppe auf eine 50-jährige Geschichte zurückblicken, ein Anlass, der in der Heeresfliegerwaffenschule auf dem Heeresflugplatz Bückeburg-Achum mit einem Festakt gefeiert wurde.

Im Oktober 2008 integrierte das Unternehmen Helicopter Flight Training Services GmbH (HFTS) aus Hallbergmoos in Bayern, ein Konsortium aus CAE Elektronik, Airbus Helicopters, Rheinmetall Electronics und Thales Deutschland, ihren ersten und im Oktober 2009 ihren zweiten NH-Flugsimulator mit Sichtsystem in ein 2005 von der HFTS in Bauauftrag gegebenes und 2008 fertiggestelltes Gebäude hinter dem „Hans-E.-Drebing-Simulatorzentrum“ und benannte das neue NH90-Simulatorgebäude „Harrortietgen-NH90-Zentrum“ (Harrortietgen war General der Heeresfliegertruppe von 1979 bis 1985). Seitdem bietet die HFTS auf dem Flugplatzgelände in Achum nationalen und internationalen Militärkunden gegen Entgelt Simulatorstunden für ein breites Spektrum verschiedenster

Trainingszwecke bei der Schulung auf den NH90 an.

Unter dem Stichwort „Neuausrichtung der Bundeswehr“ wurden die Strukturen „Neues Heer für neue Aufgaben“ und „Heer der Zukunft“ Ende 2010 wiederum grundlegend reformiert. Im Rahmen der Einnahme der Struktur „Heer 2011“ kam es 2012 durch den so genannten „Fähigkeitstransfer Hubschrauber“ zu tiefgreifenden Veränderungen und Einschnitten in der Heeresfliegertruppe. So musste das mittlere Transporthubschraubersystem CH-53G samt der Besatzungen – quasi „das Herz der Heeresflieger“ – zur Luftwaffe wechseln. Deren erst wenige NH90 kamen später in den Verfügungsbestand der Heeresfliegertruppe.

Darüber hinaus führten strukturelle Veränderungen zur Reduzierung von Personal und Material innerhalb der Teilstreitkraft Heer; bis Oktober 2012 verfügte sie nur noch über rund 68.000 Soldaten, da viele Truppenteile aufgelöst, deaktiviert oder anderen Bereichen der Bundeswehr unterstellt wurden. Der Personalanteil der Heeresfliegertruppe reduzierte sich drastisch von etwa 10.500 auf 3.500 Soldaten.

Bereits im Vorgriff auf die Reform war von der Bundesregierung die Wehrpflicht ausgesetzt worden, so dass das Heer bereits seit Mitte 2011 nur noch aus Freiwilligen besteht.

Ebenfalls im Jahr 2012 wurden alle verbliebenen Exemplare des Musters Bo 105 im „Ausbildungszentrum C der Heeresfliegerwaffenschule“ in Celle-Wietzenbruch zusammengefasst. Nach dessen Schließung im Jahre 2013 verblieben die Maschinen in Celle und wurden unter der Bezeichnung „Tei-

leinheit 900 Celle Restflugbetrieb Bo 105“ weiter für Schuleinsätze (unter anderem für das Training des so genannten „Autorotationsverfahrens“ sowie für die Flugstundenerhöhung von Fluglehrern) und für Verbindungsflüge genutzt. Mit dem letzten Flug einer Formation aus 18 Hubschraubern am 13. Dezember 2016 wurde die so bewährte Bo 105 bei der Bundeswehr außer Dienst gestellt, die „TE 900“ am 30. Juni 2017 aufgelöst.

Am 27. Juni 2013 wurde das Heeresamt aufgelöst. Dessen Aufgaben übernahmen die Nachfolgeorganisationen Amt für Heeresentwicklung in Köln und Ausbildungskommando in Leipzig. Truppendienstlich führt Letzteres seitdem alle Ausbildungseinrichtungen des Heeres, so auch die Heeresfliegerwaffenschule in Bückeburg.

Im Zuge der Reform zur „Neuausrichtung der Bundeswehr“ verfügte das BMVg am 1. Juli 2015 die Umbenennung der Heeresfliegerwaffenschule in das „Internationale Hubschrauberausbildungszentrum“ (International Helicopter Training Centre – IHTC).

Der wehmütige Abschied von 55 Jahren Heeresfliegerwaffenschule bedeutete allerdings nicht nur eine Änderung in der Namensgebung der Einrichtung. Er ging auch einher mit der zuvor bereits vollzogenen Reduzierung des Personalbestandes von mehr als 1.600 auf etwa 1.150 Soldaten und 350 zivile Mitarbeiter sowie mit der Auflösung der „Luftfahrzeugtechnischen Abteilung“ und deren Ersatz durch die „Luftfahrzeugtechnische Staffel NH90“. Zudem wurde der Vertrag um weitere sieben Jahre verlängert, die Betreuung, Wartung, Instandhaltung und Bereitstellung des Schulungshubschraubers EC135T1



**NH90 bei Nacht**

zivilen Kräften von Airbus Helicopters zu überlassen, was seit Jahren bereits der Fall war. Zudem wurde das „Ausbildungszentrum C der Heeresfliegerwaffenschule“ in Celle aufgelöst und in das „Ausbildungs- und Übungszentrum Luftbeweglichkeit“ (AusbUebZLbwgk) am selben Standort überführt. Simulatoren der früheren HFlgWaS verblieben dort.

Wie zu Zeiten der HFlgWaS, so findet sich auch im IHTC der „Bereich Lehre/Ausbildung“, welcher sich unter anderem – wie zuvor – in die „Lehrgruppe A“ und die „Lehrgruppe B“ aufteilt. Die „Lehrgruppe A“ ist verantwortlich für die Hubschraubeführergrundausbildung, für die Muster- und Einsatzflugausbildung auf den NH90 und die Ausbildung von dessen bordtechnischem Personal. Zudem fällt die NH90-Schulung im Instrumentenflug, im Nachtflug, im Gebirgsflug und im Nachprüfflug in die Zuständigkeit der „Lehrgruppe A“.

Die „Lehrgruppe B“ teilt sich in drei Inspektionen. So führt die IV. Inspek-

tion Schulungen des Führungspersonals der Heeresfliegertruppe durch, die V. Inspektion schafft die theoretischen Grundlagen für die Ausbildung des fliegerischen und des bordtechnischen Personals und führt Sprachkurse durch. Bei der VI. Inspektion findet am Standort Faßberg, wie geschildert, die luftfahrzeugtechnische Ausbildung statt.

Eine deutliche Stärkung erfuhr das neue IHTC durch die Übernahme des Anteils NH90 des „Luftfahrttechnischen Ausbildungszentrums der Luftwaffe“ auf dem Fliegerhorst Faßberg. Dieser Komplex wurde als VI. Inspektion in die „Lehrgruppe B“ des IHTC integriert und führt die luftfahrzeugtechnische Ausbildung am NH90 für Heer und Marine durch. Auf dieses Einsatzmuster werden in Faßberg die Flugzeugmechaniker, -elektroniker, Bordmechaniker, Systemprüffoffiziere, etc. ausgebildet. Somit befinden sich Piloten- und Technikausbildung für den NH90 und den Unterstützungshubschrauber Tiger unter dem Dach des IHTC.

Viele Jahre war es bereits die Heeresfliegerwaffenschule, nun ist das IHTC ein Zentrum des High Tech: 14 „Full-Flight-Mission“-Simulatoren mit Sichtsystemen (einschließlich der zwei der Firma HFTS) befinden sich in Achum auf dem Flugplatzgelände; umweltschonend und bereits seit mehr als einem Jahrzehnt erprobt, werden darin 60% der Ausbildungsstunden „erflogen“. Hinzu tritt die Verknüpfung aus Theorie, computergestützten interaktiven Lernprogrammen, den Simulatoren und Realflügen, die das IHTC bis hin zum Grad „Combat ready“ bietet.

Das IHTC gilt als eines der modernsten Hubschrauberausbildungszentren weltweit. Als Beispiel soll die Vernetzung der Simulatoren aus dem DEU/FRA HFlgAusbZ TIGER, dem AusbUebZLbwgk und den Simulatorzentren „Hans-E. Drebing“ und „Harro Tietgen“ dienen: Von diesen drei unterschiedlichen Standorten aus kann beispielsweise ein Schwarm Helikopter „geflogen“ werden, der untereinander kommuniziert und verschiedenste Einsatzsituationen trainiert!

International kann das IHTC von den weltweit bekannten Vorzügen der HFlgWaS profitieren: Seit nunmehr Jahren gibt es – neben der Hubschrauberführergrundausbildung für Heer, Luftwaffe und Marine – zwei Hörsäle für die schwedischen Streitkräfte. Bereits seit 2008 nimmt die Försvarmaktens Helikopterflottilj (Hubschrauberflottille der Verteidigungsmacht) an grundlegenden flugwissenschaftlichen Lehrgängen teil und führt zudem ihre Hubschrauberführergrundausbildung durch. Gleiches gilt seit Herbst 2019 für die dänische Flyvevåbnet.

Seit 2015 lässt das Defensie Helikopter Commando der niederländischen Koninklijke Luchtmacht seine zukünftigen Hubschrauberführer im IHTC in Bückeburg-Achum ausbilden.

Zu Beginn seines Werdegangs setzte das IHTC auf dem Heeresflugplatz Bückeburg-Achum den Airbus Helicopters (zuvor Eurocopter) EC135T1 als das einzige Schulhubschraubermuster ein. Da die wenigen Maschinen (heute 13 Exemplare), die seit ihrer Einführung im Jahr 2000 mehr als 100.000 Flugstunden leisteten, im Einsatz für die Hubschrauberführergrundausbildung mehr als ausgelastet waren, entschied die Bundeswehr im Jahre 2016, der EC135T1 ein weiteres Schulungsmuster beizugeben. Dieser Entscheidung trug die Tatsache bei, dass die Schulung des Autorotationsverfahrens mit der EC135T1 nur innerhalb enger Drehzahlgrenzen möglich ist, da es deren Rotorsystem stark belastet. Das neue Muster sollte anfänglich nur dieses Verfahren trainieren. Der Vorgänger für diese speziellen Flugübungen, die Bo 105, war Ende 2016 endgültig aus dem Flugbetrieb bei

der „TE 900 Celle Restflugbetrieb Bo 105“ ausgeschieden. Eine entsprechende bundesweite Ausschreibung gewann schließlich die Firma „Motorflug Baden-Baden GmbH“. Laut Vertrag stellt dieses Unternehmen der Bundeswehr die Nutzung von sechs Helikoptern des Typs Bell 206B Jet Ranger III mit insgesamt 15.400 Flugstunden bis zum Jahr 2020 zur Verfügung. Die erste Bell 206 landete im Frühjahr 2017 in Bückeburg. Seit Juni 2017 wurde das IHTC nun mitsamt acht Fluglehrern auch auf diesem Muster einsatzbereit. Die Bell 206B3, nun mit militärischen Funkgeräten und neuen Displays ausgestattet, übernahmen anfangs tatsächlich lediglich die Rolle der Bo 105, also reale Autorotationen bis zum Aufsetzen auf den Boden. Seit Mai 2018 setzt das IHTC allerdings die in glänzendem Mittelgrau und Orangerot lackierten Jet Ranger nun in der grundlegenden Hubschrauberhandhabung und dem Erlernen von Notverfahren ein. Der Flugschüler hat nunmehr auf der Bell 206B3 mindestens 45 Flugstunden zu absolvieren, einschließlich des Trainings des Autorotationsverfahrens. Im Anschluss daran geht es für den künftigen Hubschrauberführer für 74:45 Stunden in den EC135-Simulator und für mindestens 90:30 Stunden in den realen EC135T1-Flugbetrieb.

In Kenntnis der ungenügenden Zahl an Luftfahrzeugen und Schulflugstunden für die komplette Ausbildung von Hubschrauberführern der drei deutschen Teilstreitkräfte, veröffentlichte das 2012 neu geschaffene Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) im Jahr 2017 eine Ausschreibung zur Leistung weiterer Flugstunden bei der Hubschrauberfüh-

rergrundausbildung der Bundeswehr. Eine Tochtergesellschaft des ADAC, die „ADAC Luftfahrt Technik GmbH“ („ALT“), mit Sitz in Sankt Augustin bei Bonn, erhielt den Zuschlag.

Das BAAINBw unterschrieb den Mietvertrag mit der „ALT“ Ende des Jahres 2017. Das Übereinkommen sieht den Einsatz von fünf Airbus Helicopters H135T3 bis in das Jahr 2020 vor. Damit erhalten die Heeresflieger rund 6.500 zusätzliche Flugstunden zur Professionalisierung des Erlernen. Für die Wartung, Instandsetzung und Bereitstellung der beiden zivilen Schulungshelikoptertypen zeichnen private Firmen verantwortlich.

Mit dem Auslaufen der Leasing- und Wartungsverträge ab dem Jahr 2021 stehen bereits Pläne bei der Heeresfliegertruppe, der Luftwaffe und der Marine fest, einen kompletten Austausch aller gegenwärtigen Schulungshubschrauber vorzunehmen. Das Ziel besteht darin, Hubschrauber zu beschaffen, die neben ihrer Schulungsfunktion auch in den Regimentern als so genannte „Leichte Hubschrauber“ für diverse Aufgaben eingesetzt werden können. Getreu dem Motto der früheren Heeresfliegerwaffenschule und dem heutigen International Helicopter Training Centre: „Nach vorn!“

**Der Autor:**  
Hartmut Feldmann

**Verlag:**  
UNITEC Medienvertrieb  
86669 Stengelheim

**Fotos:**  
Bundeswehr

**1960**

**2020**

