

NACH VORN

Heeresfliegernews Januar 2025



BUNDESWEHR



INHALT

EDITORIAL	4
LESESWERTES	6
Aviation Brigade – Die Zukunft liegt beim Heer	6
Manned/Unmanned Teaming	8
Auf dem Weg zum Leichten Kampfhubschrauber	11
Flexible Stretcher Installation Unit	15
ÜBUNG UND EINSATZ	17
Heidewind 2024 – Von Heidewind zu Ostseesturm	17
Helicopters Tactics Instructor Course – Mensch und Maschine am Limit	19
GRISU – Faßberger Feuerwehrdrache im Einsatz	21
Wenn jede Sekunde zählt – Heideflieger üben Flugunfall	23
Schwarmflugausbildung in Niederstetten – Transporthubschrauberregiment 30 übt das Evakuieren	24
Ein Workshop der besonderen Art – Fast Roping in Faßberg	26
Retter aus der Luft – Ausbildung zur modernen FAE	28
„IN A NUTSHELL“	30
Kommandeurwechsel an der Deutsch-Französischen Ausbildungseinrichtung TIGER	30
Sichtbarer Fußabdruck in der Luftwaffenkaserne	31
Kompaniefeldwebel der Heeresflieger tagen in Fritzlar	32
Kommandoübergabe bei den Heidefliegern	33
Jahresrückblick 2024 TIGER Besucherhalle	34
Sonntagsantreten beim Heeresverbindungsstab USA 5	36
Tauberfränkischer Abend – Wenn Tradition verbindet	37
FLASH-NEWS	38
TERMINE	39

SEHR GEEHRTE LESERINNEN UND LESER, liebe Kameradinnen und Kameraden,

die Heeresflieger sind in der Zeitenwende angekommen! So lautet einhellig das Feedback zahlreicher hochrangiger Besucherinnen und Besucher im Kommando Hubschrauber. Vieles von dem, was wir uns vorgenommen haben, nimmt nun Gestalt an. Sei es die Einführung des Leichten Kampfhubschraubers (LKH) oder die Aufstellung des gemischten Hubschraubereinsatzverbandes – es wurden Fakten geschaffen. Wir haben bewiesen, dass wir eine Truppengattung mit Zukunftsperspektive sind, die bereit ist, Verantwortung zu übernehmen, um kriegstauglich zu sein. Doch bevor ich Sie auf den Weg einstimme, der uns in den kommenden Monaten bevorsteht, blicke ich nochmal auf die zweite Jahreshälfte 2024 zurück und rücke voller Stolz Ihre Leistung in den Vordergrund.

Bei der Taktzahl, die das vergangene Jahr bestimmte, ist es nahezu unmöglich, alle Meilensteine in einem kurzen Rückblick zusammenzufassen. Doch

einige Ereignisse und Entwicklungen schwingen bis heute nach, sodass sie durchaus einer Erwähnung würdig sind. Allem voran die Indienststellung des LKH145M.

Ich kann mich noch gut an die bange Zeit erinnern, als die Kritik an diesem Beschaffungsvorhaben nicht abreißen wollte und das Projekt in meiner Wahrnehmung zum Teil auf der Kippe stand und die notwendigen Zeitlinien zur Einführung des neuen Hubschraubers aus dem Ruder zu laufen drohten. Ich erinnere mich aber noch viel mehr an all jene, die die Chancen der Neubeschaffung von Anfang an erkannten und mit voller Kraft das Vorhaben unterstützten. Was in der Regel mehrere Monate bis gar Jahre in Anspruch nimmt, ist binnen kürzester Zeit gelungen, sodass die Beschaffung zum Ende des Jahres 2023 final eingeleitet werden konnte. Knapp elf Monate später – für Beschaffungsvorhaben der Bundeswehr eine Rekordzeit – wurde aus dem Projekt

greif- und flugfähige Realität, die der Inspekteur des Heeres im Rahmen einer feierlichen Indienststellung am 21. November 2024 an die Heeresflieger übergab. Damit ist das Projekt LKH jedoch noch lange nicht am Ende. Für die Heeresflieger bedeutet dieser wichtige Schritt einen Anfang. Er markiert den Beginn eines neuen Ausbildungszeitalters und später auch der erweiterten Befähigung „Kampf“. Der Weg dorthin wird auch weiterhin viel Engagement und Herzblut von Ihnen erfordern. Und ich bin mir sicher, dass Sie dieses einbringen und die Erfolgsgeschichte LKH weiter nach vorn bringen werden. Es ist unser Auftrag, unser Anspruch, das Buch LKH mit neuen Kapiteln zu füllen.

Kurz nach der Indienststellung des LKH fand ein weiteres wegweisendes Ereignis statt. Die Unterzeichnung der Leistungs- und Kooperationsvereinbarung zwischen Heer und Luftwaffe zur Aufstellung eines gemischten Hubschraubereinsatzverbandes im Rahmen des NATO Force Models (NFM). Das Dokument wurde am 3. Dezember 2024 durch die beiden Herren Inspektoren unterzeichnet. Die Kooperation zwischen Heer und Luftwaffe ist dabei zunächst in der Zeitspanne 2025 bis 2027 zur Erreichung einer initialen Operationsfähigkeit (Anfangsbefähigung) der Hubschrauberkräfte unter dem Begriff „Aviation Brigade NATO Force Model 2025-2027 (AvnBde NFM 25-27)“ ausgeplant und nutzt Synergieeffekte in der gemeinsamen Aufstellung. Das Heer stellt dazu alle im Verantwortungsbereich des Kommando Hubschrauber stehenden Fähigkeiten, Kräfte und Mittel als Grundstruktur der AvnBde NFM 25-27 bereit. Dazu gehören der Brigadestab sowie drei eigenständige Manöverelemente, gebildet aus den



Brigadegeneral Dr. Bauersachs

Hauptwaffensystemen TIGER und NH90. Die Luftwaffe bringt eine Air Task Group (ATG) für Führung, Einsatz, Betrieb und Wartung eines Kräftebeitrages CH-53 ein. Sie ergänzt den Brigadestab durch Personal und Material in allen Stabsabteilungen so, dass Führungsentscheidungen stets unter Berücksichtigung der Grundsätze beider Organisationsbereiche vorbereitet werden können.

Die Erstellung der Leistungs- und Kooperationsvereinbarung erforderte eine intensive Abstimmung zwischen beiden Teilstreitkräften. Besonders zielführend waren dabei die zahlreichen Workshops, die in einem eng gesetzten Zeitrahmen den Weg zum Erfolg ebneten. Nicht vergessen werden dürfen dabei die Vorarbeiten und der enge Austausch mit den Kameradinnen und Kameraden des Multinationalen Korps Nordost in Stettin.

Der Beitrag, den wir als Heeresflieger künftig auf NATO-Korpsebene leisten werden, ist dort schon heute eine geschätzte Plangröße. Mit der bevorstehenden Übung GRIFFIN LIGHTNING im Mai 2025 werden wir beweisen, dass wir nicht nur eine Plan- sondern eine verlässliche und unverzichtbare Größe im Einsatzraum sind. Diese Übung ist der Schwerpunkt des Kommandos Hubschrauber in diesem Jahr. Wir alle sind hier in Vorbereitung und Durchführung gefordert. Ich freue mich darauf, diese gemeinsam mit Ihnen zum Erfolg zu führen.

Kameradinnen und Kameraden,

der bisherige Weg hat uns allen viel Kraft abgefordert. Viele Ideen wurden ausgesprochen, durchdacht und oftmals auch verworfen. Am Ende steht nun aber ein Ergebnis, auf das wir

alle stolz sein können – ich bin es. In diesem Heft werden Sie Artikel lesen, die Ihnen die einzelnen Meilensteine nochmals vor Augen führen. Sei es der Weg zum LKH oder auch Übungsvorhaben der Heeresflieger, mit denen ein jedes Mal die Kriegstauglichkeit unserer Truppengattung weiter gestärkt wurde. Mit diesem Rückblick und Ausblick zugleich stimme ich Sie auf die kommenden Monate ein, auf GRIFFIN LIGHTNING und auf einen weiteren Tag der Bundeswehr in Bückeburg, auf Herausforderungen aber auch auf weitere Erfolge. Der Weg ist weit, doch der eingeschlagene Weg stimmt in der Gesamtschau aller Handlungsfelder und vor allem führt er uns *nach vorn!*

**Ihr
Brigadegeneral
Dr. Bauersachs**



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!!!

07/25
NÄCHSTE
AUSGABE

06.06.
REDAKTIONS-
SCHLUSS

AVIATION BRIGADE

Die Zukunft liegt beim Heer

Am 3. Dezember 2024 haben die Inspektoren des Heeres und der Luftwaffe die ablauforganisatorische Zusammenführung der Hubschrauberressourcen beider Teilstreitkräfte in einer Aviation Brigade NATO Force Model (NFM) 2025-2027 vereinbart. Der unmittelbar folgende Beitrag auf „X“ löste unter vielen aktiven und ehemaligen Heeresfliegern eine kritische Diskussion über die Zukunft der Hubschrauber im Heer aus.

Bereits im Artikel „Die Hubschrauber des Heeres“, veröffentlicht in der NACH VORN 2/2024, wurde ein Ausblick auf die Zukunft der Heeresflieger gegeben.

NACH VORN fasst die wesentlichen Informationen nochmals für Sie zusammen:

Seit der völkerrechtswidrigen Annexion der ukrainischen Krim durch Russland im Jahr 2014 hat die NATO den militärischen Schwerpunkt auf die Bündnisverteidigung zurückverlegt. Bis Mitte 2024 leistete die deutsche Heeresfliegertruppe bereits ablauforganisatorisch mit der Aviation Task Force NATO Response Force (NRF) Land einen wesentlichen Beitrag zur Bündnisverteidigung. Ab 2025 sind die Hubschrauberkräfte des Heeres zu befähigen, ein NATO Korps im hochintensiven Gefecht mit den Fähigkeiten Kampf und Transport als Teil des deutschen Beitrags im Rahmen NATO Force Model (NFM), in einer Anfangsbefähigung unter ablauforganisatorischer Zusammenfassung von Fähigkeiten des Heeres und der Luftwaffe in einer Aviation Brigade NFM 25-27, kaltstartfähig und durchhaltefähig zu unterstützen, um so einen substantiellen Beitrag zur Abschreckung und Verteidigungsfähigkeit zu leisten.

Einsatzverpflichtungen werden bisher ablauforganisatorisch aus der Grundstruktur der Heeresfliegerregimenter „tailored to the mission“ bereitgestellt. Bis zu einer Anpassung der Aufbauorganisation werden diese kritischen Ressourcen gemeinsam mit der Luftwaffe gebündelt und die daraus entstehenden ablauforganisatorischen Synergien zielgerichtet für die NATO bereitgestellt.

Die Heeresfliegertruppe wird im NFM, ebenso wie die Division 25, einen entscheidenden Beitrag zur Durchsetzungsfähigkeit eines NATO Korps im Rahmen der Kollektiven Verteidigungsplanung leisten. Dazu muss das Kommando Hubschrauber gleichrangig zur Division 25 zu einem operationellen Kommando ertüchtigt werden. In einem ersten Iterationsschritt wird das Kommando Hubschrauber ablauforganisatorisch ein Brigadeäquivalent mit bis zu fünf Manöverelementen unter Zusammenfassung von Fähigkeitspaketen des Heeres und der Luftwaffe aus der Aufbauorganisation unter Einbindung der gesamten Heeresfliegerexpertise des Heeres sowie Beistellung von Fähigkeiten weiterer militärischer Organisationsbereiche ausbringen und in multinationalen Übungsserien neue Verfahren und Prozesse erproben. Die hier gewonnenen Erkenntnisse liefern einen wesentlichen Beitrag zur ablauforganisatorischen Rückbesinnung der Truppengattung zu Landes-/ Bündnisverteidigung und der damit verbundenen Anpassung der Strukturen unter der Berücksichtigung des gesamten Aufgabenspektrums der Heeresfliegertruppe – von der Landes- und Bündnisverteidigung über die Nationale Krisenvorsorge (Militärische Evakuierungsoperationen) bis hin zur Bereitstellung von Hub-

schrauberkräften für die gesamte Bundeswehr anderer Ressorts. Darüber hinaus werden wichtige Impulse für die Weiterentwicklung fliegender Systeme in der Bundeswehr gesetzt. Dieser Zwischenschritt stellt, strukturbedingt, ein „Allmannsmanöver“ dar.

Das Kommando Hubschrauber ist Leitverband für die ablauforganisatorische Aviation Brigade NFM 25-27. Die Fähigkeitspakete des Heeres und der Luftwaffe werden in einem gemeinsamen Führungselement für den Einsatz zusammengeführt und durch Beistellungen weiterer Organisationsbereiche verstärkt. Der Verband ist befähigt innerhalb kürzester Zeit aus der Friedensgliederung in den Einsatz zu verlegen und dort als Korpstruppe einen wesentlichen Beitrag zur Abschreckung und Verteidigung zu leisten. Aufwachsende Fähigkeiten, wie der Leichte Kampfhubschrauber, werden sukzessive in die Einsatzstruktur überführt.

Das Internationale Hubschrauber- ausbildungszentrum als zentrale Ausbildungseinrichtung für die Hubschrauberführergrundausbildung aller Teilstreitkräfte ist und bleibt ein wesentlicher Baustein für die Einsatzbereitschaft der Hubschrauberkräfte der Bundeswehr. Die Einführung des Leichten Kampfhubschraubers sowie die multinationalen Ausbildungsoperationen garantieren die Zukunftsfähigkeit der Ausbildungseinrichtung.

Text:
KdoHubschr AbtLtr G3



Heer ✓
@Deutsches_Heer

#Heer & @Team_Luftwaffe haben vereinbart, ihre Hubschrauberressourcen in einer Aviation Brigade zusammenzulegen. So werden die @NATO-Ziele erreicht, die Kräfte effektiver eingesetzt, die Reaktionsschnelligkeit im Bündnisfall und damit die Einsatzbereitschaft verbessert.



Team Luftwaffe ✓
@Team_Luftwaffe

Angesichts des 🇷🇺 Angriffskrieges verstärken wir ab 2025 mit der „Aviation Brigade NFM“ unsere Präsenz an der @NATO-Ostflanke. Für Frieden. Für Freiheit. Für uns alle. 💪 #StrongerTogether

”

„WIR BETEILIGEN UNS MIT UNSEREN CH-53 TRANSPORT-HUBSCHRAUBERN. DIE AVIATION BRIGADE IST DABEI EIN WICHTIGER PFEILER, UM DEN EINSATZVERBAND ETABLIEREN ZU KÖNNEN.“

“

Ingo Gerhartz,
Inspekteur der Luftwaffe

ALT



MANNED/UNMANNED TEAMING

Kampfhubschrauber gehören seit Jahrzehnten zu den Eckpfeilern moderner Gefechtsführung. Ihre Fähigkeit, schnelle Feuerunterstützung zu leisten, hochbewegliche Ziele zu neutralisieren und die Truppen am Boden zu schützen hat sie in den Konflikten der jüngeren Vergangenheit bisher unverzichtbar gemacht. Aufgrund von immer potenteren Flugabwehrsystemen mit hohen Reichweiten und des schnell wachsenden technologischen Fortschritts stehen bemannte Plattformen jedoch zunehmend unter Druck. Speziell die Erkenntnisse aus dem Ukrainekrieg zeigen deutlich: Unbemannte Systeme sind aus der aktuellen Kriegsführung nicht mehr wegzudenken. Sie erreichen unter den gegebenen Umständen einen hohen Wirkungsgrad bei niedrigen Kosten, weniger Risiko für den Menschen der sie einsetzt

und eine höhere Automatisierungsfähigkeit.

Aus Sicht der Gruppe II 3 im AHEntwg ist das jedoch nur die halbe Wahrheit. Denn in einer s.g. „Large Scale Operation“ der NATO konnten sich unbemannte Systeme allein bisher noch nicht vollständig bewähren. Speziell in einem angenommenen Peer-to-Peer-Szenario stehen die zur Steuerung von unbemannten Systemen genutzten Funknetze oder weitreichende satellitengestützte Verbindungen mitunter nur eingeschränkt bis gar nicht zur Verfügung.

Um also keine voreiligen Schlüsse zu ziehen lohnt es sich, einen tieferen Blick auf die Detailfragen zu richten um für eine zukunftsfähige Heeresfliegertruppe die richtigen Schlussfolgerungen und Ableitungen ziehen zu können.

Die Zukunft der Kampfhubschrauber: Zwischen Bewährung und Bedrohung.

Die Relevanz von Kampfhubschraubern bleibt unbestritten. Richtig eingesetzt können Sie auch künftig in hochintensiven Gefechten durch ihre Mobilität, Präzision und Feuerkraft entscheidend unterstützen. Auch in multinationalen Einsätzen der NATO beweisen sie weiterhin ihre Vielseitigkeit. Doch die technologische Landschaft verändert sich rasant. Unbemannte Systeme, die autonom oder ferngesteuert operieren, bieten durch die Möglichkeit, risikobehaftete Aufträge ohne direkte Gefährdung von Besatzungen durchzuführen große Vorteile – und das bei wesentlich geringeren Betriebskosten. Dies stellt bemannte Plattformen vor neue Herausforderungen und zwingt die Streitkräfte innovative Lösungen zu entwickeln.

Das sogenannte Manned/Unmanned-Teaming (MUM-T) – also die zielgerichtete und intelligente Kombination aus bemannten und unbemannten Plattformen – wird in diesem Kontext zur Schlüsseltechnologie. Es erlaubt die symbiotische Zusammenarbeit zwischen bemannten und unbemannten Systemen, wodurch deren jeweilige Stärken genutzt und Schwächen ausgeglichen werden können. Bemannte Plattformen behalten die taktische Kontrolle und können in Echtzeit und nah am Geschehen Entscheidungen treffen, während unbemannte Systeme als erweiterte Sensoren und Waffenplattformen agieren. Die Zukunft der Kampfhubschrauber liegt somit nicht in einem „Entweder – oder“, sondern in einem hybriden Ansatz, der beide Technologien vereint.



Task-Based Guidance und KI gestützte Simulationen: Wegbereiter des Wandels

Die Heeresfliegertruppe steht nun vor der Herausforderung, die dafür notwendige komplexe Mensch-Maschine-Interaktion effizient und erfolgreich in Gefechtssituationen umzusetzen, ohne dabei die kognitiven Fähigkeiten der Besatzungen zu überreizen. Ein wesentlicher Grundbaustein für die Nutzung von MUM-T wird also darin bestehen, die unbemannten Systeme mit einem entsprechenden Automationsgrad zu versehen. Es kommt darauf an, die Arbeitsbelastung der Besatzung im Cockpit nicht weiter zu erhöhen, sondern auch beim Einsatz von unbemannten Systemen auf einem gleichen Niveau zu halten.

Das entscheidende Konzept hierfür ist die sog. Task-Based Guidance – also die auftragsbasierte Führung der unbemannten Systeme. Dieses an der Professur für Flugmechanik und Flugführung der UniBw München konzipierte und stetig in der Weiterentwicklung befindliche Konzept beschreibt Verfahren um die notwendige Mensch-Maschine-Interaktion auf ein für Hubschrauberbesatzungen notwendiges Mindestmaß zu reduzieren. Es verringert den Arbeitsaufwand für die Besatzung, indem es komplexe Aufgaben automatisch in einfache und erreichbare Schritte zerlegt. Dabei interpretiert eine KI die strategischen Zielvorgaben des Piloten und setzt diese in subtaktische Aktionen um. Dies ermöglicht den Piloten, sich auf übergeordnete taktische Entscheidungen zu konzentrieren, während die KI die Details übernimmt. An einem konkreten Beispiel verdeutlicht heißt das: aus dem Cockpit heraus wird einem unbemannten System lediglich der Auftrag erteilt einen bestimmten Raum zu überwachen – die Wahl des Flugweges, die Stellungswahl, sowie die Beobachtungsbereiche plant das System dann vollautomatisiert selbstständig.

Ein weiteres Projekt, dass die Konzeption dieses MUM-T Ansatzes maßgeblich beeinflusst hat, ist die Studie „Wild Hornets“ die in Zusammenarbeit mit der dtec.bw und der Helmut-Schmidt-Universität entstanden ist. Hier hat das AHEntwg gemeinsam mit der Fa. 21 Strategies unter Nutzung einer konstruktiven analytischen Simulationsumgebung unbemannte Systeme (Loitering Munition Systems – LMS) gegen ein bodengebundenes Luftverteidigungssystem antreten lassen. In tausenden von Iterationsschritten hat die KI-gestützte Simulation taktische Verfahren zum Vorschein gebracht, die Rückschlüsse auf zukünftige Fähigkeitsforderungen für solche LMS zulassen.

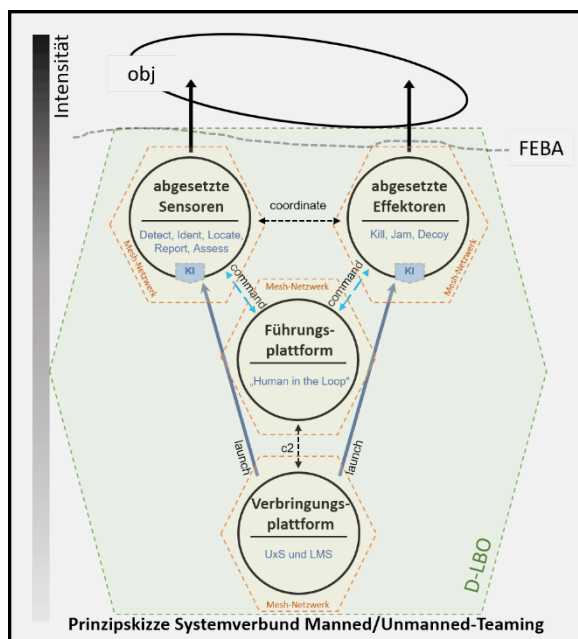
Die Erkenntnisse aus beiden Projekten fließen direkt in die Weiterentwicklung des LKH ein. Tasked based Guidance wird dabei eine Standardforderung für das an Bord befindliche Missionsmanagementsystem (SCALE) und die genutzten unbemannten Systeme werden.

Der Leichte Kampfhubschrauber wird diese Ansätze erstmals in einem Serienmodell der Heeresfliegertruppe

umsetzen. Durch die Integration von Task-Based Guidance kann der LKH in MUM-T-Szenarien unbemannte Plattformen führen und koordinieren, während die Besatzung entlastet wird. Damit setzt der LKH neue Maßstäbe für die Zukunft des Gefechtsfeldes und stellt eine zentrale Plattform für die Weiterentwicklung dieser Technologien dar.

Der LKH als Brückensystem: Ein doppelter Schritt in die Zukunft

Mit seiner Rolle als Brückenlösung bis zu einer Entscheidung über die Nachfolge des KH TIGER und als technologische Plattform markiert der bereits in der Zulieferung befindliche LKH eine bedeutende Transformation der Heeresfliegertruppe. Denn seine wahre Stärke liegt nicht etwa in der Substitution des Kampfhubschraubers, auch wenn er hierfür über durchaus potente Sensor- und Waffentechnik verfügt, sondern in der Integration von den bereits angesprochenen innovativen Ansätzen wie „Task-Based Guidance“ und den Lehren aus bereits durchgeführten KI-basierten Simulationsstudien. Diese Technologien befähigen den LKH, nicht nur als eigenständiges System zu operieren, sondern auch als





Knotenpunkt in einem vernetzten System von bemannten und unbemannten Systemen zu fungieren. Die Gruppe II 3 im AHEntwg bezeichnet diesen Verbund als „Systemverbund Manned/ Unmanned-Teaming“.

Insgesamt machen diese Fortschritte den LKH zu einer zentralen doppelten Brücke – einerseits als Fähigkeitsbrücke für ein Nachfolgesystem TIGER ab 2032, andererseits als Wegberei-

ter für eine Ära vollständig vernetzter und zunehmend autonomer Systeme. In multinationalen Szenarien wird der LKH nicht nur die Interoperabilität innerhalb der NATO fördern, sondern auch als Testplattform für künftige Entwicklungen dienen. Damit ist er mehr als nur eine Übergangslösung: Der LKH ist ein Symbol für die Fähigkeit der Heeresfliegergruppe, Innovation zu nutzen, um ihre Relevanz und Einsatzwert im 21. Jahrhundert zu sichern.

Fazit

Die Heeresfliegergruppe ist in Bezug auf Ihre Weiterentwicklung derzeit gut gerüstet und setzt kontinuierlich die Ideen und Konzepte für die Zukunft um. Der LKH hat das Potential, als Technologieträger einen maßgeblichen Beitrag zu leisten. Das bemannte Hubschrauber in der Rolle „Kampf“ weiterhin eine Zukunft haben, steht für die Gruppe II 3 im AHEntwg außer Frage – das ist im Übrigen auch internationaler Konsens in der Hubschraubercommunity. Lediglich die Art und Weise, wie diese Rolle „Kampf“ in Zukunft ausgestaltet wird, ist noch offen und wird sich in den kommenden Jahren weiterentwickeln und verändern. Die Implementierung eines innovativen Systemverbunds von bemannten und unbemannten Systemen wird hierbei aber sicher den ersten großen Meilenstein darstellen.



Text & Bilder:

OTL i.G. Robert Borowski,
DezLtr II 3 (1)

OTL Marcus Preuß,
Dezernent FäEntwg HFlgTr

AUF DEM WEG ZUM LEICHTEN KAMPFHUBSCHRAUBER



Jede erfolgreiche Kooperation kann auch einmal enden. Mit der Festlegung des Endes der operativen Nutzungsdauer des Kampfhubschraubers Tiger wird die Techniker Ausbildung am Waffensystem in Faßberg ab 2029 nicht mehr stattfinden.

Die deutsch-französische Heeresfliegerausbildung am Kampfhubschrauber Tiger (KHT) ist eine Erfolgsgeschichte und ein Symbol für die Freundschaft zweier Nationen. Die Nutzungsdauer des KHT endet 2032. Daraus folgt auch das absehbare Ende der Techniker Ausbildung für das Flugmuster. 2029 werden die letzten Techniker in Faßberg ausgebildet.

Das Ende der operationellen Nutzungsdauer des Tigers wurde auf das Jahr 2032 festgelegt. Der Leichte Kampfhubschrauber (LKH) H145M soll als marktverfügbare Brückenlösung die Lücke zwischen Tiger und einem Nachfolgesystem schließen. Daraus folgt, dass die gemeinsame luftfahrzeugtechnische Ausbildung an der Deutsch-Französischen Ausbildungseinrichtung Tiger (DFAT) in Faßberg am 31. Dezember 2029 beendet wird. Die Ausbildungseinrichtung bildet das gesamte für den Einsatz und die Unterstützung des Waffensystems KHT notwendige technisch-logistische Personal beider

Nationen aus. Seit Indienststellung der DFAT wurden rund 5.200 Soldatinnen und Soldaten beider Nationen in Faßberg aus- und weitergebildet.

Warum wird die Ausbildung beendet?

Die Beendigung der Ausbildung ist ein konsequenter und wichtiger Schritt für das Deutsche Heer. Mit der Neuausrichtung der Verteidigungsstrategie entschied man sich gegen eine Weiterentwicklung des mittlerweile in die Jahre gekommenen Waffensystems Tiger. Ein Weiterbetrieb des finanziell hochintensiven, ehemaligen Technologieträgers, inklusive einer dringend benötigten technischen Auffrischung, hätte zudem den Haushaltsetat massiv belastet. Eine dem aktuellen Bedarf angepasste Neuentwicklung erschien aus mehreren Perspektiven attraktiver.

Anders als der französische Partner setzt Deutschland zukünftig nicht mehr auf den Tiger. Der operative Ein-

satz des Flugmusters endet mit dem Jahr 2032. Auf dem Weg zu einem Nachfolgemuster wird eine Zwischenlösung, der Leichte Kampfhubschrauber, beschafft. Basierend auf dem System H145M wird der LKH mit seiner Bewaffnung in der Lage sein, die Truppe am Boden mit Feuer aus der Luft zu unterstützen. Deutschland kann damit der NATO Fähigkeiten bereitstellen, die für die Bündnisverteidigung gebraucht werden. Insgesamt wurden 62 neue Hubschrauber deshalb über das Sondervermögen finanziert. Die erste Maschine wurde kürzlich in Donauwörth an die Bundeswehr übergeben.

Wie geht es in Faßberg weiter?

Mit Festlegung des Nutzungsdauerendes musste folgerichtig über ein Ende der Ausbildung des technischen Personals entschieden werden. Bereits zu Beginn dieses Jahres wurde über die Beendigung der gemeinsamen Pilotenausbildung am Deutsch-Französischen Heeres-



In der französischen Ausbildungsinspektion in Faßberg werden angehende Techniker der französischen Streitkräfte am Hélicoptère Appui Protection (HAP), wie der Kampfhubschrauber Tiger in Frankreich heißt, ausgebildet. Es entstehen Synergieeffekte.

fliegerausbildungszentrum (DEU-Deutschland/FRA HFlgAusbZ) im französischen Le Cannet des Maures zum Dezember 2027 berichtet.

In intensiven Gesprächen und unter Beachtung der komplexen Sachverhalte wurde nun auch das Ende des Ausbildungsbetriebes an der DFAT festgesetzt. Mit dem Datum wird gewährleistet, dass bis zum letzten Flug eines deutschen Tigers ausreichend ausgebildetes Personal zur Verfügung stehen wird. Da die DFAT aber zeitgleich ein luftfahrtrechtlich zertifizierter Ausbildungsbetrieb ist, wurde darüber hinaus beschlossen, dass Faßberg der ideale Ort ist, um dort zukünftig – in welchem Maße wird noch festzulegen sein – technisches Personal der Bundeswehr für den LKH und ein potenzielles Nachfolgemuster auszubilden.

So fing alles an

Die deutsch-französische Zusammenarbeit bei der Entwicklung, der Ausbildung und dem Einsatz des Kampfhubschraubers Tiger begründet sich historisch auf gemeinsame Anforderungen beider Nationen an ein Hubschrauberwaffensystem.

Im Mai 1991 wurde im französischen Lille durch die Staatschefs beider Länder die bilaterale Ausbildung der fliegenden Besatzungen des Waffensystems Tiger an der École Franco-Allemande Tigre (EFAT) in Le Cannet des Maures beschlossen. Diese gemeinsamen Vorstellungen wurden mit der Indienstellung des Deutsch-Französischen Heeresfliegerausbildungszentrums in Südfrankreich am 1. Juli 2003 verwirklicht.

Darüber hinaus wurde bei einem Gipfeltreffen in Potsdam im Dezember 1998 entschieden, für das technisch-logistische Personal ebenfalls eine gemeinsame Ausbildungseinrichtung, aber im Bereich der Technischen Schule der Luftwaffe 3 (TSLw 3), in der Luftfahrzeughalle 7 in Faßberg aufzubauen. Diesem Beschluss folgend wurde am 27. September 2003 durch die Verteidigungsminister Frankreichs und Deutschlands die DFAT in Dienst gestellt.

Binationale Ausbildung mit Synergie

Die Ausbildung findet auf französischer Seite am Hélicoptère Appui Protection (HAP) und auf deutscher

Seite am KHT in der jeweiligen Landessprache statt. Trotz wesentlicher Unterschiede in den beiden Waffenanlagen können in vielen Bereichen erhebliche Synergieeffekte für die Ausbildung genutzt werden. Bei der Entwicklung und Nutzung von Ausbildungsmodulen und -mitteln, der Planung und Durchführung der französischen und deutschen Lehrgänge sowie der anschließenden gemeinsamen Nutzung von Ausbildungsorten sind die Ressourcen beider Nationen massiv gebündelt.

Wie es bei binationalen Dienststellen beabsichtigt ist, liegt der Mehrwert jedoch nicht nur in einer rein monetären Win-win-Situation. Die Kooperation ist ein Beispiel für binationale Partnerschaft, die neben den dienstlichen Belangen vor allem auch eine tiefe deutsch-französische Integration in der Region beinhaltet. So deckt ein Teil des Staatsvertrages die Beschulung der Kinder des französischen Personals in der hiesigen Grundschule ab. Diese beheimatet einen französischen Anteil mit französischen Lehrerinnen. Die gesellschaftliche Verankerung ist so tief, dass sowohl französische als auch deutsche Kinder gemeinsam unterrichtet werden. Sie erlernen dabei die jeweils andere Sprache und pflegen kulturelle Bräuche gemeinsam.

Nun liegt es an allen Beteiligten die Einführung des LKH und damit auch die Ausbildung an ihm erfolgreich umzusetzen.

Text:

veröffentlicht online unter Bundeswehr beendet Ausbildung am Kampfhubschrauber Tiger

Bilder:

Marco Dorow, Bundeswehr
Sandra Elbern, Bundeswehr

Bückerburg, 27. November 2024

Tagesbefehl
zur bevorstehenden Reorganisation der
DEU/FRA Ausbildungseinrichtung TIGER in Faßberg

Sehr geehrte Damen und Herren,
 Liebes DFAT-Team,

mit der im vergangenen Jahr durch Herrn Generalinspekteur getroffenen Entscheidung über das operationelle Nutzungsdauerende des Kampfhubschraubers (KH) TIGER in 2032 geht neben dem bereits kommunizierten Ende der deutschen Ausbildungsbeteiligung am DEU/FRA HflgAusbZ TIGER in Le Cannet des Maures zu einem späteren Zeitpunkt auch die Beendigung der luftfahrzeugtechnischen Ausbildung KH TIGER an der DEU/FRA Ausbildungseinrichtung TIGER (DFAT) einher.

Demnach wurde entschieden, dass die luftfahrzeugtechnische Ausbildung für den KH TIGER unter Aufrechterhaltung der vollen Ausbildungskapazität mit Ablauf des 31. Dezember 2029 endet.

In Verbindung mit der bereits angelaufenen Einführung des Leichten Kampfhubschraubers (LKH) besteht unsere gemeinsame wesentliche Leistung nunmehr darin,

1. die luftfahrzeugtechnische Ausbildung KH TIGER bedarfsgerecht fortzusetzen und parallel
2. die Voraussetzungen für einen bruchfreien Übergang zu den künftigen luftfahrzeugtechnischen Ausbildungsbedarfen LKH zu schaffen.

Es kommt mir dabei darauf an, dass die Detailausplanung zur Beendigung der DEU/FRA Kooperation in der luftfahrzeugtechnischen Ausbildung KH TIGER in enger Abstimmung mit unseren französischen Partnern erfolgt.

Der verfügbare Zeithorizont von rund fünf Jahren bietet uns dabei nicht nur die Möglichkeit, die luftfahrzeugtechnische Ausbildung KH TIGER in Faßberg auf gewohnt hohem Niveau fortzusetzen und damit die herausfordernden Einsatzverpflichtungen der KH TIGER-Flotte im Rahmen der Landes-



**KOMMANDEUR KOMMANDO
HUBSCHRAUBER**

**GENERAL
HEERESFLIEGERTRUPPE**

GENERAL FLUGBETRIEB HEER

Ulmenallee 13a
31675 Bückeburg

Tel. +49 (0) 5722-94-1000
FspNBw 2210

WWW.BUNDESWEHR.DE



BUNDESWEHR

und Bündnisverteidigung sowie des Nationalen Risiko- und Krisenmanagements sicherzustellen. Vielmehr besteht damit auch ein auskömmlicher Zeitrahmen, um den Weg in die Zukunft der luftfahrzeugtechnischen Ausbildung für den LKH zu ebnet.

Kameradinnen und Kameraden, zivile Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Faßberg: Sie werden mit der Ausbildung des luftfahrzeugtechnischen Personals auch in den verbleibenden Jahren der bewährten DEU/FRA Ausbildungskooperation einen essenziellen Beitrag zur Einsatzbereitschaft des Waffensystem KH TIGER leisten. Darüber hinaus werden wir die tiefe DEU/FRA Integration in der Region weiter wertschätzen und gemeinsam mit unseren französischen Freunden pflegen.

Mit dem Blick nach vorn fordere ich Sie auf, Ihre Expertise und Erfahrungen proaktiv und kreativ in die Neugestaltung der luftfahrzeugtechnischen Ausbildung für den LKH einzubringen, um auch dem zukünftigen Aufgabenportfolio der Heeresfliegertruppe verzugslos und bestmöglich gerecht zu werden. Ich verlasse mich auf Sie!

Der Prozess der Reorganisation wird angesichts noch zu klärender Rahmenbedingungen einige Zeit in Anspruch nehmen. Sie können sich jedoch darauf verlassen, dass ich mich persönlich dafür einsetzen werde, die bereits anlauenden Untersuchungen zur konkreten Umgestaltung der luftfahrzeugtechnischen Ausbildungsorganisation KH TIGER – LKH so voranzutreiben, dass möglichst zeitnah Klarheit über die zukünftigen Strukturen herrscht.

Kameradinnen und Kameraden, zivile Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, mit Stolz können Sie auf die rund 5.200 Soldatinnen und Soldaten beider Nationen blicken, die seit ihrer Indienststellung am 27. September 2003 in der DFAT ausgebildet wurden – weitere werden folgen, und mit Einführung des LKH werden Sie zur Zukunftsfähigkeit der Heeresfliegertruppe beitragen!

lhv
✓. 3
mh

Dr. Bauersachs
Brigadegeneral



Härteprüfung für Mensch und Material.
Der feine Sand der Lüneburger Heide
dringt in die kleinsten Ritzen.

FLEXIBLE STRETCHER INSTALLATION UNIT

Was lange währt, wird endlich gut

Sechs freiwillige Kameraden warten in der Luftfahrzeughalle und sehen gespannt zu, wie der NH90 mit der Flexiblen Stretcher Installation Unit (FSIU) eingerüstet wird. Sechs Liegen, teilweise übereinander – plus die medizinische Ausrüstung. Einer der Techniker begutachtet zusammen mit den Prüfern jede Schraube nochmal ganz genau an. Es muss alles passen. Letztes Gepäck wird verstaut und dem leisen Gemurmel kann man entnehmen, dass es schwierig werden wird, genug Material zu verstauen. Aber das ist eine Herausforderung für die Zukunft. Heute geht es um das Kernstück der Prüfung: Der erste Flug, mit echten Menschen als Passagiere. Und auch gleich eine kleine Härteprüfung – vorausgesetzt es funktioniert alles.

Realprüfung ist Chefsache

Der NH90 ist bereit und wird aus der Halle gezogen. Der Fliegerarzt, dieses Mal der leitende Fliegerarzt des Heeres steigt persönlich ein und sieht sich schonmal um. Der NH90

wird angelassen und hebt ab. Das neue System, an dem so lange getüfelt wurde, ist endlich in der Luft. Ein kurzer Testflug, nur wenige Minuten lang – ein paar Runden über den Platz und in der Umgebung – dann geht es schon wieder zurück. Erste Prüfung absolviert. Ob auch bestanden, werden die Prüfer am Boden untersuchen und sagen müssen. Untersuchung des Materials – kurzes Gespräch – Daumen nach oben – weiter geht's.

Härtetest

Die Kameraden scherzen noch, wem zuerst schlecht werden wird und dann geht es auch schon in den NH90. Alle liegen auf den Tragen. Im Liegen fliegen, das ist auch für unsere flug-erfahrenen Doorgunner, die heute die freiwilligen Testpassagiere sind, eine neue Erfahrung.

Der Hubschrauber ist laut, er vibriert und es ist weniger bequem, als es die Liegen vermuten lassen. Kaum

über dem Truppenübungsplatz, geht es auch schon los. Nach den ersten noch ruhigen Runden zum Eingewöhnen, kommen taktische Szenarien dazu. Der NH90 fliegt schnelle Kurven, muss ausweichen und sehr schnell in den Tiefflug übergehen. Währenddessen hat der Fliegerarzt an Bord die ganze Zeit ein Auge auf seine Passagiere, denn im Ernstfall müssen diese Patienten aus der Gefahrenzone herausgeflogen werden. Und zwar schnell. Jetzt kommt die wahre Prüfung für das Material: eine Staublandung. Was wird das mit der neuen Ausrüstung machen? Und ist es für die Patienten überhaupt zumutbar? Alles Fragen, auf die man eine Antwort sucht.

Test vollzogen:

Was sagen die Prüfer?

Die Crew ist wieder zurück. Bei der Auswertung ist jede Stimme wichtig. Unsere Testpatienten sagen: „Es war nicht allzu bequem, aber wenn man in einem Ernstfall damit transportiert



Nebeneinander, unter- und übereinander. Der Platz im NH90 wird möglichst gut ausgenutzt.

werden muss, dann hat man wohl ganz andere Probleme. Nur wenn der Staub bei der Landung in den Innenraum kommt geht es ohne Halstuch nicht mehr. Das ist definitiv unangenehm.“ Der leitende Fliegerarzt des Heeres sagte, dass er während des Fluges an alle Patienten gut herangekommen sei. Er hätte jederzeit eingreifen können, wenn dies Notwendig gewesen wäre. Jedoch bemängelte er den Platz. Es müsse mehr Möglichkeiten geben um medizinisches Equipment zu verstauen. Und die Prüfer sind zufrieden: „Ein Meilenstein“ sagen sie. Endlich könnten sie in die Erprobung gehen, erste NH90 damit ausrüsten und das Sanitätspersonal der Bundeswehr darin schulen.

Der Blick Nach Vorn

Mit einem geschärften Blick in die Zukunft ist es besonders wichtig, unsere Fähigkeiten zu erweitern. Während der Schwerpunkt in der Vergangenheit darin bestand, wenige Verwundete aus Gefahrenzonen zu evakuieren, gilt im Rahmen der Landes- und Bündisverteidigung (LV/ BV) etwas anderes. Wir müssen davon ausgehen, mit unseren NH90 im

Zweifel nicht mehr ganz nach vorne zu kommen. Eine Aufgabe, die in einem LV/BV-Szenario auf uns zukommen könnte, ist folgende: Sanitätslager und Krankenhäuser evakuieren, eine viel größere Anzahl von Patienten als bisher an andere Orte bringen – ohne dabei die medizinische Versorgung abbrechen zu lassen.

Kein Ersatz, sondern Ergänzung

Seit 2005 wird geplant, überlegt und getüftelt. Es stand fest, dass wir eine weitere Fähigkeit zum Transport von Verwundeten benötigen. Nach zahlreichen Rückschlägen und Veränderungen kann das FSIU-System jetzt real getestet werden. Das bisherige System Forwarded Aeromedical Evacuation (FAE) gab uns die Fähigkeit, bis zu zwei Schwerstverletzte zu transportieren, die lückenloser intensivmedizinischer Betreuung bedürfen. Die vergangenen Einsätze haben gezeigt, dass es eine Fähigkeit ist, die wir auch weiterhin brauchen. Auch in der Zukunft wird es nicht ohne diese gehen. So ist das neue System FSIU als Ergänzung zu sehen: eine Erweiterung unseres umfangreichen Repertoires.

Text:

*Hptm Sophie Westphal,
TrspHubschrRgt 10*

Bilder:

*Hptm Sophie Westphal,
TrspHubschrRgt 10;
TrspHubschrRgt 10*

HEIDEWIND 2024

Von Heidewind zu Ostseesturm

Wieder unterwegs, wieder draußen, wieder üben. Entbehrungen, Kälte, Hitze und Dreck gehören zu der Übung dazu. Train as you fight and fight as you train.

Die diesjährige Übung Heidewind stellte für das Transporthubschrauberregiment 10 eine noch größere Herausforderung dar als im Vorjahr. Über zwei Wochen hinweg übten die Soldatinnen und Soldaten unter realistischen Bedingungen und erweiterten das Spektrum ihrer Fähigkeiten.

Wieder geht es um Landes- und Bündnisverteidigung, wieder geht es darum Hubschrauber im Feld zu betreiben, zu warten und zu versorgen. Und mit dazu: alle Soldatinnen und Soldaten, das Material, Fahrzeuge, IT und so viel mehr. Dieses Jahr ging es nach Putlos an die Ostsee, doch während sich die Soldatinnen und Soldaten schon freuten, den Spätsommer an der See zu verbringen, anstatt daheim in Faßberg in viel zu heißen Büros, wurde dieser Zahn schnell gezogen. Der Strand ist Sperrzone! Lebensgefahr! Und so konnte man die See zwar sehen und den angenehmen Wind spüren, aber es galt: nur gucken – nicht anfassen.

Wir verlassen unseren Heimatstützpunkt in der Lüneburger Heide um unsere verbündeten Kräfte von Altravendo gegen die Bedrohung aus dem Osten zu unterstützen. Wir helfen mit dem Transport von Material und Personal. Wir fliegen an schwierige und unzugängliche Orte, fliegen Aufklärungsmissionen und sichern die Ostseeseite vor feindlichen Kräften. Die Bedrohungslage ist hoch. Jederzeit ist mit feindlicher Aufklärung zu rechnen und unter die Bevölkerung mischen sich Sympathisanten der wislanischen Kräfte. Jeden Tag spitzt sich die Lage zu. Feindliche Kräfte wurden gesichtet, ein NH90 musste

Notlanden und die Crew in einem riskanten Manöver geborgen werden.

Mehr Hubschrauber und zwei Schwarmliegeplätze

Die größere Anzahl an Hubschraubern und die Einrichtung von zwei Schwarmliegeplätzen steigern die Komplexität der Übung und erfordern eine noch präzisere Koordination aller beteiligten Kräfte. Bereits im Vorfeld musste genau geplant und überlegt werden. Was müssen wir dabei haben? Brauchen wir wirklich alles doppelt und was können wir teilen?

Als am zweiten Tag alles vorbereitet war, waren neun Hubschrauber auf dem Weg zu uns. Sieben NH90, die sich auf die zwei Schwarmliegeplätze verteilten und zwei EC135 die Personal, wichtige Dokumente und an diesem Tag auch hohen Besuch brachten. Brigadegeneral Dr. Bauersachs wollte sich persönlich ein Bild vom Heidewind an der Ostsee machen. „Mich hat heute der Weg hierhergebracht, um den Einstieg

in die Übung Heidewind zu begleiten und mich aus erster Hand über die Übungsziele und den Ablauf der Übung zu informieren.“ sagt er zu den Soldatinnen und Soldaten der Heideflieger. „Ich kann ihnen bestätigen, da kommt einiges Herausforderndes auf Sie zu.“

Schnell kamen alle Soldatinnen und Soldaten in der Übung an und es bildeten sich neue Routinen, neue Tagesabläufe. Fast alles wurde durch die verschiedenen und vielfältigen Missionen der NH90 und ihrer Besatzungen bestimmt.

Vom Leichten zum Schweren

Durch die vielseitigen, sich ständig zuspitzenden Lagen waren die Einsatzszenarien deutlich anspruchsvoller. Wegestrecken wurden, wann immer möglich, im Tiefflug zurückgelegt. Hochspannungsleitungen wurden unterflogen – teilweise mit Außenlast – und das Gelände bestmöglich genutzt, um nicht durch Wislanien aufgeklärt zu werden.



Zwei NH90 im Landeanflug. Alle sind bereit, die Hubschrauber willkommen zu heißen. Sie bringen neues Personal und neues Material.



Der militärische Brandschutz löscht einen Brand im Hauptgefechtsstand.



Ein Doorgunner überprüft genau die Funktion und Sicherheit seiner Waffe M3M.

Während die NH90 draußen waren und Missionen flogen, wurde in den einzelnen Teilgefechtsständen im Kleinen und Großen geübt. Die Zeit wurde genutzt, um die Soldatinnen und Soldaten weiterzubilden, zu üben, Abläufe zu trainieren und um immer besser zu werden. Das soldatische Handwerk, die militärischen Grundfähigkeiten müssen in Fleisch und Blut übergehen und müssen im Ernstfall so automatisch abrufbar sein, so dass alle Kapazitäten zur Auftragserfüllung zur Verfügung stehen.

Mit der Aufklärungsdrohne wurde geprüft, wie gut – oder auch schlecht – die Gefechtsstände aufzuklären sind.

Ein Großbrand im Hauptgefechtsstand forderte unseren militärischen Brandschutz. Ein Bordmechaniker wurde bei der Landung verletzt und musste durch die Fliegerärzte vor Ort versorgt werden, Generatoren gingen in Flammen auf, Stromausfälle forderten neue Wege der Kommunikation. Bei allen Vor- und Zwischenfällen musste der Überblick über die Lage behalten und die Führungsfähigkeit aufrechterhalten werden.

Eine besondere Herausforderung

war die zweite Woche der Übung. Viele Soldatinnen und Soldaten kamen zu Heidewind dazu, um als Teil der übenden Truppe beim Doorgunnschießen teilzunehmen.

Die Bordsicherungssoldaten, auch Doorgunner genannt, sind bei gefährlichen Lagen ein wichtiger Bestandteil der NH90 Crew. Sie sind die einzige aktive Möglichkeit für den NH90 sich mit Waffen zu verteidigen. Die Rohre vom M3M ragen markant links und rechts aus dem NH90 heraus. Jedes Mal, wenn der Hubschrauber landet, wird neue Munition gebracht, teilweise die Crews getauscht. Die Bordsicherungssoldaten werden ausgebildet und ihre Fähigkeiten trainiert. Das Zusammenspiel mit dem Bordtechniker, die Kommunikation mit den Piloten, alle müssen gemeinsam für das gleiche Ziel arbeiten. Der NH90 und seine Besatzung muss den Auftrag erfüllen und am Ende sollen alle unverletzt wieder zurück nach Hause kommen. Das ist das Ziel des Trainings.

„Es ist gut, dass wir diese Erfahrungen in solchen Übungen machen, denn wir haben demnächst als Heeresflieger viel vor mit unserem Auftrag an der Ostflanke. Das heißt, das was sie

heute und in den nächsten Tagen hier üben, wollen wir dann auch im nächsten Jahr (2025 Anmerkung d. Redaktion) in das Einsatzland nach Litauen verlegen. Ich sehe, Sie arbeiten an den richtigen Dingen und sie sind am Ende sicherlich gut vorbereitet und darauf freue ich mich. Also viel Erfolg beim Heidewind dieses Jahr und wir sehen uns bei weiteren Übungen. Viel Erfolg! Danke!“ sagt Brigadegeneral Dr. Bauersachs zum Abschied den Soldatinnen und Soldaten aus der Lüneburger Heide.

Die zwei Wochen auf dem Truppenübungsplatz waren gespickt mit kleineren und auch größeren Herausforderungen und vergingen wie im Fluge. Doch bis zum letzten Tag hieß es vom Battle Captain in der abendlichen Besprechung: „Ihre Soldatinnen und Soldaten sind hochmotiviert und freuen sich hier zu sein!“

Text:

*Hptm Sophie Westphal,
TrspHubschrRgt 10*

Bilder:

*Hptm Sophie Westphal,
TrspHubschrRgt 10;
TrspHubschrRgt 10*

HELICOPTER TACTICS INSTRUCTOR COURSE

Mensch und Maschine am Limit



Jede Landung vom NH90 birgt große Risiken. Man weiß nie genau, was unten auf einen wartet.

Was macht ein NH90-Hubschrauber der Heideflieger aus Faßberg auf der PÁPA Airbase in Westungarn? Die Antwort führt uns mitten hinein in die Manöver Phase des Helicopter Tactics Instructor Course (HTIC) – einer intensiven, multinationalen Ausbildung, die Mensch und Maschine bis an ihre Grenzen fordert.

Auf der modernen ungarischen Airbase versammelten sich Hubschrauber und Besatzungen aus sechs Nationen, um das zuvor in Portugal erlernte theoretische Wissen in die Praxis umzusetzen. Was auf den ersten Blick simpel erscheinen mag, entpuppte sich als eine wahre Armada an Herausforderungen: Unterschiedliche Luftfahrzeuge, jeweils mit eigenen Spezifikationen und Leistungsgrenzen mussten in komplexen, realitätsnahen Szenarien nahtlos zusammenarbeiten.

Ein anspruchsvoller Start: Die Planung

Die Missionsszenarien wurden auf Englisch gebrieft und anschließend geplant, um die Zusammenarbeit der multinationalen Teams zu stärken. Dabei legten die Ausbilder der European Defence Agency besonderen Wert darauf, die Crews schon in der Planungsphase an ihre Grenzen zu bringen. Lange Tage, gespickt mit komplexen Problemstellungen und kurzfristigen Lageänderungen, erhöhten das Stresslevel. Selbst kleinste Fehler oder Unstimmigkeiten wurden direkt und offen thematisiert, um eine steile Lernkurve zu ermöglichen. Am Ende eines jeden Tages wurden diese und neue Punkte für alle Teilnehmer durch eine Feedbackrunde noch einmal aufgegriffen.

Was einfach begann – etwa Formationsflüge mit gemischten Besatzungen

– steigerte sich schnell zu hochkomplexen Aufgaben. Ein Konvoi musste tief im feindlichen Hinterland vor Bedrohungen geschützt werden, wichtige Dokumente aus einer unklaren Landezone geborgen werden. Jedes Szenario verlangte maximale Konzentration und präzise Zusammenarbeit, während die Ausbilder gezielt Störfaktoren einbrachten: Mit der Funkdisziplin wurde absichtlich gebrochen, Anweisungen wurden in fremden Sprachen gegeben. Der Air Mission Commander musste einen kühlen Kopf bewahren, um das Chaos der auf verschiedenen Kanälen eingehenden Meldungen im Flug zu meistern.

Extremflug: Fliegen nahe der Grasnarbe, enge Wendungen

Eine der größten Herausforderungen waren Missionen im Tiefflug. Hier galt es, die Konturen der Umgebung aus-

zunutzen, um feindlicher Flugabwehr zu entgehen. Flughöhen von 100 Fuß (etwa 30 Meter) waren das Limit – und jede Abweichung konnte gefährlich werden. Die Besatzungen mussten sich blind auf die Ansagen der Beobachter verlassen, während sie mit bis zu 90°-Kurven um Hindernisse manövierten. In der Kabine wechselte die Aussicht zwischen blauem Himmel und grünem Wald – manchmal so nah, dass es schien, als könnte man die Blätter berühren.

Evasion: Helikopter gegen Jets

Das Highlight der Übung bildeten Szenarien, in denen die Hubschrauber gegen Aero L-159 Alca Kampffjets der tschechischen Streitkräfte antreten mussten. Eine ungleiche Herausforderung, bei der die wendigen NH90 und ihre Besatzungen all ihr Können beweisen mussten, um der

feindlichen Aufklärung und dem möglichen Abschuss zu entgehen. Gegen einen Jet konnte man im Terrain noch Deckung suchen – aber zwei Gegner ließen keine Lücken. Sobald die Jets in Sicht waren, stieg die Anspannung, denn ein Jet versuchte in eine Schußposition zu gelangen, während der zweite die Ziele beobachtete. Jetzt musste es schnell gehen: klare Anweisungen, präzise Manöver, Täuschkörper und rapide Kurswechsel waren der Schlüssel zum Überleben.

Mensch und Maschine an der Belastungsgrenze

Die finale Mission verlangte alles von den Besatzungen und den Maschinen: Sechs Hubschrauber, ungarische Spezialkräfte an Bord, feindliche Bodentruppe, Flugabwehr und Kampffjets als Gegner. Jede Besatzung hatte eine Aufgabe, die er-

füllt werden musste. Während der Verbringung der SOF Kräfte, zogen die Ausbilder das Level an. Die mobile Flugabwehr, sowie die Alca's begannen damit ihren Auftrag zu erfüllen und den Drehflüglern die Mission deutlich zu erschweren.

Die Crews flogen harte Manöver, aktivierten als elektronische Gegenmaßnahmen das „Electronic Warfare System“ und änderten Richtungen in atemberaubender Geschwindigkeit. Die auftretenden G-Kräfte zehrten an der Kondition, während die Crews sich blind vertrauen mussten. Die Beobachter, nur durch Haltegurte gesichert, suchten in offenen Türen nach den Jets und gaben Kurskorrekturen durch. Nach mehreren Stunden wurde die Mission erfolgreich beendet und alle kehrten unverletzt und ohne technische Schäden, jedoch mit weichen Knien auf die Airbase zurück.

Ein Erfolg für Europa

Nach Wochen intensiver Szenarien war die Erkenntnis eindeutig: Der HTIC 2024 hat neue Maßstäbe gesetzt. Die Zusammenarbeit und Standardisierung in europäischen Helikopterverbänden konnte entscheidend vorangebracht werden. Die neu ernannten Instruktoressen nehmen wertvolle Erfahrungen mit, um diese in ihren Heimatländern als Multiplikatoren weiterzugeben.

Mensch und Maschine haben bewiesen, dass sie selbst Extremsituationen souverän bestehen können. Der deutsche NH90 und seine Besatzungen der Heideflieger brauchen den internationalen Vergleich nicht zu scheuen – sie haben eindrucksvoll bewiesen, dass sie auf Augenhöhe mit den Besten operieren können.

Text:

TrspHubschrRgt 10

Bilder:

*Hptm Sophie Westphal,
TrspHubschrRgt 10;
TrspHubschrRgt 10*



Nochmal volle Konzentration. Jede Sekunde können feindliche Kräfte aus dem Nichts auftauchen und wir müssen rasant ausweichen.

GRISU

Faßberger Feuerwehrdrache im Einsatz

Im Ernstfall vorbereitet sein: nach diesem Motto wird beim Transporthubschrauberregiment 10 regelmäßig die Brandbekämpfung aus der Luft geübt. Mit der Übung GRISU werden die Heideflieger und die Bundeswehrfeuerwehren aus Bergen und Munster dem namensgebenden Drachen gerecht und stecken die Lüneburger Heide in Brand – um Sie direkt wieder zu löschen.

Vorarbeit? Unerlässlich!

Noch vor Übungsbeginn nehmen die Ausrüstungsexperten des Transporthubschrauberregiments 10 ihre Feuerlöschbehälter genau unter die Lupe. Die Bambi Buckets werden akribisch auf Risse, Löcher und abgenutzte Stelle abgesucht. Auch die metallischen Komponenten und die Longline müssen einwandfrei sein. Sie verbinden den Behälter mit dem Hubschrauber und müssen Wassermassen von bis zu zwei Tonnen sicher tragen können. Doch damit nicht genug: auch die Mecha-

nik des Instant Deployment System (IDS-System), mit dem man den Bambi Bucket kontrolliert aus dem Hubschrauber heraus öffnen kann, wird ebenfalls im Vorfeld getestet. Die gesamte Ausrüstung wird anschließend ordentlich verpackt, so dass Sie am Tag der Übung ohne Zeitverlust mitgenommen werden kann. Mit diesen gründlichen Vorbereitungen steht dem Start der Übung nichts mehr im Wege.

Von Faßberg nach Bergen: Die Übung beginnt

Nach einem kurzen Flug von Faßberg nach Bergen setzen die NH90 auf dem Truppenübungsplatz zum Schwebflug an. Der Bambi Bucket wurde bereits auf dem Boden ausgebreitet und der Hubschrauber schwebt nur wenig mehr als einen Meter darüber. Die Longline wird eingehakt, die Verbindung geprüft – der Bambi Bucket ist sicher befestigt. Die Soldaten am Boden geben dem Bordtechniker ein Zeichen: Alles ist

bereit für den Einsatz. Sie begeben sich in sichere Entfernung und beobachten, wie der NH90 in die Höhe steigt und über den Baumwipfeln verschwindet.

Wasseraufnahme aus dem See – bei Waldbränden unerlässlich

Mit eingehängtem Bambi Bucket geht es auch schon los zur Befüllung. Der NH90 fliegt in niedriger Höhe über den nächstgelegenen See. Der Abwind der Rotoren ist deutlich auf der Wasseroberfläche zu erkennen. Mit viel Fingerspitzengefühl senken die Piloten den Bambi Bucket langsam ins Wasser. Wind und umliegende Baumwipfel erschweren die Aufgabe. Doch die Crew bleibt ruhig. Der Löschbehälter sinkt hinab, kippt um, und das Wasser strömt in den Eimer hinein. Alles läuft nach Plan. Der Bambi Bucket ist komplett gefüllt und der Hubschrauber steigt wieder auf. Jetzt beginnt der nächste Schritt: der gezielte Wasserabwurf auf den simulierten Brandherd.



Ein NH90 schwebt knapp über dem Boden, während Soldaten darunter die Longline und den Bambi Bucket sicher am Hubschrauber befestigen.



Ein NH90 schwebt über einem See und senkt den Bambi Bucket, um ihn mit Löschwasser zu füllen – ein präzises Manöver in Aktion.



Auf zum nächsten Brandherd:
Die Heideflieger aus Faßberg starten einen weiteren Löschangriff.

Löschangriff von oben: Präzision und Timing ist entscheidend

Beim Wasserabwurf zeigt die Besatzung ihr Können. Wenn das Ziel durch die Bodenkräfte übermittelt wird, sind Präzision und Geschick gefragt. Der Brand muss genau erfasst werden und das Timing beim Abwurf muss stimmen. Die Piloten überwachen ständig ihre Umgebung und reagieren flexibel auf Veränderungen. Kleinste Veränderungen wie etwa Wind oder Rauch können die Aufgabe erschweren. Dabei ist vor allem die Genauigkeit bei Löschangriffen

aus der Luft entscheidend – bei unachtsamen Wasserabwürfen könnten Bodenkräfte in der Nähe gefährdet werden, da die Wassermassen eine enorme Kraft haben. Im Vergleich zu einem realen Einsatz können sich die Bodenkräfte und die Crews der NH90 während der Übung GRISU vorerst langsam herantasten. Sie gehen sorgfältig vor und üben jeden Ablauf. Mit der Zeit werden sie schneller und sicherer. So sind sie für den Ernstfall bestens vorbereitet und können schnell handeln. Diese Vorbereitung, ist entscheidend, um im Notfall Menschenleben zu retten.



Nachbereitung – ein Soldat hebt den Bambi Bucket an einem Ende an, um das restliche Wasser abzulassen.

Rückkehr nach erfolgreichem Einsatz

Am Ende eines erfolgreichen Übungstages wird die Ausrüstung vom Hubschrauber abgekoppelt und sorgfältig zusammengepackt. Der Bambi Bucket wird geleert, zusammengefaltet und sicher verstaut. Auch die Longline wird ordnungsgemäß verstaut. Die NH90 fliegen zurück zum Fliegerhorst Faßberg, die Bodenkräfte folgen. Man lässt einen erfolgreichen Übungstag Revue passieren und bereitet sich auf den nächsten vor. Erfahrung und Wissen, welches an diesem Tag gesammelt wurden, sind nicht nur für die nächsten Übungstage bedeutend, vor allem aber auch für zukünftige Einsätze.

Übungsende – Fazit

Präzision, Zielsicherheit, Effizienz. Die Übung GRISU zeigte die beeindruckende Zusammenarbeit zwischen Boden- und Luftkräften. Alle Beteiligten bewiesen ihre hohe Einsatzbereitschaft und Professionalität. Diese intensive Vorbereitung macht den Unterschied – nur so kann im Ernstfall schnell und effektiv gehandelt werden. Major Marcin, der Leiter der Übung, bringt es mit seinen Worten auf den Punkt: „Nur wenn realitätsnah und regelmäßig mit Bodenkräften der Feuerwehren geübt wird, kann effiziente Brandbekämpfung aus der Luft erfolgen. Und dieses resultiert in einer zügigen Eindämmung oder gar Löschung des Brandherdes. Ich bin froh, dass sich die jahrelange Zusammenarbeit mit den Bundeswehrfeuerwehren in einer hochgradig professionellen und überaus motivierten Arbeitsweise erfolgreich auswirkt“. Diese gesammelten Erfahrungen stärken die Einsatzfähigkeit und bereiten alle Beteiligten auf kommende Herausforderungen vor.

Text:

*Lt Andy Schmidt,
TrspHubschrRgt 10*

Bilder:

*Hptm Sophie Westphal,
TrspHubschrRgt 10*



Schnelles Handeln: Feuerwehrkräfte sichern den verunglückten NH90 bereits kurz nach der Landung ab.

WENN JEDE SEKUNDE ZÄHLT

Heideflieger üben Flugunfall

Flugunfälle können trotz aller Sicherheitsvorkehrungen jederzeit vorkommen. Mit einem klaren Ziel muss dieser Ernstfall geübt werden: Menschenleben retten – Schäden begrenzen. Die Anforderungen an die Einsatzkräfte sind dabei enorm. Sie müssen unter Zeitdruck präzise handeln, sicher kommunizieren und vor allem als Team zusammenarbeiten. Regelmäßige Flugunfallübungen stellen sicher, dass das Personal auf solch einen Notfall vorbereitet ist.

MAYDAY MAYDAY – Das Szenario

Während eines platznahen Übungsfluges trat ein ungewöhnlicher Geruch im Hubschrauber auf, der sich rasch zu deutlicher Rauchentwicklung im Cockpit und der Kabine ausweitete – ein klarer Hinweis auf einen möglichen Brand in der Elektronik. Die Situation spitzte sich weiter zu, als der Bordmechaniker und einer der Piloten während des Übungsfluges benommen wurden und schließlich das Bewusstsein verloren. Daraufhin setzte der Kommandant des NH90 einen Mayday-Call ab: Murphy 24,

Rauch im Cockpit, 3 Personen im Hubschrauber, 2 davon bewusstlos. Trotz eigener Benommenheit gelang es dem kommandierenden Piloten, den Hubschrauber unsanft auf dem Rollfeld abzusetzen und ihn zum Stillstand zu bringen. Solch ein Landemanöver wird als „harte Landung“ bezeichnet und erfordert bei dem weiteren Vorgehen ein erhöhtes Maß an Vorsicht. Der Faßberger Tower löste währenddessen die Luftnotlage aus. Die drei Bereiche der aktuellen Notdienstgruppe – Feuerwehr, Sanität und Flugsicherheitsoffizier – begannen daraufhin Ihren Einsatz.

In Rekordzeit am Einsatzort

Bei Alarmierung in maximal 60 Sekunden am Unfallort – genau dafür steht während des Flugbetriebes immer ein Löschfahrzeug der Bundeswehr-Feuerwehr Faßberg in Bereitschaft. Noch bevor der Hubschrauber landete, positionierte sich das Fahrzeug bereits in der Nähe des Landepunktes. Währenddessen nutzen die restlichen Einsatzkräfte die Pufferzeit um sich auszurüsten und ebenfalls zum

Unfallort zu fahren. Nach dem Eintreffen ging der Einsatz nahtlos weiter: Ein Team sicherte den Hubschrauber ab, schaltete die Triebwerke aus und legte Bremskeile an, um weitere Gefahren zu verhindern. Eine Brandbekämpfung war glücklicherweise nicht mehr notwendig. Gleichzeitig übernahmen die Einsatzkräfte des zweiten Fahrzeuges die Rettung der Besatzung. Schwerverletzte wurden sofort gerettet, während der Brandschutz mit den Dachwerfern der Feuerwehrfahrzeuge sichergestellt wurde. Alle Kräfte arbeiteten Hand in Hand, um die Gefahr schnell und sicher zu bewältigen. Selbst der Rückzug war präzise geplant: Über eine Dekontaminationsschleuse wurden giftige Rückstände an Personen und Ausrüstung entfernt, noch bevor der Gefahrenbereich verlassen werden konnte. Im Anschluss lässt Brandamtmann Max, der stellvertretende Leiter der Feuerwache Faßberg, die Übung noch einmal Revue passieren: „Unfälle mit Luftfahrzeugen sind auch für die Feuerwehr anspruchsvolle Situationen. Genau für diesen Fall werden [...] Bundeswehr-Feuerwehren



Einsatzkräfte der Feuerwehr bringen den bewusstlosen Bordtechniker zum Krankenrettungswagen.



Feuerwehrleute von außen, Notfallsanitäter von innen – gemeinsam wird der bewusstlose Pilot aus dem Cockpit geholt.

an den Flugplätzen der Bundeswehr ausgebildet und trainieren kontinuierlich das Erlernte im Rahmen solcher Übungen [...]. Dies ermöglicht es den Einsatzkräften der verschiedenen Bereiche solche Lagen auch im Ernstfall gemeinsam routiniert und professionell abzuarbeiten.“

Lebensretter auf Rädern

Direkt nach der Alarmierung bereite sich der bewegliche Arzttrupp (BAT) darauf vor, gemeinsam mit der Feuerwehr auszurücken. Das Sanitätsteam, bestehend aus Notfallsanitäter, Rettungssanitäter und Fliegerarzt, ist bei Flugbetrieb dauerhaft auf Abruf. Kaum am Unfallort angekommen wurde auch schon mit der Versorgung begonnen: Der bewusstlose Bordmechaniker wurde bereits durch die Feuerwehr in einer Crashrettung gerettet und dem BAT direkt bei Ankunft übergeben. Da keine Gefahren mehr im Hubschrauber vorherrschen, wurden beim bewusstlosen Piloten noch im Hubschrauber Erstmaßnahmen durchgeführt. Ergebnis: seine Vitalwerte sind vorerst in Ordnung. Daraufhin legten ihm die Sanitäter einen Stifneck an, welcher die Halswirbelsäule während des Transportes schützen soll. Weiterhin wurde seine Wirbelsäule noch mit einem

Rettungskorsett gesichert, um den Rücken-, Hals- und Kopfbereich zu stabilisieren. Erst danach holten sie ihn aus dem Hubschrauber heraus. Der andere Pilot, der den Hubschrauber noch sicher landen konnte, wurde durch die Einsatzkräfte überwacht, aber nach einer kurzen Untersuchung vorerst nicht weiter behandelt.

Die Brücke zwischen Chaos und Struktur

Der Flugsicherheitsoffizier (FSO) ist das zentrale Bindeglied in der chaotischen Anfangsphase eines Flugunfalls. Bis das Team der Abteilung General Flugsicherheit eintrifft, trägt er die volle Verantwortung für die Unfallstelle. Von der ersten Einweisung der Notdienstgruppe über die Koordination des Einsatzes bis hin zur ständigen Überwachung aller Abläufe – der FSO sorgt dafür, dass jeder Schritt sitzt. Doch er ist weit mehr als nur ein Koordinator: Jeder seiner Handgriffe ist entscheidend, um Gefahren zu minimieren und die Kontrolle zu behalten. Inmitten der hektischen und oft unvorhersehbaren Situation bewahrt er einen kühlen Kopf. Eskaliert die Lage, leitet er unverzüglich Gegenmaßnahmen ein. Mit seiner Fähigkeit, selbst in Krisen Struktur und Sicherheit zu gewähr-

leisten, ist er eine unverzichtbare Schlüsselfigur bei der Bewältigung eines Flugunfalls.

Übung macht den Unterschied

Flugunfallübungen wie diese zeigen, wie wichtig das Zusammenspiel aller Einsatzkräfte ist. Ob Feuerwehr, Sanität oder Flugsicherheitsoffizier – alle bringen ihre Expertise ein, um Leben zu retten und Schäden zu begrenzen. Wie hoch die Ansprüche sind, zeigen die Worte von Oberfeldwebel Rudolf, welcher beim BAT als Notfallsanitäter eingesetzt ist: „Das ständige Training und sich wiederholende Flugunfallalarmübungen halten [...] uns in einem Trainingszustand welcher eine adäquate und qualifizierte Versorgung gewährleistet. Die [...] Männer und Frauen trainieren [...] jeden Tag und halten sich dazu noch außerhalb des Dienstes fit für ihre Aufgabe [...]“. Am Ende eines klar: Nur durch regelmäßige Übungen kann im Ernstfall ein reibungsloser und sicherer Ablauf gewährleistet werden.

Text:

*Lt Andy Schmidt,
TrspHubschrRgt 10*

Bilder:

*Lt Andy Schmidt,
TrspHubschrRgt 10*

SCHWARMFLUGAUSBILDUNG IN NIEDERSTETTEN

Transporthubschrauberregiment 30 übt das Evakuieren

Die im Dezember 2024 durchgeführte Übung war die letzte größere Übung des Transporthubschrauberregiment 30 im ausklingenden Jahr. Stattgefunden hat diese im Übungsdorf Bonnland, welches sich auf dem etwa 4000ha großen Gelände des Truppenübungsplatzes Hammelburg befindet.

Im Übungsszenario haben Kräfte der Infanterieschule Hammelburg und des Vereinte Nationen Ausbildungszentrum Bundeswehr den Auftrag das Übungsdorf Bonnland zu verteidigen. Einen Angriff des Feindes konnte abgewehrt werden, jedoch wurden den Verteidigern Verluste zugefügt. Die in der Sicherung eingeteilten Kräfte müssen unter Feinddruck evakuiert werden, hier kommen die Heeresflieger ins Spiel.

In der Dämmerung hört man das Rotoren knattern der Hubschrauber immer näherkommen. Ein Schwarm NH90 schwebt über den Dächern des Dorfes. Ein Dickes Schwarzes Tau wird aus der Seitentür geworfen an dem Soldaten auf die Dächer abseilen. Das schnelle Abseilen von Hubschraubern, auch Fast Roping genannt, ist ein anspruchsvolles Verfahren. Gerade aber an Orten, wo keine Landung möglich ist, ist das oft der einzige Weg schnell auf den Boden zu kommen. Nachdem sich die Eingreifkräfte gesammelt haben, nehmen sie Kontakt mit dem Führer der Sicherungskräfte auf, um die Evakuierung durchzuführen. Im Schutz der Dunkelheit werden die Sicherungskräfte zu der Landezone außerhalb des Dorfes gebracht und in Gruppen eingeteilt. Hier jedoch stoßen die Bodenkkräfte auf eine Herausforderung, über 50 Personen müssen samt Gepäck ausgefliegen werden, und dann auch noch an verschiedene Orte. Da nur 4 NH90



Fast Roping ist ein schnelles aber auch durchaus anspruchsvolles Verfahren. Deshalb muss es regelmäßig bei Tag und Nacht geübt werden.

zur Verfügung stehen, heißt es Prioritäten setzen. Sollen doch erst die Verwundeten ausgefliegen werden, welche viel Platz im Hubschrauber benötigen? Oder die nicht verletzten Sicherungskräfte welche zum Teil nach Walldürn und zum Teil nach Niederstetten müssen. Nachdem die Priorisierung abgeschlossen war, tauchten auch schon die NH90, welche in einer Holding Area im Süden gewartet haben, über dem Übungsdorf auf und wurden mit Leuchtmitteln in die Landing Zone eingewiesen. Jetzt muss es schnell gehen, jede Minute welche die Hubschrauber am Boden verbringen, birgt in einem realen Einsatz die Gefahr der feindlichen Bekämpfung. Nach kurzer Zeit hebt der Schwarm wieder ab.

Ziel der Übung war es, die Planung und Durchführung einer Evakuierung in Schwarmstärke unter Kriegsnahen Bedingungen zu üben. Das bedeutet, dass die Luftfahrzeugführer bei

Nacht im Tiefflug und ohne GPS Fliegen. Erschwerend kommt noch hinzu, dass, um die Aufklärbarkeit durch die feindliche ELOKA zu erschweren, im sogenannten NOCOMS Verfahren geflogen worden ist. Das bedeutet, dass auf Funkkommunikation zwischen den Luftfahrzeugen weitestgehend verzichtet worden ist.

Der Projektoffizier ist mit den Leistungen der Luftfahrzeugführer und des Schwarmführers zufrieden und kann ein positives Resümee ziehen. Im Hinblick auf das Fliegen ohne GPS merkte er jedoch an, dass dies viel Übung benötige und somit auch bei der nächsten Schwarmweiterbildung Inhalt sein müsse.

Text:
TrspHubschrRgt 30

Bilder:
TrspHubschrRgt 30



Koordination erforderlich:
Spezialeinheiten seilen sich
präzise aus dem NH90 ab.

EIN WORKSHOP DER BESONDEREN ART

Fast Roping in Faßberg

Ende Oktober wurde der Fliegerhorst Faßberg erneut zum Trainingsort für spezialisierte Einsatzkräfte und Spezialkräfte. Sich aus einem Hubschrauber abseilen können – ohne Sicherung und Abseilhilfe – das ist das primäre Ziel der jährlichen Fastrope Days in Faßberg. Für viele Teilnehmenden war die Ausbildung in diesem Jahr etwas Besonderes, denn es wurde erstmalig auch die Erstausbildung am Standort durchgeführt. Das heißt: Von den Grundlagen bis hin zum Abseilen bei Nacht – in nur einer Woche. Zu den diesjährigen Teilnehmenden zählen das Kommando Spezialkräfte (KSK), die Fallschirmjägerregimenter 26 und 31, das Objektschutzregiment der Luftwaffe sowie die Spezialeinsatzkommandos (SEK) aus Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein.

Die ersten Schritte

Der erste Tag begann mit einer grundlegenden Einweisung der Teilnehmer in das Herzstück der Heideflieger: den NH90. Nach den ersten Berüh-

rungen mit dem Hubschrauber ging es direkt weiter mit der theoretischen Einführung in die Fast-Roping-Technik – dicht gefolgt vom Cold Load Training. Dabei handelt es sich um praktische Übungen am abgeschalteten, stehenden Hubschrauber. Da sich unter den zahlreichen Teilnehmenden auch zahlreiche erfahrene Einsatzkräfte befanden, die das Fast Roping bereits in realen Einsätzen angewendet haben, konnten die Neulinge von der Routine und Erfahrung der Erfahrenen profitieren. Der Workshop-Charakter der Fastrope Days ermöglichte es, wertvolle Erfahrungen und Best Practices auszutauschen. Dieser Wissenstransfer war eine zentrale Stärke der diesjährigen Veranstaltung und trug maßgeblich zur Qualität der Ausbildung bei.

Von den Grundlagen in die Praxis

Die Übungen fanden sowohl bei Tag als auch bei Nacht auf dem Fliegerhorst Faßberg und im angrenzenden Standortbereich statt. Der Ablauf war präzise getaktet: Der Hubschrauber

flog im Schwebeflug über die Absetzstelle, das Seil wurde abgeworfen, und die Teilnehmer seilten sich zügig und koordiniert ab. Sobald das letzte Teammitglied sicher den Boden erreicht hatte, fiel das Seil, und der Hubschrauber entfernte sich. Kurz darauf landete er auch schon wieder, um die Einsatzkräfte wieder aufzunehmen – und schon begann der Ablauf von vorne. Ein Drill: immer und immer wieder wurden die Abläufe wiederholt, um Geschwindigkeit, Präzision und Teamkoordination zu perfektionieren.

Aus der Höhe in die Tiefe – Fallschirmsprünge aus dem NH90

Neben dem Fast Roping stand ein weiterer Programmpunkt auf dem Plan: Fallschirmsprünge aus dem NH90. Insgesamt absolvierten die Teilnehmer rund 20 Sprünge aus einer Höhe von bis zu 10.000 Fuß. Diese Ergänzung zum Abseiltraining bot eine ideale Gelegenheit, die Möglichkeiten des NH90 zu testen. Für viele der Teilnehmenden war es dabei das erste Mal, aus diesem Hubschrauber



Mit gelben T und Fahne – die markierte Landezone dient den Fallschirmspringern als Orientierungspunkt für eine präzise Landung.

abzuspringen. Die Erfahrungen aus diesen Sprüngen lieferten wertvolle Erkenntnisse für zukünftige Einsätze.

Ein erfolgreiches Training mit Weitblick

Die Fastrope Days 2024 haben gezeigt, wie wichtig Übung und Zusammenarbeit für spezialisierte Einheiten sind. Vom Abseilen bei Tag und Nacht bis zu den Fallschirmsprüngen aus dem NH90, ob Erstausbildung oder vorhandene Erfahrung – neue Fähigkeiten wurden geschult und wertvolle Erfahrungen gesammelt. Der Austausch zwischen den Einheiten stärkte nicht nur das Wissen, sondern auch die Zusammenarbeit für künftige Einsätze. Ein rundum gelungenes Training mit Blick auf die Praxis.

Text:

*Lt Andy Schmidt,
TrspHubschrRgt 10*

Bilder:

*Lt Andy Schmidt,
TrspHubschrRgt 10*



Der Landezone entgegen: Drei Fallschirmspringer gleiten mit geöffneten Schirmen auf ihr Ziel zu.

RETTER AUS DER LUFT

Ausbildung zur modernen FAE



Zwischen Sicherheit und Gefahr: Fliegerarzt und Notfallsanitäter warten auf die Freigabe der Feldjäger.

Die Nacht liegt schwer über der Einsatzregion. Die Rettungs-Crew eines NH90 Hubschraubers wartet in Bereitschaft. Plötzlich durchbricht ein Funkspruch die Stille: „MedEvac! MedEvac! MedEvac!“. Die Mission beginnt: Forward Aeromedical Evacuation (FAE).

Schnelle Rettung aus der Gefahrenzone

Der Puls steigt, als die Crew aufsteht und der NH90 mit einem dumpfen Dröhnen abhebt. Am Boden kämpft ein Team gegen die Zeit, während das Rotorengeräusch in der Ferne lauter wird. Sie versuchen einen Soldaten zu retten, der von den Splittern einer improvisierten Sprengfalle getroffen wurde. Endlich, ein NH90 setzt zur Landung an. Feldjäger sichern die Landezone und nehmen Verbindung zum Bodenpersonal auf. Das Sanitätsteam bleibt zunächst in der Nähe des Hubschraubers – bereit, bei Frei-

gabe vorzurücken. Ein Funkspruch klärt die Lage auf: Die Kräfte sind freundlich, der Verletzte wurde lokalisiert. Es ist sicher, vorzugehen. Arzt und Notfallsanitäter eilen zum Verwundeten. Die Feldjäger sichern die Umgebung, während das Sanitätsteam den Soldaten stabilisiert und für den Transport vorbereitet. Die Bodenkräfte tragen den Verletzten zum NH90, wo er sicher eingeladen wird. Die Rotoren beschleunigen erneut, und der Hubschrauber hebt ab. Wenige Minuten später liegt die Landezone bereits weit hinter ihnen. Der Soldat schwebt nicht mehr in Lebensgefahr und ist auf dem Weg in ein Krankenhaus. Mission erfolgreich – ein Leben gerettet.

Von der Theorie zur Praxis – Training für den Ernstfall

Damit solch ein Einsatz reibungslos ablaufen kann, ist handlungssicheres und gut ausgebildetes Personal entscheidend. Soldatinnen und Soldaten

des Sanitätsdienstes, der Feldjäger und der Heeresflieger arbeiten eng zusammen. Grundlage dieser Zusammenarbeit bildet dabei die gemeinsame Ausbildung. Diese beginnt vorerst mit Theorie: Unterricht, Sicherheitseinweisung in den NH90, Einweisung in Fliegerweste, Helm, Nachtsichtgerät und Kommunikationsanlage. Anschließend steht noch ein Eingewöhnungsflug an, denn für einige ist es das erste Mal in einem Hubschrauber. Die praktische Ausbildung startet mit einem Cold-Load-Training an einem ausgeschalteten NH90, bei dem das Ein- und Ausladen von Verletzten sowie die sichere Koordination am Hubschrauber geübt werden. Darauf aufbauend werden Einsätze am Tag auf dem Übungsplatz durchgeführt, bei denen die Teams ihre Abläufe unter simulierten Einsatzbedingungen festigen. Abschließend folgen komplexe Nachtlagen, die das gesamte Team fordern und die Fähigkeiten in Stresssituationen testen.



Ein Wächter im Chaos: Der Feldjäger steht schützend vor dem Sanitäter, damit er ungestört einen Verwundeten versorgen kann.

Herausforderungen für das ganze Team

Dem Sanitätspersonal und den Feldjägern stehen viele Herausforderungen entgegen. Die Anzahl der Verletzten steigt, und zusätzliche Einflüsse wie unkooperative Bodenkräfte, Feindangriffe oder unklare und unübersichtliche Situationen erschweren die Einsätze erheblich. Für das medizinische Team bedeutet dies oft, ohne die Unterstützung der Feldjäger agieren zu müssen. Sie müssen dann nicht nur die Versorgung der Verletzten sicherstellen, sondern vor allem auch auf ihre eigene Sicherheit achten. Bei Feindangriffen kann es zudem vorkommen, dass der Hubschrauber vorzeitig abheben muss, um nicht selbst ein Ziel zu werden. In solchen Fällen bleibt oft unklar, ob er erneut in der Gefahrenzone landen kann, was die Belastung und die Verantwortung für die Kräfte am Boden erheblich erhöht. Diese schwierigen Bedingungen

fordern von beiden Teilen des Teams ein hohes Maß an Belastbarkeit und Anpassungsfähigkeit, um in kritischen Momenten richtig zu handeln.

Eine Ausbildung, die Leben rettet

Die FAE-Ausbildung ist nicht nur im Rahmen von Auslandseinsätzen, sondern auch mit Blick auf die Landes- und Bündnisverteidigung, wichtig. Auch wenn äußere Faktoren wie Wetter oder Technik eine reibungslose Durchführung der Ausbildung oft erschweren, bleibt eines klar: Gut ausgebildetes Personal ist für einen realen Einsatz unverzichtbar. Der sichere Umgang an Bord eines NH90 ist dabei von immenser Bedeutung. Die Abschließenden Worte von Hauptfeldwebel Elena bringen es dabei auf den Punkt: „Man kann, so denke ich, ganz realistisch behaupten, dass eine solche Einweisung am Ende im realen Einsatz über Leben und Tod entscheiden kann“.



Schritt für Schritt zur Rettung: Gemeinsam bringen alle Beteiligten den Verwundeten zum NH90.

Text:
Lt Andy Schmidt,
TrspHubschrRgt 10

Bilder:
Lt Andy Schmidt,
TrspHubschrRgt 10

KOMMANDEURWECHSEL AN DER DEUTSCH-FRANZÖSISCHEN AUSBILDUNGSEINRICHTUNG TIGER

Turnusmäßig nach drei Jahren wechselte das Kommando über die Deutsch-Französische Ausbildungseinrichtung TIGER (DFAT) auf dem Fliegerhorst Faßberg von einem deutschen auf einen französischen Stabsoffizier. Der bisherige Kommandeur, Oberstleutnant Thomas Propp, übergab sein Kommando an Colonel Raphaël Le Flohic. Zeitgleich wechselte auch der Stellvertreter; Lieutenant-Colonel Pierre-Henri Nuttin schied aus und neuer stellvertretender Kommandeur DFAT und Kommandeur des deutschen Anteils wurde Oberstleutnant René Breitenstein.

Da es sich um eine Kommandoübergabe einer binationalen Dienststelle handelte, fand sie unter der Leitung der beiden deutschen und französischen Generäle der Heeresfliegertruppe statt. Auf deutscher Seite durch den Kommandeur Kommando Hubschrauber und General der Heeresfliegertruppe, Brigadegeneral Dr. Volker Bauersachs, und dem General der französischen Heeresfliegerschule, Général de brigade David Cruzille.

Der feierliche Appell wurde durch das Heeresmusikkorps Hannover musikalisch begleitet. Den Ehrenzug stellte das Transporthubschrauberregimentes 10 „Lüneburger Heide“. Zudem fanden sich viele Gäste, unter ihnen die Bundestagsabgeordneten Henning Otte und Dirk-Ulrich Mende, sowie die Bürgermeisterin der Gemeinde Faßberg, Kerstin Speder, ein.

In einer kurzen Ansprache dankte Oberstleutnant Propp besonders dem Personal der DFAT, welches mit „bewundernswertem Engagement, Kreativität und Fleiß“ zum Erfolg der Auftragsbefreiung dieser Ausbildungseinrichtung maßgeblich beigetragen hat.

Brigadegeneral Dr. Bauersachs ging in seiner Rede auf die Verdienste des scheidenden Kommandeurs ein. So habe sich Oberstleutnant Propp um die deutsch-französische Kooperation verdient gemacht, die DFAT aus der Pandemie zurück in den normalen Ausbildungsbetrieb geführt und die Integration modernster Ausbildungsmittel

umgesetzt. Mit seinem Einsatz habe Propp den guten Ausbildungsstand und den hervorragenden Ruf des Verbandes maßgeblich aufrechterhalten, betonte der General. So hob er die DFAT als ein strahlendes Beispiel für die deutsch-französische Zusammenarbeit in einem vereinten Europa hervor, das nunmehr auf eine 20-jährige Erfolgsgeschichte zurückblickt.

Général de brigade Cruzille würdigte im Anschluss ebenso die Leistungen des nun scheidenden Führungsduos. Er betonte dabei, dass nicht nur die Führung, sondern das gesamte Personal der DFAT, deutsche wie französische Soldaten und Zivilbedienstete, einen maßgeblichen Anteil an dem Erfolg der DFAT haben. Mit den Worten „Die DFAT steht beispielhaft für den Erfolg der deutsch-französischen Zusammenarbeit und verkörpert das Ergebnis eines ehrgeizigen Unternehmens, zu dem General Charles de Gaulle und Bundeskanzler Adenauer im Jahr 1963 den Anstoß gaben“ fasste Général de brigade Cruzille die Bedeutung der DFAT für beide Nationen zusammen.

Beide Generäle wünschten dem neuen Führungsduo, Colonel Le Flohic, Absolvent des zwölften streitkräftegemeinsamen Generalstabslehrgangs (LGAN), und Oberstleutnant Breitenstein, eine glückliche Hand, die Erfolgsgeschichte der DFAT gemeinsam weiterzuschreiben.

Text:

*Carsten König,
AusbUstgGrp I TAusbZLw*

Bilder:

*Carsten König,
AusbUstgGrp I TAusbZLw*



Passend zum Anlass ließ die Sonne die angetretenen Soldatinnen und Soldaten im besten Licht erscheinen.

SICHTBARER FUSSABDRUCK IN DER LUFTWAFFENKASERNE

Mit Aufstellung des Kommando Hubschrauber (KdoHubschr) hat die Gruppe technisch-logistisches Management für Luftfahrzeuge, Luftfahrtgerät und Zusatzausrüstung des Heeres (TLM LLZH) mit seinen fast 100 Soldatinnen und Soldaten als eine der Fachgruppen des KdoHubschr und als Nachfolger der Gruppe Betriebs- und Versorgungsverantwortung in der Abteilung Flugbetrieb der Division Schnelle Kräfte die Aufgabe des technisch-logistischen Managements der Luftfahrzeuge des Heeres wahrgenommen. Aufgrund der engen Zusammenarbeit mit den Abteilungen der Luftwaffe und anderen für den Flugbetrieb relevanten Dienststellen in der Luftwaffenkaserne Köln-Wahn sowie dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr wurde die Grp TLM in der Luftwaffenkaserne Köln-Wahn beheimatet. Hier ist es üblich, dass sich die ansässigen Einheiten mit ihrem Wappen kennzeichnen. Daher

war es Ansporn der Grp TLM, das Wappen KdoHubschr an prominenter Stelle anzubringen und allen zu zeigen: Das Heer ist auch hier.

Die Projektgruppe hat dazu den ehemaligen Wappenträger des Materialamtes der Luftwaffe, einen großen Findling, in unmittelbarer Nähe der bereits vor einiger Zeit aufgestellten Alouette II identifiziert und das Wappen anfertigen lassen. So lässt sich die Zugehörigkeit der Grp TLM direkt vor dem „Hauptgebäude“ am besten abbilden.

Am 14. November 2024 war es soweit. Gemeinsam mit dem Gruppenleiter TLM, Oberst Marcus Steil, enthüllte der Leiter Fachgruppen, Oberst i.G. Bodo Schütte, das Wappen im Anschluss an eine „DEMAR“-Informationsveranstaltung. Mit einer zünftigen Bratwurst im Brötchen und ein paar Getränken tauschten sich die Anwesenden danach über die anstehenden Veränderungen auf dem

Weg in den Standardregelungsraum DEMAR aus. Im Jahr 2025 wird sich die Grp TLM auflösen und überwiegend in die CAMOBw übergehen. Hier werden ca. 75 Prozent des Personals wesentliche Aufgaben des technisch-logistischen Managements der Luftfahrzeuge des Heeres in der neu aufzustellenden CAMOBw wahrnehmen. Der verbleibende Anteil stellt den Grundstock für die ebenfalls neu aufzustellende Führung des Instandhaltungsbetriebs (IHB) Heer dar, der als Teil des KdoHubschr ebenso in Köln verortet sein wird. Das Wappen am Stein wird also auch weiterhin einen Standort des KdoHubschr in der Luftwaffenkaserne Köln-Wahn schmücken und den Fußabdruck des KdoHubschr deutlich aufzeigen.

Text:

Grp TLM LLZH

Bilder:

Grp TLM LLZH



KOMPANIEFELDWEBEL DER HEERESFLIEGER TAGEN IN FRITZLAR

Vom 10. bis 11. Dezember 2024 fand die 2. Kompaniefeldwebeltagung der Heeresfliegertruppe in Fritzlar statt. Insgesamt nahmen 24 Kompaniefeldwebel an diesem wichtigen Austausch teil. Neben den Spießern waren hochrangige Vertreter des Kommando Hubschrauber anwesend, darunter Brigadegeneral Dr. Volker Bauersachs, sein Chef des Stabes als auch sein Personalstabsoffizier.

Die Tagung begann mit einem Rückblick auf die Spießtagung des Vorjahres, gefolgt von einem Lagebild, das die derzeitigen Herausforderungen und Erfolge der Heeresfliegertruppe beleuchtete. Ein besonderes Lob wurde den Kompanien und Verbänden für ihren herausragenden Einsatz bei vergangenen Missionen, einsatzgleichen Verpflichtungen und weiteren Unterstützungsleistungen, durch den Kommandeur ausgesprochen. Ein weiteres zentrales Thema der Tagung war die Weiterentwicklung des Fachkommandos hin zu einem operativen

Kommando. Auch die Personallage wurde intensiv diskutiert, insbesondere im Hinblick auf die Gewinnung und Bindung von qualifiziertem Personal. Weitere wichtige Punkte waren die Einführung des neuen leichten Kampfhubschraubers sowie die Stärkung des Internationalen Hubschrauberausbildungszentrums (IHTC) und seiner Ausbildungsorganisation.

Höhepunkt des ersten Tages waren dabei die Fachvorträge von Herrn General Dr. Bauersachs als auch der vom Chef des Stabes, Herrn Oberstleutnant i.G. Sebastian Koehler. Konstruktiv kritische Rückfragen aus dem Plenum bereicherten dabei die Diskussion. Ein gemeinsames Tagungsfoto und die Besprechung der Großvorhaben des Folgejahres – wie bspw. GRIFFIN LIGHTNING 2025 – rundeten den Tag ab. Der Kommandeur skizzierte zudem die Vision einer zukunftsfähigen Heeresfliegertruppe, auch wenn endgültige Entscheidungen von höheren Kommandobehörden noch abgewartet

werden müssen, scheinen die Hausaufgaben gemacht zu sein.

Bei einem gemeinsamen Abendessen in der OHG nach vorherigem Besuch und Führung im Fritzlarer Dom St. Martin, wurden in informeller Atmosphäre nicht nur alte Erinnerungen geteilt, sondern auch Visionen für die Zukunft beim anschließenden Kameradschaftsabend ausgetauscht. Zudem boten sich Gelegenheiten persönlicher Gespräche unter Spießkameraden, als auch mit den angesprochenen Gästen, zu vertiefen.

Der zweite Tag begann mit weiteren Fachvorträgen des Personalstabsoffiziers des Kommandos und der Spieße des IHTC, des Systemzentrums Drehflügler Heer sowie des Transporthubschrauberregiments 30.

Die Tagung bot erneut Gelegenheit, Erfahrungen zu teilen, Herausforderungen zu benennen und gemeinsame Lösungsansätze zu entwickeln. Die Teilnehmer bewerteten die Veranstaltung als gelungen und äußerten den Wunsch, diese Tagung auch im kommenden Jahr in diesem Format fortzuführen. Die Mischung aus Sachthemen, strategischer Diskussion und kameradschaftlichem Austausch macht die Spießtagung zu einem wichtigen Element der Weiterentwicklung und Zusammenführung der Heeresfliegertruppe. Zum Abschluss dankte der Kdr allen Anwesenden für deren wichtigen Beiträge, als auch insbesondere Herrn Oberstabsfeldwebel Andreas mit dem Wappen des KdoHubschr für die Vorbereitung und Organisation der Tagung.

Text:

OStFw Rayk Schultze

Bilder:

StGefr Schraps, KpftHubschrRgt 36



Zum zweiten Mal tagen die Kompaniefeldwebel der Heeresflieger. Das traditionelle Erinnerungsfoto darf dabei nicht fehlen.

KOMMANDOÜBERGABE BEI DEN HEIDEFLIEGERN

Am Donnerstag, den 28. November 2024 wurde das Kommando über das Transporthubschrauberregiment 10 „LÜNEBURGER HEIDE“ im Rahmen eines feierlichen Appells von Herrn Oberst Cay Goedelt an Herrn Oberstleutnant Thorsten Piecha übergeben. Viele hochrangige Gäste nahmen teil, darunter Generalmajor a.D. Dr. Budde und Vertreter umliegender Dienststellen. Ein Überflug von drei NH90 und einem A400M der Luftwaffe gaben der Veranstaltung einen würdigen Rahmen. Einziger Wehrmutstropfen war die Abwesenheit des Kommandeurs Kommando Hubschrauber. „General Dr. Bauersachs hatte die feste Absicht, die gestrige Veranstaltung bei der DFAT und die heutige Übergabe selbst durchführen zu wollen, obwohl es ihm am Dienstag echt schlecht ging. Wäre es eine einfache Erkältung gewesen, dann hätte er die Zähne zusammengebissen und sich durchgekämpft. Als aber der zweite Strich, mahndend wie ein dicker Balken zur Vernunft rief, hat er resigniert an mich übergeben. Glauben Sie mir, er wäre bedeutend lieber hier, als zu Hause, unabhängig von seinem Gesundheitszustand.“ Entschuldigte Oberst i.G. Bode Schütte, stellvertretender Kommandeur Kommando Hubschrauber, den Abwesenden.

„In unseren gemeinsamen viereinhalb Jahren durften und [...] mussten wir eine Menge gemeinsam erleben.“

Oberst Goedelt führte das Regiment seit Juni 2020 durch eine fordernde Zeit: Corona-Pandemie, Einsätze in Afghanistan und Mali, die Flutkatastrophe im Ahrtal und die Vorbereitung auf mögliche Evakuierungen deutscher Staatsbürger aus dem Ausland. Die erfolgreiche Bewältigung dieser Herausforderungen schrieb er nicht nur seiner Führung zu. In seiner Ab-



Ein Symbol der Verbundenheit: Oberstleutnant Piecha (l.), Oberst Schütte (m.) und Oberst Goedelt (r.) reichen sich gemeinsam vor der Truppenfahne die Hände.

schiedsrede hob er die Leistungen aller Angehörigen des Regiments in dieser ereignisreichen Zeit hervor: „Das Transporthubschrauberregiment 10, die Heideflieger, das ist nicht der Kommandeur, das sind Sie, die Menschen des Regiments, und im besten Fall durfte ich ein Teil davon, ein Teil von Ihnen sein, [...] ein Heideflieger sein.“ Nun übernimmt Oberst Goedelt eine neue Aufgabe – im operativen Führungskommando der Bundeswehr in Berlin.

„Ich darf von hier fortgehen, im Bewusstsein, [...] sie in gute Hände übergeben zu können.“

Mit Oberstleutnant Piecha übernimmt ein vertrautes Gesicht das Kommando, denn von 2019 bis 2022 war er

bereits als stellvertretender Kommandeur im Regiment tätig und arbeitete eng mit Oberst Goedelt und auch seinem Vorgänger zusammen. Er kennt die Menschen und die Abläufe des Regiments bereits – was ihm einen raschen Einstieg in seine Rolle als Kommandeur ermöglichte. Mit den Worten „Ich bin wieder da!“ meldete er sich bei seinen Soldatinnen und Soldaten zurück. Fest entschlossen, die Heideflieger nach vorn zu bringen.

Text:

*Lt Andy Schmidt &
Hptm Sophie Westphal,
TrspHubschrRgt 10*

Bilder:

Carsten König

JAHRESRÜCKBLICK 2024 TIGER BESUCHERHALLE

Der Weg zur Nachwuchsgewinnung und Öffentlichkeitsarbeit



So ernst die aktuellen Themen auch sein mögen, darf der Humor nie zu kurz kommen. So auch beim Besuch des Inspektors des Heeres bei den Kurhessen.

Das Jahr 2024 geht zu Ende und der Rückblick zeigt, die Besucherhalle ist weiterhin ein voller Erfolg. Der TIGER präsentierte sich auch dieses Jahr wieder dem Nachwuchs und der Öffentlichkeit. In zwölf Monaten 2.162 Besucher, die das Kampfhubschrauberregiment 36 und den Standort Fritzlar in 43 Veranstaltungen etwas kennenlernen konnten. Das Projekt lebt weiterhin nur durch die gelebte Kameradschaft und durch die tolle Unterstützung aller Bereiche des Standortes Fritzlar.

Aller Anfang ist schwer, doch das Verständnis und der Zuspruch wachsen

Viele Anfragen für Besuche haben das Kampfhubschrauberregiments 36 erreicht. Die Bandbreite erstreckte sich von Spottern, Reservistenkameradschaften, Betriebsausflügen bis hin zu Schülergruppen und bereits 2025 sind die geplanten Besucherwochen heiß begehrt und teilweise geplant. Das Verständnis jedoch

auch mal bei nachts die TIGER hören zu müssen, stieg in der Bevölkerung riesig, vielmehr bekamen wir sogar mittlerweile mehr positives Feedback und Zuspruch als Negatives.

Einige Herausforderungen waren bereits im Jahr 2023 zu meistern und sind es leider immer noch. So gab/gibt es keine Heizung, Farbe rieselt von der Decke und verschmutzt die Ausstellungsmittel sowie die Sitzgelegenheiten, das Problem der Sanitäranlagen wurde aber zum Glück beseitigt.

Nicht nur die Karrierecenter und Karriereberatungsbüros sind begeistert

In einer Mail an die Karrierecenter Hannover und Mainz sowie an die Karriereberatungsbüros in der räumlichen Nähe wurde das Angebot 2023 offeriert und noch für einen Aprilscherz gehalten. Mittlerweile hat sich aber eine sehr starke und gute Zusammenarbeit im Jahr 2024

entwickelt. Selbst Elternabende mit Schulen der Umgebung wurden durchgeführt und waren ein toller Erfolg bei diesen das Selbstverständnis und das Bild des Soldaten in der Öffentlichkeit extrem zu steigern. Das Kampfhubschrauberregiment 36 kann aus eigenen Erfahrungen einfach nur jeden Standort dazu raten, wenn möglich diese Art von Öffentlichkeitsarbeit abzubilden. Eines der erfolgreichsten Projekte im Jahr 2024 war die Job Messe des BFD in der Halle, diese war sehr gut besucht und konnte auch den Soldaten des Standortes und der Umgebung eine große Chance geben, wichtige Kontakte für die Zukunft zu knüpfen.

Ergebnis 2024

43 Veranstaltungen mit 2162 Besuchern konnten umgesetzt werden. Dabei konnten 1.656 Schüler (Hauptschüler 465 / Realschüler 543 / Gymnasialschüler 648) erreicht werden sowie 506 Personen ziviler und militärischer Firmen und Verbände.

Dabei:

- CSU Haßberge
- FAUST Frankfurt
- BFD Job Messe in der Halle
- FWD-Tag (Möglichkeiten der Verlängerung)
- Rotary mit einer Delegation aus England
- Volksbund Deutscher Kriegsgräberfürsorge
- Bundesamt für Migration und Flüchtlinge
- Firmen mit Betriebsausflügen
- BAAINBw
- Bildungszentrum der Bundeswehr
- Barrierefreiheit e.V.
- Wasser und Bodenverband Marburger Land
- Territoriales Führungskommando der Bundeswehr
- EloKaBtl 932 mit einer Offizierweiterbildung
- FlgRgt 2 mit einer Offizierweiterbildung
- DEU/GBR PiBrBtl 130 mit einer Offizierweiterbildung
- Schulen der Umgebung mit Projektwochen

Besondere Ehrengäste Besuchen das Regiment und die Besucherhalle

Der Inspekteur des Heeres, Generalleutnant Alfons Mais, wie auch der Bundesminister der Verteidigung, Boris Pistorius, besuchen das Regiment und besichtigen die Besucherhalle. Auch diese Besuche endeten mit viel Zuspruch und wurden aus Sicht des Regiments positiv bewertet.

Der Besuch des Bundesministers der Verteidigung am 24. September 2024 war kurz aber intensiv und ein kompletter Erfolg. Nach der Einweisung im Bereich der Simulation und der Technik wurde die Besucherhalle als Möglichkeit genutzt, um die persönlichen Gespräche des Ministers mit den Soldaten zu führen. Hier lag auch ganz klar und deutlich der Schwerpunkt des Ministers und alle Soldaten spürten das Interesse und wie sehr sie wahrgenommen wurden. Nach dem Pressestatement ging es zum



Im Gespräch mit dem Regimentskommandeur und einem Soldaten erhält der Bundesminister der Verteidigung Informationen aus erster Hand zum Kampfhubschrauber TIGER.

nächsten Termin, aber das Interesse am Kampfhubschrauberregiment war geweckt und ein Wiederholungsbesuch soll – wenn möglich – in der näheren Zukunft erfolgen.

Zum Abschluss des Jahres 2024 konnte wieder der Nikolaus in der Besucherhalle Fritzlar zur Geschenkeübergabe an Kinder der Umgebung begrüßt werden und für viele strahlende Augen sorgen.

Aussichten

Die „Besucherhalle“ – aus Sicht des Kampfhubschrauberregiments 36 ein Erfolg, der hoffentlich noch über das Jahr 2026 andauern wird. Die ersten Termine für das Jahr 2025 sind vergeben und mit großem Dank an alle Unterstützer des Kampfhubschrauberregiments 36 und des

Standortes Fritzlar blicken wir zuversichtlich nach vorn.

Wie lange dieser Erfolg andauern kann, ist auch von der weiteren Nutzungsplanung der Besucherhalle abhängig. Diese ist derzeit ab 2026 im Rahmen der Aufnahme des Leichten Kampfhubschraubers 145 für die Ausphasung Tiger vorgesehen. Dann wäre es auf dem Niveau mit der Nachwuchsgewinnung und der Öffentlichkeitsarbeit wieder vorbei.

Text:

*Hptm Michael Meysing,
KpfHubschrRgt 36*

Bilder:

KpfHubschrRgt 36

SONNTAGSANTRETEN BEIM HEERESVERBINDUNGSSTAB USA 5



Kein klassisches Gruppenbild, ein besonderes: Die Kulisse ist so einmalig wie die Beförderung zum Leutnant selbst.

Traditionell wird einmal im Jahr in Enterprise, der Garnisonsstadt bei Fort Novosel in Alabama, ein besonderer Ort von den dort eingesetzten deutschen Soldaten aufgesucht: Ein öffentlicher Parkplatz neben einem Gebäude, dessen Seitenwand mit einem ca. 45 Meter breitem Bild verziert ist. Auch 2024 wurde das Stammpersonal – derzeit nur vier Kameraden – gemeinsam mit den Trainingsteilnehmern der Teilstreitkräfte Heer, Luftwaffe und Marine auf 16:30 Uhr CDT in die Innenstadt befohlen; ungewöhnlicherweise an einem Sonntag. Aber der Grund leuchtet ein, denn zu dieser Zeit haben die angrenzenden kleinen Geschäfte der Main Street an einem Sonntag geschlossen und die Kirchgänger haben die nahegelegenen Gottesdienststätten verlassen. Der Blick auf den Parkplatz und das imposante Bild ist frei.

Auch der Oberfähnrich Jacob K., Angehöriger des Hubschraubergeschwaders 64 der Luftwaffe, war

anwesend. Er absolvierte als Teilnehmer des Trainings „Initial Entry Rotary Wing“ die Hubschrauberführergrundausbildung am Center of Excellence in Fort Novosel, Alabama. Und für ihn wurde dieses Antreten ein besonderes Ereignis, denn rechtzeitig vor dem Termin war sie da – die Beförderungsurkunde für den jungen Luftfahrzeugführeranwärter.

Die stilvolle Wirkungsbeförderung wurde durchgeführt vom Leiter Heeresverbindungsstab USA 5, Oberstleutnant Thomas Wüstefeld, unterstützt von seinem Stellvertreter.

Stellen sich noch zwei Fragen:

1. Warum haben die Soldaten bunte Mützen auf?

Die Teilnehmer der verschiedenen Trainings werden – zur Motivation und Teamförderung – mit farblich unterschiedlichen Kappen ausgestattet und die durften zu diesem Anlass getragen werden.

2. Haben die Soldaten infolge des Antretens am Wochenende Anspruch auf Dienstzeitausgleich oder Wochenenddienstzulage erworben?

Nein, alle Kameraden wurden nach dem Antreten mit Sachbezügen durch den Dienststellenleiter entlohnt – einem verzierten und lecker gefüllten Donut vom örtlich berühmten Hersteller in Downtown Enterprise!

Text:
OTL Wüstefeld, HVStab USA 5

Bilder:
privat



Drei Kommandeure zugleich: Neben dem strahlenden Regimentskommandeur übergibt der scheidende Tauberfränkische Kommandeur das Ehrenamt wehmütig an seinen Nachfolger.

TAUBERFRÄNKISCHER ABEND

Wenn Tradition verbindet

„Zeitenwende – Impressionen und Lehren aus der Übung SWIFT RESPONSE 2024“ - Unter diesem Motto fand am 7. November 2024 der Tauberfränkische Abend in der Herrmann-Köhl-Kaserne in Niederstetten statt. Diese seit über 20 Jahren bestehende Traditionsveranstaltung ist einer der Höhepunkte im Kalender des Transporthubschrauberregiment 30 und dient der Pflege der zivil-militärischen Zusammenarbeit in der Region.

Bei seiner Begrüßungsrede betonte Oberst Lars Persikowski, Kommandeur Transporthubschrauberregiment 30, vor rund 230 Gästen, dass die Umsetzung der Zeitenwende viel von seinen Soldatinnen und Soldaten aber auch von der Gesellschaft abverlange. Blicke man auf SWIFT RESPONSE zurück, wurden rund

200 Fahrzeuge und 14 Hubschrauber nach Rumänien verlegt – eine herausragende Leistung aller Beteiligten. Derartige NATO-Großübungen werden auch künftig den Auftrag des Regiments prägen, hob der Kommandeur hervor.

Neuer Tauberfränkischer Kommandeur gekürt

Highlight des Abends war wieder einmal die Ernennung des „Tauberfränkischen Kommandeurs“. Dieser Titel ist ein Ehrenamt, das für jeweils ein Jahr an Personen des öffentlichen Lebens, der Politik und der Wirtschaft verliehen wird, die sich besonders für die zivil-militärische Zusammenarbeit in der Region einsetzen. Für das kommende Jahr wird die Ehre Martin Jauss zuteil. Damit wechselt die Verantwortung vom Vorsitzenden

der Markelsheimer Weingärtnergenossenschaft, Michael Schmitt, zum Sprecher der Geschäftsführung der Firma Würth Industrie Service in Bad Mergentheim.

Text:
TrspHubschrRgt30

Bilder:
TrspHubschrRgt30

FLASH-NEWS

TRUPPENBESUCH I

Am 19. August 2024 besuchte die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesministerium der Verteidigung, Siemtje Möller, den Standort Bückeburg. Neben den Aufgaben des Kommando Hubschrauber interessierte sie insbesondere der Ausbildungsbetrieb am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum.

TRUPPENBESUCH II

Nur wenige Tage später erreichte ein weiterer Gast das Kommando Hubschrauber. Der Inspekteur des Sanitätsdienstes, Generalstabsarzt Dr. Ralf Hoffmann, schwor die Soldatinnen und Soldaten unter Verweis auf das kurz zuvor vorgestellte Konzept Aeromedical Evacuation auf eine noch engere Zusammenarbeit in der Zukunft ein.

INFORMATIONSTAG

Vom 3. bis 6. September 2024 informierten Angehörige des Bundesamtes für das Personalmanagement der Bundeswehr die Heeresflieger über ihre beruflichen Weiterentwicklungsmöglichkeiten. Die mehrtägige Informationsreise lag in den Händen von BAPersBw III 1.4.

GEBURTSTAG

Die Division Schnelle Kräfte feierte im September ihren zehnten Geburtstag. Im Jahr 2014 begann mit dem Aufstellungsappell in Stadtallendorf die Geschichte der Division, die aus der Division Spezielle Operationen und der Division Luftbewegliche Operationen hervorgegangen ist.

KOMMANDEURTAGUNG

Brigadegeneral Dr. Volker Bauersachs lud zur dritten Kommandeurtagung Kommando Hubschrauber ein. Am 14. und 15. Oktober 2024 fanden sich die Kommandeure zum intensiven Austausch in Bückeburg ein.

INFORMATIONSTAGUNG

Im November 2024 fand die Informationstagung statt, zu der General Flugbetrieb Heer jährlich lädt. Die Besonderheit im Jahr 2024: Die Indienststellung des Leichten Kampfhubschraubers am 20. November 2024 durch den Inspekteur des Heeres, Generalleutnant Alfons Mais.

TAUBERFRÄNKISCHER ABEND

In bewährter Tradition veranstaltete das Transporthubschrauberregiment 30 „Tauberfranken“ am 07. November 2024 den Tauberfränkischen Abend. Das jährlich wechselnde Ehrenamt des „Tauberfränkischen Kommandeurs“ hat nun Martin Jauss, Sprecher der Geschäftsführung der Firma Würth Industrie Service, inne.

SPENDENÜBERGABE

Am 18. Dezember 2024 übergab Oberst Lars Persikowski, Kommandeur Transporthubschrauberregiment 30 „Tauberfranken“, die letzte Spende des Jahres an das Bundeswehr Sozialwerk e.V.. Insgesamt haben die Soldatinnen und Soldaten aus Niederstetten über das Jahr verteilt 13.600 Euro gesammelt.





TERMINE 1. HALBJAHR 2025

© Freepik

JANUAR

Kommandowechsel in Fritzlar: Oberst Sönke Schmuck übergibt am 16. Januar 2025 das Kampfhubschrauberregiment 36 „Kurbessen“ an Oberst Thomas Blum.

FEBRUAR

Vom 03. bis 05. Februar 2025 führt Kommandeur Kommando Hubschrauber die erste Kommandeurtagung 2025 durch.

MÄRZ

Nach drei Jahren übergibt Oberst Lars Persikowski am 06. März 2025 das Kommando über das Transporthubschrauberregiment 30 an seinen Nachfolger.

JUNI

Erneut öffnet der Heeresflugplatz Achum die Tore für interessierte Besucherinnen und Besucher und stellt die Leistung der Bundeswehr dar. Am 28. Juni 2025 laden die Heeresflieger zum Tag der Bundeswehr 2025.

JULI

Bereits zu Jahresbeginn freuen sich die Angehörigen des Transporthubschrauberregiments 30 sowie ihre Familien auf den bevorstehenden Familientag. 2025 findet dieser im Juli statt.

IMPRESSUM

Herausgeber:
General der Heeresfliegertruppe
Brigadegeneral Dr. Bauersachs
(V.i.S.d.P.)

Kontakt:
Kommando Hubschrauber
Redaktion NACH VORN
Ulmenallee 13a
31675 Bückeburg
Tel.: 057 22-94-1085

E-Mail:
[KdoHubschrPresse@
bundeswehr.de](mailto:KdoHubschrPresse@bundeswehr.de)

Gesamtherstellung:
Fachmedienzentrum IHTC
Drucklegung: 5. KW

Auflage 01/2025

Diese Publikation ist Teil der Informationsarbeit der Bundeswehr. Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.



BUNDESWEHR