

DAS FLIEGENDE BLATT



Die Zeitung für **50.** Jährerhorst Wunstorf

Dezember 2016



Ausgabe

Ausgabe 50



Foto: Markus Schulze

Liebe Freunde, liebe Leserinnen und Leser,

Vor Ihnen liegt die 50. Ausgabe des Fliegenden Blatts.

Eine stolze Zahl ist erreicht und zeigt, dass die unterschiedlichsten Redaktionsteams, seit der 1. Ausgabe vom März 2000, immer wieder an dem Ziel gearbeitet haben, die Geschichte und die Geschichten um den Fliegerhorst Wunstorf, seiner Einheiten und den Lufttransport zu vermitteln.

Das erste Vorwort schrieb der damalige Kommodore, Oberst Joachim Wundrak, der ein Jahr zuvor Initiator für die Gründung des Freundeskreises Fliegerhorst Wunstorf war.

Das Jahr 2000 war das Jahr der EXPO 2000 in Hannover, und auf dem Fliegerhorst fand im Juni der Tag des Lufttransportes mit vielen nationalen und internationalen Teilnehmern statt.

Der Kommandeur des Lufttransportkommandos und frühere Kommodore des LTG 62, Generalmajor Reinhart Hoppe, wurde in Wunstorf mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet.

Im Februar kehrten Angehörige des Geschwaders aus ihrem Sanitätseinsatz in Ost Timor aus Darwin (Australien) zurück, um bereits im März zu einem neuen Einsatz nach Mozambique aufzubrechen. Mindestens eine Million Menschen waren dort von einer gewaltigen Überschwemmung betroffen.

Für die Traditionsgemeinschaft LTG 62 (Vorsitzender war der Kommodore, sie gehörte damals noch dem Dachverband LTKdo an und war kein eigenständiger eingetragener Verein) wurde ein neuer Geschäftsführer gefunden. OTL Winfried Wallraff übernahm, neben seiner dienstlichen Aufgabe als Flugsicherheitsstabsoffizier, die Leitung der Traditionsgemeinschaft.

Über all diese Ereignisse berichtete das erste Fliegende Blatt auf 16 Seiten und mit einer Auflage von 1000 Exemplaren.

Viel hat sich seit dem Jahr 2000 ereignet. Das Erscheinungsbild des Fliegenden Blatts hat sich gewandelt - aus dem schwarz-weiß Exemplar wurde ein teilweise farbig gestaltetes und später ein gesamt farbiges Exemplar in A4 Format. Dieses Format haben wir bewusst gewählt, um eine größere Schrift für die älteren Leser zu ermöglichen. Auch die Bilder konnten größer und damit aussagekräftiger gestaltet werden. Wegen der gestiegenen Mitgliederzahl in beiden Vereinen wurde die Auflage auf 1.500 Exemplare erhöht.

Geändert hat sich jedoch nicht das Ziel: Berichterstattung und Dokumentation der Geschichten und der Geschichte des Fliegerhorstes im Wandel der Zeit.

Geändert hat sich aber der Fliegerhorst. Mit der Entscheidung zur Stationierung des A400M wurde der Horst total „umgegraben“, Landebahn und Abstellflächen sowie neue Hallen und andere Gebäude in beeindruckender Größe gebaut, die Organisationen der stationierten Einheiten an die neuen Aufgaben angepasst, und letztendlich das neue Flugzeug in den Einsatz gebracht.

Über all dies haben wir berichtet, um Ihnen einen ständigen Überblick über die spannende Verwandlung dieses Fliegerhorstes und seines Aufgabenspektrums zu schildern. Wir wollten Ihnen auch aufzeigen, wie die Soldaten und zivilen Mitarbeiter den Herausforderungen begegnen und sie meistern. Auch in Zukunft wollen wir das tun und ich bin mir sicher, dass uns das gelingen wird.

Nun viel Freude beim Lesen der Jubiläumsausgabe.

Ihr **Werner Koch**, OTL a.D. und Redaktionsleiter



ADAC

Alles aus einer Hand.
Bei Ihrem ADAC.

Wir können mehr ...
als nur abschleppen.

- Reisebüro
- Versicherungen
- Finanzdienstleistungen
- Reiseliteratur
- Fahrsicherheitstraining
- Luftrettung
- Motorsport
- Verbraucherschutz
- Clubvorteile

ADAC Niedersachsen/
Sachsen-Anhalt e. V.
Lübecker Str. 17
30880 Laatzen
Telefon 05102 90-0
www.adac.de

Inhalt	Seite
Editorial	2
Grußwort Kommodore	3
A400M Einsatz	4-5
Truppenversuch Fallschirm	6-7
Volkstrauertag	8-9
Technik C-Check	10-11
Technische Ausbildung	12-13
Besuch Freundeskreis	14
Wohltätigkeitskonzert	15
Wintervorbereitung	16-17
Verabschiedung	18
Offizierheimgesellschaft	19
Energieversorgung	20
Beladeübung	21
TGLW	22-23
Historische Seite	24-25
Geburtstage TGLW + FrKrs	26-27

Liebe Leserinnen und Leser des Fliegenden Blattes, liebe Freunde des Lufttransportgeschwaders 62,

ein spannendes, aufregendes und arbeitsreiches Jahr 2016 geht zu Ende. Neben zahlreichen Routineflügen, insbesondere in die aktuellen weltweiten Einsatzgebiete der Bundeswehr, ist es uns im vergangenen Quartal gelungen, erste taktische Flüge mit dem Airbus A400M durchzuführen. Dazu zählen Flüge im Tiefflug, das Landen und Starten auf Behelfsflugplätzen und das Absetzen von Freifallspringern. Mit den in diesem Jahr noch zu erwarteten Auslieferungen von zwei weiteren A400M wird sich das Einsatzspektrum nochmals vergrößern. Der voraussichtlich Anfang Dezember 2016 siebte ausgelieferte A400M wird als erstes taktisches Luftfahrzeug über Basisfähigkeiten im Bereich der Luftbetankung und des elektronischen Selbstschutzes verfügen. Wir werden in der folgenden taktischen Einsatzprüfung und der anschließenden Ausbildung wieder in vielen Bereichen Neuland betreten und Pionierarbeit leisten müssen.

Eine besondere Herausforderung stellte der erste Flug in ein latentes Bedrohungsgebiet dar. Der Ende September 2016 durchgeführte Einsatz nach Gao im Nordosten Malis unterstreicht nicht nur die bereits aufgebaute Leistungsfähigkeit unseres fliegerischen und technischen Personals, sondern er relativiert zahlreiche Einschätzungen und Kommentare sogenannter „Fachleute“ in Hochglanzpublikationen und Fachmagazinen. Ich bin stolz auf die Leistungen unserer Frauen und Männer. Der A400M Simulator ist inzwischen durch das Luftfahrtbundesamt zertifiziert worden. Er genügt damit höchsten Qualitätsstandards. Unsere A400M Piloten können nun ab sofort die erforderlichen Flugstunden zur Verlängerung ihrer Lizenzen ohne Einschränkungen ausschließlich im Simulator erbringen. Wer den Fliegerhorst betritt, bemerkt die sich weiter



abzeichnenden infrastrukturellen Veränderungen. Der Neubau der großen Wasch- und Wartungshalle, der Passagierabfertigung und des Frachtterminals im Bereich der Hauptwache schreiten zügig voran. Die Übergabe der Gebäude ist absehbar und sie transformieren den Fliegerhorst weiter zu einem der modernsten militärischen Flugplätze Europas. Zur Verringerung der Belastung der Anwohner in Großenheidorn und Steinhude bei Nachtflügen werden sogenannte Blendschutztrichter angebracht, die die Lichtemission der Anflugbefeuerung für die Anwohner reduzieren werden. Die im vergangenen Quartal durchgeführten Geschwaderveranstaltungen erfreuten sich erneut eines beeindruckenden Zuspruches. Das

Biwak und die Vortragsveranstaltungen in und außerhalb des Fliegerhorstes waren außergewöhnlich gut besucht. Die Mitgliederzahlen sowohl der Traditionsgemeinschaft als auch des Freundeskreises steigen weiter signifikant. Sie sprechen für ein funktionierendes Miteinander von Aktiven, Reservisten, Ehemaligen und Freunden des Lufttransportgeschwaders 62 aus dem zivilen Umfeld. Ich möchte an dieser Stelle nicht versäumen, den Angehörigen des Geschwaders zu danken, die sich aktuell in den Einsatzgebieten der Bundeswehr befinden. Viele leisten auch während der Weihnachtsfeiertage Ihren Dienst auf dem Balkan, in der Türkei, in Afghanistan oder in Mali. Ich wünsche allen eine sichere Heimkehr nach Hause. Ihnen wünsche ich ein gesegnetes Weihnachtsfest sowie ein gesundes, erfolgreiches und friedvolles Neues Jahr 2017. Ich lade sie bereits heute zum Neujahrsempfang auf dem Fliegerhorst Wunstorf am 13.01.2017 ein.

Ihr

Ludger Bette



**wunstorfer
wbauverein**
...weil besser!

**Mein
Immobilienmakler!**

ivd Julia Langkopf
Telefon 0 50 31 / 95 45 18
makler@wbauverein.de

Einsatz unter besonderen Sicherheitsaspekten

Wie transportiert man ein Container-Verladesystem mit einem Gesamtgewicht von 16 Tonnen von Deutschland nach Mali?

Diese Frage war im September 2016 auf der Tagesordnung des Einsatzführungskommandos der Bundeswehr. Die Bundeswehr nimmt in Mali an der UN-Friedensmission MINUSMA teil. Im Rahmen dieses Einsatzes wurde entschieden, die unbemannte und unbewaffnete Drohne HERON 1 zum Schutz der eingesetzten Soldaten nach Mali zu verlegen und in Gao zu betreiben.

Der Transport der zerlegten Drohne und der Bodenkontrollstation erfolgt in Containern. Zum Be- und Entladen dieser Container wird ein entsprechend großes Be- und Entladegerät benötigt.

Die Luftwaffe betreibt das System „PFA 50“. Dieses selbstfahrende, vielseitig einsetzbare System wiegt 16 Tonnen, kann bis zu 22,7 Tonnen heben, bis zu fünf Absetzplattformen aufnehmen und ist damit ideal geeignet, HERON Container zu entladen.

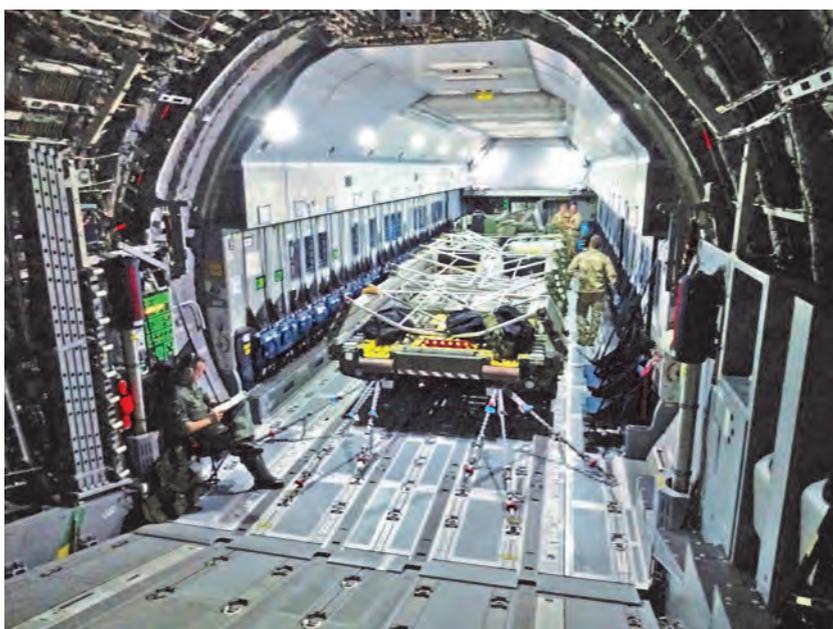
Von Wunstorf nach Gao sind es ca. 4.100 Kilometer (Luftlinie). Gao liegt im Nordosten Malis und besitzt einen Behelfsflugplatz, der durch Kriegshandlungen in den letzten Jahren in Mitleidenschaft gezogen wurde. Im Rahmen der Transportvorbereitungen zeigte sich schnell, dass der Airbus A400M das einzige westliche Transportflugzeug ist, mit dem der „PFA 50“ unzerlegt transportiert und nach Gao verbracht werden kann. Die Führung der Luftwaffe und das Europäische Lufttransportkommando beauftragten daraufhin das Lufttransportgeschwader 62, mit den Flugvorbereitungen zu beginnen und dabei insbesondere die Bedrohungslage in Mali zu berücksichtigen.

Basierend auf den Erfahrungen unseres A400M-Schwestergeschwaders in Orleans, Frankreich, wurde der Einsatz via Dakar, Senegal so geplant, dass die Landung in Gao in der Dunkelheit erfolgen sollte. Während die ausgewählte fliegende Besatzung im Vorfeld entsprechende Sichtanflüge bei Nacht mehrfach im Simulator und bei Übungsflügen in Wunstorf

und Holzdorf übte, trainierten die für den Einsatz vorgesehenen Technischen Ladungsmeister und die Bodencrew das sichere und schnelle Ein- und Ausladen des „PFA 50“ im Cargo Hold Trainer der Ausbildungsinspektion.

Nach der Entscheidung des Inspektors der Luftwaffe, den Einsatz mit dem A400M durchzuführen, wurde der beladene A400M am Freitag, den 30.09.2016 von Wunstorf nach Dakar überführt. Dort übernahm unsere Besatzung den beladenen und aufgetankten A400M gegen 23.00 Uhr Ortszeit. In letzten Telefonaten mit Sicherheitsorganen versicherten wir uns, dass die aktuelle Bedrohungslage eine Landung in Gao weiterhin erlauben würde.

Am 01.10.2016 starteten wir in Dakar gegen 03.00 Uhr Ortszeit. Der 2,5-stündige Flug nach Gao verlief wie geplant. Vor dem Sinkflug konnten wir Kontakt mit Sicherheitskräften am Boden herstellen. Sie teil-



Das System „PFA 50“ ist ein selbstfahrendes, vielseitig einsetzbares System, wiegt 16 Tonnen und kann bis zu 22,7 Tonnen heben.

www.ssk-wunstorf.de

**Von Anfang bis Eigentum für Sie da.
Ihre Sparkassen-Immobilienprofis.**

Vermittlung. Finanzierung. Versicherung.

**Stadtsparkasse
Wunstorf**

Der Unterschied beginnt beim Namen. Keiner finanziert deutschlandweit mehr Immobilien als die Sparkassen-Finanzgruppe. Wir kennen die Region, die Immobilien und die Preise vor Ort. So können wir Ihnen individuelle und ganzheitliche Beratung bieten: von der Immobilienvermittlung über die Finanzierung zu Top-Konditionen bis hin zu umfassenden Versicherungsleistungen. **Wenn's um Geld geht – Sparkasse.**



Aus Sicherheitsgründen wurde der Flug in der Dunkelheit mit der Landung im Morgengrauen durchgeführt.

ten uns mit, dass der An- und Abflugsektor überprüft worden sei und keine Hinweise auf eine Bedrohung vorlägen. Vor Beginn eines relativ steil gewählten Sichtanfluges legten wir unsere zusätzliche Schutzausrüstung an und landeten gegen 05.30 Uhr Ortszeit sicher in Gao.

Den Technischen Ladungsmeistern und der Bodencrew war die Entspannung deutlich anzumerken, als der Dieselmotor des „PFA 50“ ansprang. Das Entladen musste auf der Start- und Landebahn erfolgen, da die Abstellflächen und Rollwege in Gao für den A400M nicht ausreichend dimensioniert sind. Der Flugplatz Gao war daher bereits vorab zwei Stunden ausschließlich für uns reserviert worden. Während des Entladevorgangs wurde die „Combat Offload“ Checkliste (Entladung unter Kriegsbedingungen) konzentriert abgearbeitet. Die vier Triebwerke des A400M wurden dabei nicht abgestellt. Mit bewundernswerter Präzision und Professionalität wurde der „PFA 50“ in nur 20 Minuten aus dem



Bei laufenden Triebwerken wurde auf der Piste in 20 Minuten entladen.

A400M Laderaum befördert. Damit wurden die Voraussetzungen geschaffen, dass noch am gleichen Nachmittag die HERON Container in Gao entladen werden konnten.

Nach Abschluss der Vorbereitungen für den Start erhielten wir die Startfreigabe von der Flugsicherung und starteten nach nur 25 Minuten Bodenzeit wieder Richtung Dakar. Dort wartete bereits die Besatzung auf uns, die den A400M nach

Dakar überführt hatte. Nach Erledigung der Ausreiseformalitäten und nach dem Auftanken des A400M landeten wir nach weiteren 7,5 Stunden wieder in Wunstorf. Der Einsatz war nach insgesamt 36 Stunden erfolgreich beendet.

Mit diesem Einsatz konnten wir den Mehrwert unterstreichen, den dieses Flugzeug für die Einsätze der Bundeswehr schon heute darstellt. Wir waren froh, nach einem sehr langen Tag wieder heil zu Hause zu sein, aber auch ein bisschen stolz auf unsere Leistung.

Text: Ludger Bette, Oberst
Foto: S1 Info

FORTIS

Grenchen Suisse 1912

LTC 62

Limited Edition 1

JR

Juwelier Rüther

Inh. Christoph Rüther · 31515 Wunstorf
Am Kuhbrunnen · Tel. 05031/3517

Automatik / Lederband 1095,00 € · Automatik / Metallband 1225,00 € · Automatik Chronograph / Lederband 2295,00 € · Automatik Chronograph / Metallband 2365,00 €

Im freien Fall aus dem A400M

Im Rahmen der Einsatzprüfung Folgebefähigung 1 wurden in der 37.Kw erstmalig Freifaller aus einem deutschen A400M abgesetzt. Hierzu wurde das Lehr- und Spitzenpersonal aller drei Teilstreitkräfte, Luftwaffe, Heer und Marine, sowie Vertreter des Luftfahrtamts der Bundeswehr (LufABw) und der Leiter der Organisation „Taktik-Technik-Verfahren“ (TTVOrg) aus Köln nach Wunstorf eingeladen. Ziel der Einsatzprüfung „Absetzen von Freifallern über die Laderampe und Springertüren“ war es, Verfahrensabläufe zu untersuchen und zu harmonisieren.

Um dieses Vorhaben mit möglichst vielen Erkenntnissen und brauchbaren Ergebnissen zu realisieren wurden insgesamt fünf Prüfflüge, verteilt auf drei Tage geplant und durchgeführt.

Aller Anfang ist bekanntlich schwer und so stellte sich schon nach dem Eingangsbriefing heraus, dass die fliegenden Besatzungen eine andere Sprache sprechen, als die für den Sprungablauf zuständigen „Absetzer“ oder „Absetzleiter“ der Luftlandebrigaden. Willkommen in der Airbuswelt und deren Philosophie, die nicht immer deckungsgleich mit der entsprechenden Zentralen Dienstvorschrift (ZDv) oder der für den Sprungdienst geltenden „Besonderen Anweisung“ (BesAn) ist.



Gespannt warten die Springer auf den ersten Einsatz aus dem neuen Flugzeug.

Rechtsanwälte - Fachanwälte - Notare

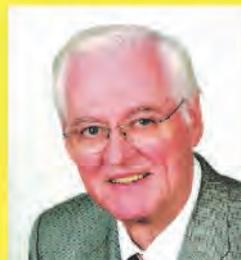
Lange Straße 38 * 31515 Wunstorf



Axel Buddecke
Rechtsanwalt & Notar
Fachanwalt für Verkehrsrecht
ADAC Vertragsanwalt,
Arbeitsrecht, Erbrecht.



Michael Schmidt
Rechtsanwalt & Notar
Fachanwalt für Familienrecht,
Mietrecht, Strafrecht,
Baurecht



Dr. Klaus Fehlig
Rechtsanwalt
Familienrecht,
Erbrecht, Reiserecht,
Immobilienrecht



Felix Buddecke
Rechtsanwalt & Mediator
Insolvenzrecht, Vertragsrecht,
Arbeitsrecht, Verkehrsrecht,
Mietrecht

Telefon: 0 50 31 - 20 33 * Fax: 0 50 31 - 1 57 33

Internet: www.fehlig-buddecke.de * e-mail: info@fehlig-buddecke.de

Letztendlich stellte sich aber heraus, dass doch alle Beteiligten vom Selben reden, nur eben unterschiedliche Sprachen verwenden und so stand dem ersten Prüfflug nichts mehr im Wege.

Im Vorfeld wurden sämtliche geplanten Absetzvorbereitungen durch die Besatzung im Simulator geübt. Zwar bietet der Simulator noch nicht die Absetzfunktionalitäten, wie es die Luftfahrzeuge 54+04 und 54+05 bieten, aber Verfahrensabläufe, Flugwege usw. konnten erfolgen bzw. festgelegt werden.

Die ersten beiden realen Flüge wurden mit der 54+04 durchgeführt und waren ein exaktes Abbild der Simulatorflüge. Hier galt es zunächst sämtliche Verfahrensabläufe unter Einbindung der Technischen Ladungsmeister, Absetzer und Absetzleiter durchzuführen, ohne dabei einen Springer abzusetzen. Diese sogenannten „DRY-RUNS“ waren wichtig und auch notwendig, um weitere Erkenntnisse für die bevorstehenden Flüge zu sammeln.

Am zweiten Tag erfolgte dann der erste „scharfe Schuss“. Der ursprüngliche Plan, sämtliche Absetzvorbereitungen über der Absetzzone Nienburg/Langendamm durchzuführen, wurde vorerst aus logistischen Gründen verworfen. Wunstorf Air Base sollte für den heutigen Tag die Absetzzone sein. Dieser Wechsel erforderte von allen beteiligten Stellen einen etwas höheren Koordinierungsaufwand, der allerdings professionell gemeistert wurde.

Am Vormittag wurden über Wunstorf dann erstmalig Freifaller aus ca. 3.600m Höhe über die Laderampe abgesetzt. Nachmittags erfolgte das Absetzen über die Springertüren. Ausgerüstet waren die Freifaller entweder mit ihrem kompletten Einsatzgepäck oder einem freiwilligen Passagier als Tandem. Am dritten Tag erfolgten weitere Absetzvorgänge über der Absetzzone Nienburg/Langendamm. Insgesamt können diese ersten Schritte im Rahmen der Einsatzprüfung als sehr erfolgreich bewertet werden.

Text: Friese, Hptm. TTVG A400M;
Foto: Markus Schulze / Toni Dahmen



In 3600 Meter Höhe verlässt der Freifaller den A400M über die Rampe und ist mit bloßem Auge fast nicht mehr zu sehen.



Nach einer Punktlandung sind alle mit der ersten taktischen Herausforderung für den A400M zufrieden.

UMZUG?

Wir sorgen für den perfekten Ablauf!

Rahmenvertragspartner der Bundeswehr für Umzüge ins
In- und Ausland!

Georg Gerdes
Ludwig-Richter-Straße 2, 31515 Wunstorf
Tel 05031/4044 Fax 05031/704639
Georg.Gerdes@t-online.de

Rufen Sie uns
an!
05031 / 40 44

Ihr Umzugsspezialist
Gerdes

Volkstrauertag lässt uns die Geschichte nicht vergessen

Die zentrale Veranstaltung zum Volkstrauertag am Standort Wunstorf wurde durch die Ansprachen des Kommandeurs des LTG 62, Oberst Ludger Bette, und der Standortpfarrerin, Frau Dr. Alexandra Dierks geprägt.

Oberst Bette stellte bei seiner Ansprache einige Fragen an den Anfang seiner Betrachtungen: „Warum brauchen wir diesen Gedenktag heute noch? Stört dieser Tag nicht unsere Work-Life Balance? Passt das Zeremoniell der Totenehrung noch in unsere heutige Zeit? Und, bezugnehmend auf das offizielle Thema des Volkstrauertages: „Wir gedenken der Opfer der Kriege und der Gewaltherrschaft“, wer kennt denn noch die Toten, deren Verlust wir beklagen - der 2. Weltkrieg liegt schon über 70 Jahre zurück?“

Es gehöre also nicht viel dazu, für einen Schlussstrich unter diese Art der Erinnerung zu plädieren. Im Übrigen spräche die geringe öffentliche Beteiligung an Volkstrauertagen in Deutschland doch eine eindeutige Sprache, so die provokanten Fragen des Kommandeurs. Darauf wolle er versuchen eine Antwort zu finden.

Unter der Prämisse, dass in unserer Demokratie und unserem Rechtsstaat die Würde des Menschen fest verankert sei, müsse auch an die Schattenzeiten unserer Geschichte erinnert werden. „Die Fähigkeit und Bereitschaft, um die Toten zu trauern, auch zur kollektiven Trauer in einer Gemeinschaft, ist ein untrennbarer Teil der Würde des Menschen. Dazu gehört auch die Trauer um die, die wir nicht persönlich kennen, auch die Opfer der ehemaligen Feinde“, denn, wie ein jüdisches Sprichwort sagt, stirbt ein Mensch ein zweites Mal, wenn er vergessen wird.

Oberst Bette berichtete von seinen Erlebnissen auf dem größten Soldatenfriedhof der Niederlande, wo nicht nur der gefallenen Niederländer, sondern auch der gefallenen Deutschen Soldaten gedacht werde. „Grenzüberschreitende Trauer ist eine Kraft, die ehemalige Feinde versöhnt und verbindet. Aus der Trauer habe ich eine bleibende Verpflichtung empfunden“, denn „Die gefallenen und vermissten Soldaten, die in der Kriegsgefangenschaft Verstorbenen, die im Bom-

benkrieg Getöteten, die bei Flucht und Vertreibung den Tod fanden, die im Widerstand oder als Opfer eines menschenverachtenden Regimes ihr Leben lassen mussten, die Opfer der Verfolgung aus politischen, religiösen und rassistischen Gründen, gleich wo sie gekämpft oder gelitten haben, sie verpflichten uns heute dafür, dass wir nicht gegeneinander sterben, sondern miteinander leben“.

Auf die Bundeswehr bezogen und die Frage, wie es mit dem Lernerfolg aus der Vergangenheit in den Streitkräften bestellt sei, könne er nur feststellen, „ja wir haben gelernt“, denn, „nach mehr als 70 Jahren Frieden, Freiheit und Demokratie in Deutschland, denke ich, dass wir im Umgang mit deutschen Streitkräften einen guten Lernerfolg erzielt haben“. Aber, so Oberst Bette weiter, haben wir es nicht verhindern können, dass neue Stabilitätsrisiken für unser Land und für ein friedvolles Zusammenleben der Menschen entstanden und näher an unser Land heran gerückt seien. Auch deutsche Soldaten, derzeit in vielen unbefriedeten Gebieten eingesetzt, darunter auch Soldaten aus dem Wunstorfer Geschwader, kämpften dort gegen Unterdrückung, Intoleranz und Gewaltherrschaft. Sie stünden dort mit der Bereitschaft das Äußerste, den Einsatz ihres eigenen Lebens, für unsere Grundwerte, Demokratie und Menschenwürde, Freiheit und Rechtsstaatlichkeit einzusetzen. Deshalb gelte es derjenigen, die bei dem Versuch, diese Grundwerte und Stabilität auch in andere Teile der Welt zu bringen, gefallen sind, heute im Besonderen zu gedenken.

Die Antwort auf die Frage, sollten wir einen Schlussstrich unter diese Art der Erinnerung ziehen, sei ein klares Nein.

„Denn durch Nachdenken unsere Zukunft zu gestalten sollten wir, weil uns der Volkstrauertag die Verantwortung, die uns aus der Geschichte erwächst, für die Zukunft eines friedlichen Europas immer wieder vor Augen führt. Eben weil wir nicht vergessen sollten, wofür unsere Großväter und Großmütter gelitten haben, müssen wir unsere Zukunft verantwortungsvoll gestalten. Geschichte verblasst schnell, wenn sie nicht Teil des eigenen Erlebens ist. Deshalb dürfen wir niemals vergessen, welchen Preis unsere Erfahrung gekostet hat und welche Verantwortung für uns, aber auch für die uns nachfolgenden Generationen daraus erwächst.“

Denn Mahnung heißt auch Wachsamkeit – Wachsamkeit gegenüber allem, was Demokratie, Menschenwürde, Freiheit und Frieden gefährdet.

Ein Leben in Freiheit, Frieden und Demokratie ist kein Geschenk. Im Gegenteil, Freiheit, Frieden und Demokratie müssen immer wieder aufs Neue erarbeitet und behauptet werden“.



Foto: André Tautenhahn

Auch unsere Feinde wurden von Gott geschaffen

Mit einer „Poppy“, also einer stilisierten Klatschmohnblüte, nahm die Militärpfarrerin, Frau Dr. Alexandra Dierks, in ihrer Ansprache zum Volkstrauertag Bezug zu der Internationalität dieses Tages.

Die Klatschmohnblüte ist das Symbol für den „Remembrance Day“ in Großbritannien. Sie trage diese Blüte bewusst „als Zeichen der Verbundenheit, als Zeichen dafür, dass wir heute um alle Gefallenen trauern und vor allem als Zeichen dafür, dass die Feinde von gestern heute als miteinander Versöhnte gemeinsam gedenken und trauern können.“



Foto: André Tautenhahn

Frau Dr. Dierks begrüßte, dass nicht nur Deutschland, sondern auch Europa, sich aus guten Gründen dafür entschieden habe, sich der Trauer zu öffnen und aller Menschen zu gedenken, die die durch Krieg und Gewalt, durch Unrecht und Vertreibung ihr Leben verloren haben. Dazu gehören die Opfer der aktuellen Kriege und Bürgerkriege, in Syrien, in verschiedenen Ländern Afrikas, im Jemen, im Irak, in Afghanistan; dazu gehören auch die 106 Bundeswehrsoldaten (darunter auch Soldatinnen), die bei den Auslandseinsätzen ihr Leben verloren haben, dazu gehören die Ermordeten der KZs und die Opfer der Vertreibungen aber natürlich gehören auch immer noch die deutschen Soldaten dazu, die im Ersten und im Zweiten Weltkrieg gefallen sind. All die Söhne und Brüder und Verlobten und Ehemänner und Väter, die nie zurückkamen. Auch die Trauer um sie sei berechtigt und wichtig, den unsere Trauer um all die gefallenen Ehemänner und Väter und Brüder und Söhne erinnere uns daran, wie kostbar der Frieden sei. „Gemeinsame Trauer wird so zur Kraftquelle des Willens zum Frieden und der Versöhnung“, so die Pfarrerin.

Am Volkstrauertag erinnerten wir uns vielmehr bewusst daran, dass wir alle ursprünglich als Geliebte und Liebende auf die Welt kommen. „Wir lassen uns daran erinnern, dass auch unsere Feinde von Gott geschaffen wurden, dass auch ihr Leben kostbar ist, dass auch um sie jemand weint, wenn sie sterben“. Dabei sei es von elementarer Bedeutung, dass wir unsere Trauer um unsere eigenen Toten nicht zum Hass auf andere werden lassen, sondern zur Grundlage der Versöhnung.

„Der Volkstrauertag eröffnet uns den Raum, Versöhnung zu wählen und Frieden für möglich zu halten“.

Text: W. Koch, OTL a.D.

Da sein und zuhören Gedanken der neuen Militärpfarrerin

Militärpfarrerin – als ich meinen Kollegen erzählte, daß ich nach Wunstorf ins Militärpfarramt wechseln würde, gab es im wesentlichen zwei Reaktionen: Bei den einen skeptische Zurückhaltung, bei den anderen spontane Zustimmung und die Überzeugung, dass dies ein toller Job sein würde.

Die positive Überzeugung hat sich bestätigt. Seit dem 1. April d. J. bin ich jetzt hier, und ich habe das Gefühl, genau am richtigen Ort gelandet zu sein. Es ist schön, morgens auf den Fliegerhorst zu fahren, auch wenn der frühe Dienstzeitbeginn zunächst etwas gewöhnungsbedürftig war (aufstehen um 5 Uhr ist bisher in meinem Leben noch nicht so oft vorgekommen). Inzwischen habe ich mich aber daran gewöhnt.

Was macht man als Militärpfarrerin? Vor allem da sein und zuhören. Ich bin grundsätzlich immer und für jede und jeden ansprechbar – sollte ich gerade mal unterwegs oder bereits im Gespräch sein, ist meine Pfarrhelferin, Ute Ebner, auf der Dienststelle und sagt mir ggf. Bescheid. Auf unserer Dienststelle gibt es immer Kaffee oder Tee und Schokolade, und wer mag, kann einfach so, nur mal zum Klönen, vorbei kommen. Wer ein Problem hat, es sei dienstlich oder privat (und manchmal lässt sich das kaum trennen), findet bei uns ein offenes Ohr und einen sicheren Raum. Ich bin als Pastorin zur Verschwiegenheit verpflichtet, d.h. was man mir vertraulich sagt, bleibt vertraulich. Ich höre mir an, was jemand auf dem Herzen hat, wo es Probleme gibt, und gemeinsam schauen wir dann, wie wir die Situation verbessern können.

Die Militärseelsorge gehört außerdem zum Psychosozialen Netzwerk, und wir ergänzen einander hier in Wunstorf sehr gut. Manchmal empfiehlt der Truppenarzt einem Soldaten, bei mir vorbeizukommen, weil er findet, dass ich denjenigen noch zusätzlich unterstützen kann. Manchmal empfehle ich jemandem, zur Truppenpsychologin zu gehen oder zum Sozialdienst, weil es dort sinnvolle Hilfsmöglichkeiten gibt. Und manchmal kümmern wir uns gemeinsam, sozusagen an verschiedenen Enden, um dieselbe Person und versuchen, denjenigen oder diejenige wieder auf die Beine zu bringen. Wir alle arbeiten in diesem Netzwerk vertrauensvoll zusammen zum Wohle der Soldaten hier am Standort, aber natürlich auch der zivilen Mitarbeiter.

Neben da sein und zuhören gehört zu meinen Kernaufgaben Lebenskundliche Seminare zu halten, Rüstzeiten anzubieten und Gottesdienste zu feiern. Der Standortgottesdienst findet normalerweise an einem Donnerstag einmal pro Monat um 14.30 Uhr in unserer Fliegerhorstkappelle (Geb. 7) statt; dazu sind übrigens auch die Ehemaligen herzlich willkommen!

Ich habe in den Monaten, die ich jetzt hier bin, viel Gutes und Schönes erlebt, große Unterstützung auf allen Ebenen, viel Offenheit, viel Vertrauen und die geradezu sprichwörtliche Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft der Bundeswehr. Dafür bin ich sehr dankbar, und ich freue mich auf die kommenden Jahre hier auf dem Fliegerhorst.

Wer die Militärseelsorge erreichen will, findet uns in Gebäude 78, R 119 und 120. Tel: 05031 – 405 2870/71, LoNo: alexandradierks@bundeswehr.org und uteebner@bundeswehr.org

Bis bald!

Der „C-Check“ die umfangreichste technische Kontrolle im Verband

Um die umfangreichen Arbeiten während eines C-Checks am A400M durchzuführen, ist eine Dockanlage notwendig. Diese Dockanlage muss gewährleisten, dass ein Mechaniker zu jeder Zeit sicher am Airbus arbeiten kann.

Ein C-Check am A400M wird alle zwei Jahre durchgeführt. Dabei handelt es sich um den größten Check, der in Wunstorf erfolgt. Während eines solchen Checks werden 250 verschiedene Arbeitsvorgänge, die einen hohen Zerlegungsgrad eines Flugzeugs zur Folge haben, durchgeführt. Arbeiten aus kleineren Überprüfungen, wie z.B. dem A-Check, werden in den C-Check integriert.

So begann schon vor längerer Zeit die Planung für die Dockanlagen, die in der Halle 9 aufgestellt werden sollen. Die Dockanlage, die für den A400M entwickelt wurde unterteilt sich in fünf verschiedene Einzelteile. Mit dem Nosedock wird das Arbeiten am vorderen Bereich des Flugzeugs sichergestellt. Über die zwei Wingdocks erreicht man die Tragflächen. In diese Wingdocks wurden die mobilen Triebwerksdocks integriert. Auf den Wingdocks sind noch zwei große Gerüste, die Upper-Fuselage-Docks, montiert. Im hinteren Bereich befindet sich das Heckdock, über welches das Seiten- und Höhenleitwerk erreicht werden kann. Zusätzlich verfügt die Anlage noch über einige Podestleitern für Arbeiten an den Propellern, der hinteren Rampe, um das Luftfahrzeug über die seitlichen Türen betreten zu können.

Am 18. Juli 2016 begannen die vier Mechaniker einer zivilen Firma die vorgefertigten Einzelteile in der Halle 9 zu montieren. Die Einzelteile, die ein Gesamtgewicht von ca. 60 Tonnen haben, wurden in den folgenden Wochen mit der Hilfe vieler Lkws in die Halle gebracht. Des Weiteren wurde ein Container für zusätzliche Werkzeuge und Materialien in der Halle aufgestellt. Zunächst wurden die Triebwerks-



Mit dem Nosedock wird das Arbeiten am vorderen Bereich des Flugzeugs sichergestellt. Über die zwei Wingdocks und die Upper-Fuselage-Docks erreicht man die Tragflächen und das Leitwerk.



docks zusammengebaut. Diese sind fahrbar und können in der Höhe verstellt werden. Nach deren Fertigstellung wurden diese an die Triebwerke des Flugzeuges gefahren, um die Funktion zu überprüfen. Danach wurde das Nosedock montiert und ebenfalls am Luftfahrzeug getestet. Als drittes wurden die ca. 13 Meter hohen Heckdocks zusammengebaut. Das Heckdock besteht aus zwei über eine Kurbel seitlich zu bewegende Hälften. Auf dem Hallenboden wurden mehrere Schienen befestigt.

Über einen Kurbelantrieb lässt sich die 13 Tonnen schwere Konstruktion bewegen. Diese seitliche Verstellbarkeit ist nötig, um eine Beschädigung des A400M beim Ein- und Ausdocken zu vermeiden.

Der vierte Bauabschnitt befasste sich mit den zwei Wingdocks. Diese wurden fest mit dem Hallenboden verschraubt. Die Wingdocks enthalten mehrere Aussparungen. In diese Aussparungen werden nach dem Eindocken die mobilen Triebwerksdocks gefahren. Darüber hinaus verfügen die

Docks über ein Klappensystem. Nach dem Öffnen der Klappen können die Heber am Lfz montiert werden, die das Anheben des Luftfahrzeugs ermöglichen. Abschließend wurden die Upper-Fuselage-Docks montiert. Diese stellen das Erreichen der Tragflächen und des Flugzeugdaches sicher.

Die Arbeiten dauerten ca. 11 Wochen. Der 29.09.2016 war der Tag, an dem zum ersten Mal ein A400M in das Dock verbracht wurde. Nun hatte sich herauszustellen, ob das Dock den Anforderungen entspricht. Auf den einzelnen Docks und um das Dock herum wurden Mechaniker postiert, um das ge-

naue Bewegen des Lfz zu überprüfen und um eventuelle Beschädigungen an Dock und Flugzeug zu vermeiden. Es dauerte fast eine Stunde bis der Airbus die exakte Position erreicht hatte. Anschließend wurde die Funktion des Docks geprüft. Über mehrere Kurbeln lassen sich sogenannte Schiebekassetten des Docks ver-



Nach mehreren Eindockversuchen, waren alle Fehler beseitigt und das Dock war bereit für den 1. C-Check des Geschwaders.





Wunstorf Elements

**Badehauskultur
für Körper, Geist und Seele**

Raus aus dem Alltag und rein ins
Wunstorf Elements: Wunstorfs Wasser- und Saunawelt lädt Sie ein.

Heiß oder Eis, still oder gesellig, kalt abtauchen
oder tief Luft holen, für jung oder alt, – erleben Sie
Badehauskultur von ihrer besten Seite.

Wir bieten Rund-um-Wohlfühlen und Entspannung
von A bis Z für alle.

Aktiv abschalten und neue Energie tanken.

In ihrem Wunstorf Elements





WUNSTORF
Elements

www.wunstorf-elements.de
Rudolf-Harbig Straße 1, 31515 Wunstorf

stellen. Darüber hinaus wurde auf die Erreichbarkeit verschiedener Deckel und Klappen geachtet. Es dauerte bis zum Folgetag bis alles geprüft und das Dock vollständig montiert war.

Nach einem zweiten Eindockversuch, bei dem kleinere Mängel beseitigt wurden, konnte der Betrieb aufgenommen werden. In der dritten Novemberwoche begann der erste C-Check im LTG 62 an der 54+01. Für den zweiten Liegeplatz in der Halle 9 ist eine weitere Dockanlage in der Planung. Erfahrungen, die bei der ersten Anlage gemacht wurden, sollten dort zwingend berücksichtigt werden.

Text: Stephan Alpen 2.TStff LTG62
Foto: OStFw Meyer, S1 Info

Ausbildung des Instandsetzungspersonals für den Airbus A400M

Eine Säule des sicheren Flugbetriebs ist eine standardisierte lehrgangsgebundene Ausbildung. Mit der Unterzeichnung der deutsch-französischen Vereinbarung (Technical Arrangement - TA) war der Weg geebnet, dass zukünftig deutsche und französische Luftfahrzeugtechniker ihre gesamte musterbezogene technisch-logistische Waffensystemausbildung auf dem Airbus A400M am Technischen Ausbildungszentrum der Luftwaffe am Standort Wunstorf, kurz TAusbZLw, durchlaufen können.

Dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit folgend wird die Ausbildungsanlage A400M sowohl vom TAusbZLw wie auch von der Ausbildungsinspektion des LTG 62 betrieben. So werden neben Lfz-Technikern und Flugzeugführern auch Technische Ladungsmeister ausgebildet. Die Ausbildungslandschaft besteht aus dem Flugsimulator (FFS), dem Cargo-Hold Trainer (einem Nachbau des A400M-Frachttraums CHT-E), dem Cockpit Maintenance Operation Simulator (CMOS) und der Ausbildungshalle. Die Ausbildungshalle umfasst neben Schulungsräumen für Theorie und Praxis auch einen vollwertigen A400M Dockplatz sowie weitere Flächen für zukünftiges Ausbildungsggerät (Trainings-Riggs).

Nach EASA und DEMAR lizenzierter Ausbildungsbetrieb

Der Ausbildungsverlauf für den Militärtransporter A400M erfolgt gemäß den Richtlinien der Deutschland-European Military Airworthiness Requirements (DEMAR) und European Aviation Safety Agency (EASA). Dabei regelt die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA), ein Zusammenschluss von Luftaufsichtsbehörden in Europa, die zivilen Anforderungen an die Lufttüchtigkeit und das Military Airworthiness Authorities (MAWA) Forum die militärischen Lufttüchtigkeitsanforderungen (EMAR).

Die zentralen Elemente der EASA/DEMAR für luftfahrzeugtechnisches Personal bestehen aus dem Teil Instandhaltungsbetrieb und dem Teil Freigabeberechtigtes Personal. Die Anforderung an die Ausbildungseinrichtung für Instandhaltungspersonal ist detailliert definiert.

Nach erfolgreicher Auditierung durch das Luftfahrtbundesamt (LBA) und das Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw) war das Technische Ausbildungszentrum A400M, pünktlich zum Ready for Training (RFT) Termin im Jahr 2015, als Maintenance (Instandhaltung) Training Organisation (MTO) anerkannt und zertifiziert.

Der Militärtransporter A400M ist damit das erste Luftfahrzeugmuster der Bundeswehr bei dem eine EASA als auch DEMAR zertifizierte Waffensystemausbildung erfolgt

Moderne, zukunftsorientierte Ausbildung

Die heutige Komplexität von Luftfahrzeugsystemen wie beim Airbus A400M mit Fly by Wire Technologie, Highspeed-Datenbussen und redundanten Flugsteuerungssystemen ist nicht nur eine Herausforderung für Luftfahrzeugführer, sondern auch für das gesamte Instandsetzungspersonal. Arbeiten am Triebwerk o-

der der Elektronik von derart komplexen Luftfahrzeug-Systemen erfordert ein hohes Maß an fachlichem Wissen. Daher verlangt die mehrjährige, intensive Ausbildung den angehenden A400M Technikern einiges ab.

Mit dem Start der Musterausbildung A400M nach EASA und DEMAR wurde die englische Sprache zukunftsweisende Realität in der militärischen luftfahrzeugtechnischen Ausbildung. So werden in binationalen Hörsälen deutsche und französische Trainingsteilnehmer gemeinsam durch deutsche und französische Ausbilder in englischer Sprache zu Luftfahrzeugtechnikern/ -avionikern ausgebildet.

In den effizient ausgeplanten Lehrgängen werden die Trainingsteilnehmer zielführend in Theorie und Praxis auf die Prüfungen vorbereitet. Für die vom Trainingsteilnehmer angestrebten Lizenzen ist es erforderlich,



Die Ausbildung von Bedienung im Cockpit und das Vermitteln von Systemdiagnosefähigkeit erfolgt am Touch Panel Cockpit.

die Theorie- und Praxisanteile mit mindestens 75% Erfolgsquote zu durchlaufen, da zukünftiges freigabeberechtigtes Personal eine besondere Verantwortung im Rahmen der Flugsicherheit wahrnimmt. Dieses Personal bestätigt die ordnungsgemäße Durchführung der Instandhaltungsmaßnahmen, wie beispielsweise Austausch, Reparatur und Inspektionen von Flugzeugteilen.

Die bi-nationalen Trainings gliedern sich in fünf Module, welche Wissensgebiete wie Instandhaltung, Struktur, Flugzeugsysteme, Triebwerk, elektrische Instrumenten- und Navigationssysteme sowie spezielle militärische Systeme umfassen.

Für die Vermittlung von theoretischem Systemwissen wird in der Ausbildung des technischen Personals neben dem klassischen Lehrgespräch auch computerunterstützte Ausbildung (Computer Based Training - CBT) eingesetzt. Alle Trainingsteilnehmer erhalten für die Dauer der Ausbildung einen Laptop mit dem vollen Zugriff auf die digitalen Schulungsunterlagen sowie ein Direktzugriff auf die aktuelle Luftfahrzeugdokumentation. So wird den Trainingsteilnehmern orts- und zeitunabhängiges Lernen ermöglicht.

Auch im praktischen Teil der Typenschulung werden neue Ausbildungsmethoden eingesetzt. In vielen Waffensystemausbildungen musste ausschließlich

am realen Luftfahrzeug ausgebildet werden, dabei war die Ausbildung oft abhängig von deren Verfügbarkeit. Heute kann ein Großteil der Ausbildungsinhalte mittels Computersimulation vermittelt werden und bietet damit eine sichere Planungsgrundlage,

generiert Effizienzgewinne (z.B. kürzere Ausbildungszeiten) und ermöglicht eine hochwertige realitätsgetreue Ausbildung. Ein Großteil der praktischen Ausbildung findet zunächst im Computer Maintenance Operation Simulator (CMOS) statt.

Mit diesem wird ein Großteil der praktischen Ausbildung, zum Beispiel Bauteilwechsel, in einer hochmodernen virtuellen 3D Trainingsumgebung durchgeführt.

Für die Bedienung der Systeme im Cockpit und zur Schulung der Systemdiagnosefähigkeit steht des Weiteren ein Touch Panel Cockpit zur Verfügung. Darüber hinaus steht mit dem Cargo Hold Trainer Enhanced CHT-E, ein in Originalgröße und mit allen Funktionen nachgebauter Laderaum der A400M ein weiteres praktisches Ausbildungsmittel bereit.

Diese Ausbildungsmittel erfüllen die Anforderungen, die an moderne und ressourcenschonende Ausbildung gestellt werden. Jedoch, ganz ohne das reale Luftfahrzeug geht es nicht. Ein Teil der praktischen Ausbildung muss am originalen Luftfahrzeug erfolgen, da dies die EASA/DEMAR Regularien vorgeben.

Das Ausbildungsportfolio

Das Technische Ausbildungszentrum der Luftwaffe in Wunstorf besitzt die Berechtigung zur Typenausbildung von freigabeberechtigtem Personal in den Kategorien B1.1, B2 und C für das Luftfahrzeug A400M.

Ergänzend, wird für die tätigkeitsbezogene Ausbildung, ein Ramp & Transit Lehrgang angeboten. Dieser Lehrgang ist Voraussetzung für die Ausstellung von Freigabebescheinigungen nach einfacher „Line Maintenance“ (Vorfluginspektion) und der Behebung einfacher Mängel, wie beispielsweise einem Reifenwechsel. Eine Freigabeberechtigung der Kategorie B1 berechtigt zur Ausstellung von Freigabebescheinigungen nach Wartungsarbeiten, einschließlich Arbeiten an der Luftfahrzeugstruktur, Triebwerken sowie mechanischen und elektrischen Systemen. Für die Freigabe nach Instandhaltungsarbeiten an der Avionik und an elektrischen Systemen ist eine CAT B2 Lizenz notwendig. Eine CAT C Lizenz ermächtigt den Inhaber Luftfahrzeuge in ihrer Gesamtheit, d.h. für alle Fachtechniken und Systeme musterbezogen freizugeben. Für den Einsatz als Freigabeberechtigter im Instandhaltungsbetrieb und für die Erlangung einer Military Aircraft Maintenance Licence (MAML)

sind neben weiteren Kenntnissnachweisen (Qualitätsmanagement und erweitertes Luftrecht) auch noch der Nachweis einer mehrjährigen Erfahrungszeit in der Luftfahrzeuginstandhaltung notwendig.

Ausbildung als Investition in die Zukunft

Das Technische Ausbildungszentrum der Luftwaffe als die zentrale Bildungseinrichtung für technisch-logistische A400M Ausbildung in Wunstorf wird zukünftig insgesamt acht verschiedene Lehrgangstypen anbieten. Gegenwärtig laufen die Trainingsvorbereitungen für den Erwerb von Bodenprüflaufberechtigungen (engine run up). Darüber hinaus wird im Zuge der Fähigkeitsevaluation des Airbus A400M das Ausbildungssportfolio fortwährend ergänzt bzw. erweitert. Die EASA/DEMAR- Zertifikate dokumentieren, dass die A400M Ausbildung nach gesicherten Qualitätsstandards und klar geregelten Abläufen durchgeführt wird. Die optimierte A400M Ausbildung folgt dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet zeitgleich eine hochmoderne, kompetente und technologiegestützte Ausbildung. Ferner entsteht durch die zivile Zertifizierung eine nachhaltige

Attraktivitätssteigerung. Die zivilberufliche Anerkennung von in der militärischen Dienstzeit erworbenen Kenntnissen und Fertigkeiten verbessert auch die Chancen auf dem Arbeitsmarkt.

Eine partnerschaftliche Kooperation

Ein Meilenstein in der deutsch-französischen Zusammenarbeit war die gegenseitige Anerkennung der A400M-Ausbildung am 22.01.2016 in Wunstorf. Diese eröffnet vielfältige Möglichkeiten, die Ausbildung für den Militärtransporter A400M zu optimieren und Ressourcen rational einzusetzen. Aufgrund harmonisierter Ausbildungsinhalte muss zukünftig beim A400M nicht mehr jede Nation separat eine eigene technisch-logistische Versorgung im Einsatzland sicherstellen.

Das deutsch-französische A400M Team hat den hohen Qualitätsstandard einer zertifizierten Ausbildungseinrichtung nachgewiesen. Zur Sicherstellung gesetzlicher Vorgaben und Richtlinien und um den hohen Leistungsstandard kontinuierlich weiter zu verbessern, muss das TAusbZLw als Maintenance Training Organisation (MTO) alle Arbeitsprozesse regelmäßig durch interne und externe Audits überprüfen und kontinuierlich optimieren.

**Text: Olt Florian Koschik
Foto: Melanie Dittmann**



Praktische Ausbildung am Luftfahrzeug.



Mitglieder zum Informationsbesuch auf dem Fliegerhorst

Erneut hatte der Kommodore des Lufttransportgeschwaders 62 den Freundeskreis Fliegerhorst eingeladen mit seinen Mitgliedern den Fliegerhorst und das Geschwader zu besuchen. Zwei Termine für zwei Gruppen wurden festgelegt und die Mitglieder eingeladen.

In einem Lagebericht erläuterten der stellvertretende Kommodore, Oberst Christian John, (erste Gruppe) und der Kommodore, Oberst Ludger Bette, (zweite Gruppe) den derzeitigen Stand der Umrüstung auf den A400M und die damit verbundenen Maßnahmen, wie z.B. den Bau der neuen Fracht- und Passagierabfertigung oder die Einrüstung eines Docks für den C-Check, der größten technischen Flugzeugkontrolle, die im Verband durchgeführt wird. Auch die weitere Zulieferung und die derzeitigen technischen Probleme wurden nicht verschwiegen.

Höhepunkt für die Besucher war natürlich das Erlebnis rund um das neue Flugzeug. Der riesige Laderaum wurde beeindruckend an dem Cargo-Hold-Trainer, welcher 1:1 den wirklichen Laderaum darstellt, demonstriert.

Noch spannender wurde der Besuch im sog. Full-Flight-Simulator, der dem Cockpit entspricht und in welchem sich alle Fluglagen, Wetterbedingungen, Anflüge auf unterschiedliche Flugplätze und extreme Notlagen simulieren lassen. Der Simulator ist in all seinen Darstellungen und Bewegungen so ausgelegt, dass der Laie, wenn die Tür zu ist, einen Eindruck wie im realen Flugbetrieb hat.

Davon konnten sich die Besucher bei einer Kurzdemonstration von einem Flugsegment überzeugen. Nach einem ereignisreichen Nachmittag traf man sich noch im Casino zur Nachbesprechung und der Möglichkeit Fragen an den Kommodore und seinen Stellvertreter zu stellen.



Die Gruppe staunte über die Ausmaße des Laderaums und durfte im Cargo Hold Trainer selbst Laderampe und Ladetor bedienen.



Der Ortsbürgermeister aus Klein Heidorn, Jann Weerts konnte sich, wie alle anderen, von der wirklichkeitsnahen Simulation überzeugen.

Text : W. Koch /Foto: Frkrs

Verband der Reservisten der Deutschen Bundeswehr e.V.

Landesgruppe Niedersachsen

**Werden auch Sie Mitglied
in unserem Verband!**

Wir bieten Ihnen bei nur 30 Euro Jahresbeitrag:

- Förderung militärischer Fähigkeiten
- Kostenloses Verbandsmagazin „loyal“
- Taktische Weiterbildung
- Unterstützungsleistung für die Bundeswehr
- Informationen über Sicherheitspolitik
- Sicherheitspolitische Rhetorikseminare
- Internationale Veranstaltungen
- Öffentlichkeitsarbeit



Geschäftsstelle Landesgruppe Niedersachsen
Hans-Böckler-Allee 18 • 30173 Hannover
Telefon: (0511) 81 53 30 • Telefax (0511) 81 54 91
E-Mail: niedersachsen@reservistenverband.de
und im Internet: www.reservistenverband.de



DAS FLIEGENDE BLATT

Die Zeitung für den Fliegerhorst Wunstorf

Impressum

„Das Fliegende Blatt, ist eine Zeitschrift für Angehörige und Freunde des Fliegerhorstes Wunstorf, mit einer Auflage von 1500 Exemplaren. Herausgeber der Zeitung sind der Freundeskreis Fliegerhorst Wunstorf e.V. und die Traditionsgemeinschaft Lufttransport Wunstorf e.V. (www.tglw.de)

Beide Vereine, sowie die militärischen Vorgesetzten, sind für den Inhalt der Beiträge aus ihren Bereichen dem Standortältesten Wunstorf verantwortlich. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des Verfassers wieder, sie entsprechen nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion oder der Herausgeber.

Redaktionsleitung

Werner Koch, Postanschrift: Das Fliegende Blatt, Redaktion, Illisweg 4, 31515 Wunstorf.
Email: FreundeskreisFligh-Wunstorf@kabelmail.de

Redaktionelle Mitarbeit:

Pressestelle LTG 62, Dyckerhoffstr. 4, 31515 Wunstorf
Email: ltg62pressestelle@bundeswehr.org

Layout & Gestaltung: OTL a.D. Werner Koch

Anzeigenredaktion

Hans-Jürgen Hendes, Am Hüppefeld 6, 31515 Wunstorf
Email: hjh.werbesevice@arcor.de

Texte und Fotos sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nur mit Zustimmung des Verfassers/Fotografen oder der Redaktionsleitung verwendet werden.

Heeresmusikkorps mit 13. Konzert in Wunstorf für den Sport

Es ist bereits langjährige Tradition für das Heeresmusikkorps Hannover und den Freundeskreis Fliegerhorst Wunstorf:

Zum 13. Mal gastierte das Militärorchester zu einem Wohltätigkeitskonzert in der Stadt und erneut unterstützte der Freundeskreis die Veranstaltung mit der Übernahme der Orchesterverpflegung. Diesmal beauftragte der Freundeskreis die Wunstorfer Johanniter, die ein leckeres Abendessen in der Abtei servierten.

So präsentierten die Musiker, gut gestärkt, ein wunderbares und vielfältiges Konzert, zu dem ihr Dirigent, Oberstleutnant Martin Wehn, die Zuhörer in einem gut gefüllten Stadttheater begrüßen konnte.

Die Stadt hatte die Bühne für das diesmal mit großer Besetzung angereichte Orchester kurzerhand ausgebaut, sodass den Musikern mehr Platz blieb, was diese sichtlich genossen. Die bunte Mischung aus modernen und klassischen Stücken aus Operette, Musical aber auch traditioneller Marschmusik, war für die Zuhörer ein wunderbarer Hörgenuss. Der Erlös dieses Wohltätigkeitskonzertes bleibt wie immer in Wunstorf.

Im Rahmen der Integrationsarbeit besonders für Flüchtlingskinder veranstalten die Sportvereine 1.FC, OSV, TuS und Türkspor seit zwei Jahren ein interkulturelles Sportfest in Wunstorf. An der Veranstaltung im August haben etwa 800 Personen teilgenommen. Dabei wurden die unterschiedlichen Sportarten in Türkisch, Arabisch und Färsī vorgestellt. Unser Mitglied Wilhelm Behne war dabei der Hauptorganisator. Für dieses Engagement wird ein Teil des Spendenerlöses verwendet und zu gleichen Teilen auf die vier vereine aufgeteilt.

Ein weiterer Spendenanteil ist für den Wunstorfer Tagestreff bestimmt, der seit 20 Jahren eine Heimat für wohnungslose Männer und



Foto: André Tautenhahn



Foto: Sven Sokoll

Im Beisein des Wunstorfer Bürgermeisters, Rolf-Axel Eberhardt (Mitte) und des Vorsitzenden des Freundeskreises, Hans-Jürgen Hendes (3. v. re.) wurden die Spendenschecks übergeben.

Frauen bietet. Auch hier sind Mitglieder des Freundeskreises im Vorstand des Förderkreis Tagestreff tätig. Insgesamt konnten 2926 Euro an die Empfänger verteilt werden.

Text: W. Koch, OTL a.D.

GILDE-BRÄU ECK
sky Sportsbar

Großbildleinwand * Raucherlounge
Familien- oder Betriebsfeiern bis 80 Personen

Neustädter Str. 7a * Inh. Lydia Ridders
05031 - 39 91 * mail: gilde-eck@t-online.de

Internet: www.gildebraeueck.de



Das gemütliche Lokal in Wunstorf
mit Lydia's kleiner- feiner Küche

Für den Winterdienst vorbereitet

Wir schreiben Herbst, die Tage werden kürzer, die Sonnenstrahlen weniger. Es ist die Zeit die uns den Winter ankündigt und auf dem Fliegerhorst Wunstorf stellt sich nun die Frage

„Wie bekomme ich bei winterlichen Bedingungen mein Flugzeug in die Luft?“.

Um auch unter ungünstigen Witterungsbedingungen einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten, wurde mit der Aufstellung des A400M Verbandes in Wunstorf eine Teileinheit (TE) geschaffen, die in dieser Form einzigartig in der Luftwaffe ist.

Diese TE trägt den Namen

„Reinigung, Enteisung, Water/Waste und Schleppen“, kurz REWWS.

Das Hauptaugenmerk liegt in den Monaten von Oktober bis April auf dem Winterflugbetrieb und somit dem Enteisen von Luftfahrzeugen. Um überhaupt ein Luftfahrzeug enteisen zu können, ist eine umfangreiche personelle und materielle Vorbereitung erforderlich.

Welche Qualifikationen braucht man um Luftfahrzeuge zu enteisen?

Um als Enteisungspersonal eingesetzt werden zu können, benötigt man nicht nur Erfahrung im Bereich der Enteisung, sondern man muss über ein technisches Grundverständnis im Bereich der Luftfahrzeugtechnik verfügen.

Geführt wird die TE vom Leiter Lfz-Enteisung. Er ist ein erfahrener Mitarbeiter, der seine theoretischen Kenntnisse im Rahmen einer einwöchigen Schulung außerhalb des Verbandes, sehr stark angelehnt an zivile Vorschriften, erworben hat.

Im Fokus der praktischen Kenntnisse steht das zu benutzende Enteisungsgerät.

Die praktische Ausbildung findet verbandsintern statt und ist mit einer Dauer von etwa einem halben Jahr am zeitaufwendigsten.

Der Leiter Lfz-Enteisung ist darüber hinaus für die Schulung des Enteisungspersonals in Theorie und Praxis zuständig. Er trägt die Verantwortung für alle Enteisungsvorgänge und das dabei eingesetzte Personal.

Das Enteisungspersonal wird ebenfalls verbandsintern geschult. Zeitansätze, Inhalte und Prüfungsvoraussetzungen entsprechen nahezu denen des Enteisungsleiters.

Der Kern der praktischen Ausbildung findet auf dem Safeaero 220 statt, umgangssprachlich auch das „gelbe Monster“ genannt.

Fahrzeugkenntnisse im technischen Bereich (Pflege, Wartung, Fehlersuche und Störbe-

hebung) und Umgang mit den Fahrzeugkomponenten bilden das Herzstück der Ausbildung. Derzeit sind lediglich zwei Fahrzeuge dieses Typs hier in Wunstorf im Einsatz. Die Anzahl muss mit dem Zulauf weiterer Luftfahrzeuge steigen.

Wie läuft so ein Enteisungstag eigentlich ab?

Die vorbereitenden Maßnahmen für einen Enteisungsvorgang beginnen drei Stunden vor der Platzöffnung, in der Regel um ca. 5:00 Uhr und beinhalten:

- Funktionsprüfung der Fahrzeuge

- Aufheizen der Flüssigkeit

Das Wasser, das zur Enteisung benötigt wird, wird auf eine Temperatur von 90 °C vorgeheizt.

- Nozzel-Probe

Die im Fahrzeug befindlichen Enteisungsflüssigkeiten werden auf ihren Brechungsindex überprüft, der angibt, ob die Enteisungsflüssigkeiten ihrem Mischungsverhältnis entsprechend verwendbar sind

- Vorbereiten des Enteisungsplatzes

Der E-Platz muss für die Enteisung so vorbereitet werden, dass die genutzten Enteisungsflüssigkeiten in einem dafür vorgesehenen Tank aufgefangen werden können.

- Vorbereiten und Auslegen des Materials

Um die Fahrzeuge zwischen den Enteisungsvorgängen schnell wieder auffüllen zu können, wird das dafür benötigte Material vorbereitet und an den vorgesehenen Positionen ausgelegt.

- Meldung absetzen

Die Einsatzsteuerung ist über den Abschluss aller vorbereitenden Maßnahmen zu informieren.



Das Kernstück der Enteisung, der Safeaero 220, umgangssprachlich auch das „gelbe Monster“ genannt.

Damit sind die Voraussetzungen für einen Enteisungsvorgang gegeben.

Es gibt es zwei verschiedene Enteisungsverfahren (das 1-Step- und 2-Step-Verfahren). Die Wahl des Verfahrens ist von der Wetterlage und dem Zustand des Lfz abhängig. Die Enteisung kann nur auf dem besonders eingerichteten Enteisungsplatz mit entsprechenden Wasserabscheidern und Auffangmöglichkeiten für die Enteisungsflüssigkeit erfolgen.

Dazu rollt das Flugzeug mit eigener Kraft dorthin oder wird geschleppt. Am Enteisungsplatz wird das zu enteisende Lfz von der Enteisungsscrew erwartet. Nach Maßgabe des verantwortlichen Luftfahrzeugführers wird die Art der Enteisung festgelegt. In der Folge wird dann entweder im 1-Step- oder 2-Step-Verfahren enteist. Nach Abschluss der Maßnahmen erfolgt eine entsprechende Meldung per Funk an die fliegende Besatzung, die dann mit den weiteren Startvorbereitungen beginnen kann.



In luftiger Höhe beim Enteisen des Leitwerkes A400M.

Was bedeutet 1-Step- oder 2-Step-Verfahren?

Das **1-Step-Verfahren** wird bei Lfz angewandt, die weder Schnee, Raureif oder Eis angesetzt haben. Sie benötigen nur einen sogenannten Vorhalteschutz, um bei z.B. leichtem Schneefall das Ansetzen von Schnee auf dem Lfz zu verhindern.

Beim **2-Step-Verfahren** wird das Lfz im 1. Schritt von Raureif, Schnee oder Eis befreit (De-Icing), um dann im 2. Schritt Vorhalteschutz (Anti-Icing) aufzutragen.

Nachdem das Luftfahrzeug den Enteisungsplatz verlassen hat, muss das Enteisungspersonal die Enteisungsfahrzeuge wieder auf den nächsten Einsatz vorbereiten, was ggf. ein neues Befüllen mit Wasser und/oder Enteisungsflüssigkeiten bedeuten kann. Nach der letzten Enteisung des Tages ist sicher zu stellen, dass sich keine Flüssigkeiten auf der Abstellfläche befinden, die gefrieren und somit ein Vereisen des E-Platzes nach sich ziehen könnten. Nach Abschluss aller Arbeiten wird das Material verstaut, die

Fahrzeuge für den nächsten Tag befüllt und in einer Halle frostfrei untergestellt.

Weitere Aufgaben

Im Namen REWWS spiegeln sich aber weitere Aufgaben wider.

Die Reinigung des A400M beinhaltet die Außen- und die Innenreinigung und dient der Materialschonung und dem Materialerhalt. Darüber hinaus verstehen wir uns als Dienstleister und betrachten den Zustand des A400M auch als unsere Visitenkarte.

Aufgabe Water/Waste

Im Gegensatz zur guten alten Transall besteht im A400M die Möglichkeit, sanitäre Anlagen nach zivilen Standards zu nutzen. Aufgabe der TE Lfz-REWWS ist es, das Toilettensystem mit den notwendigen Flüssigkeiten zu versorgen, nach Gebrauch abzusaugen und zu entsorgen. Dazu sind am Water/Waste-System regelmäßige Wartungen und Grundreinigungen durchzuführen.

Schleppen

Das Schleppen beinhaltet jeglichen Schleppverkehr von Bodendienstgeräten und Luftfahrzeugen.

Ein großes Aufgabenspektrum

Hinter der Abkürzung REWWS steckt also mehr als mancher vermutet. Die TE LfzREWWS trägt unmittelbar zum Gelingen eines sicheren Flugbetriebes bei. Sie ist eines von vielen notwendigen Zahnrädern im Getriebe der Technischen Gruppe des Lufttransportgeschwaders 62.

Text: Gerstner, HptFw und TE-Fhr. LfzREWWS
Foto: S1-Info



Das Schleppen des A400M ist wegen seines Gewichts und seiner Größe eine Herausforderung.

Safeaero 220: technische Daten

Länge	8,55 m
Breite	2,85 m
Höhe	3,50 m
Leergewicht	16.800 kg
Fassungsvermögen der Tanks (3)	8.400 l
Maximale Ausfahrhöhe Kabine	14,5 m
Maximale Ausfahrhöhe Arbeitsarm	20,0 m

Ein Urgestein der Technischen Gruppe im Ruhestand

Der letzte Technische Offizier C-160 der Technischen Gruppe verlässt das LTG 62

Am 31. Oktober 2016 ging in der Technischen Gruppe LTG 62 eine weitere Ära zu Ende. Hauptmann Volker Rutetzki ging nach 38 Jahren und einem Monat in den wohlverdienten Ruhestand. Am 2. Oktober 1978 trat er in die Bundeswehr ein. Nach einer kurzen Tätigkeit im Bereich des Waffensystems Phantom F-4F führte ihn sein Weg am 01. Juli 1980 zum ersten Mal nach Wunstorf. Fünfeinhalb Jahre arbeitet er als Luftfahrzeugflugregelanlagenmechaniker in der Instandsetzungstaffel an der Transall C-160. Während dieser Zeit reichte er einen Übernahmeantrag zum Offizier des militärfachlichen Dienstes ein und verließ das LTG 62 im September 1988 in Richtung Fachschule Luftwaffe Elektrotechnik. Anschließend verschlug es ihn für etwa fünf Jahre zum Jagdbombergeschwader 32, um im April 1995 als Luftfahrzeug ELO-Offz wieder an die alte Wirkungsstätte, das LTG 62, zurückzukehren.

Von diesem Tag an verließ er das Geschwader ausschließlich für Lehrgänge, Dienstreisen, Kommandos, Reparaturflüge oder Auslandseinsätze. Dieses Geschwader war, blieb und ist seine Heimat. Mit den Jahren entwickelte er sich zu einer „Universalwaffe“. Dabei spielte es keine Rolle wie und wo er gefordert wurde: Vorbereitung zur Überprüfung „General Flugsicherheit“, Herstellen der NRF-Einsatzbereitschaft, Vorbereiten der Verlegung EUFOR RD Congo und damit einhergehend erster Technischer Offizier vor Ort, Technischer Offizier im Rahmen ISAF Afghanistan, Sommerbiwak OHG und nicht zu vergessen sein Engagement für den Red Baron Maintenance Cup. Man könnte diese Liste beliebig weiterführen.

Bei all diesen Ereignissen war er immer präsent und hatte in der Technischen Gruppe stets eine verantwortliche Rolle inne. Doch am Horizont zeichneten sich dunkle Wolken ab, denn die ge-



Der Kommodore, Oberst Ludger Bette, verabschiedete einen verdienten Offizier und dankte Hauptmann Rutetzki auch für sein Engagement in der Offizierheimgesellschaft.

liebte und über 23 Jahre begleitete Transall sollte durch einen modernen, mit „Schnickschnack“ ausgestatteten A400M ersetzt werden. An diesem Flugzeug arbeitet man nicht einfach nur mit einem Multimeter. Es besteht teilweise aus Plastik, die Luftschraube kann nicht mit einem Hammer in ihre ursprüngliche Form gebracht werden. Nein, das ist und wird nicht so sein wie mit der guten, alten Transall.

Da der Transall -Flugbetrieb nicht umgehend eingestellt werden sollte und neben der neuen Struktur des LTG 62 ein reibungsloser Weiterbetrieb sichergestellt werden musste, gab es für die verbleibenden Jahre die richtige Funktion für ihn. Am 1. April 2014 nahm er die Position des Technischen Offiziers „Restflugbetrieb C-160“ ein. Das bedeutet, Vereinigung von Stabselementen mit Instandsetzungstaffel- und Wartungsstaffelanteilen unter einer Führung sowie Koordinierung von Aktivitäten mit allen Unwägbarkeiten, die eine so „zusammengewürfelte Gruppe“ hat.

Es dauerte eine Weile, doch er etablierte so etwas wie Transall -Einsatzflugbetrieb und meisterte alle damit zusammenhängenden Herausforderungen in den Bereichen Störbehebung, Inspektio-

nen, Flugstundenbevorratung - und das bei immer größer werdenden infrastrukturellen Einschränkungen. Sein Personal nahm dabei stetig ab, einige wechselten in die neue A400M Welt, andere schieden aus der Bundeswehr aus, zivile Mitarbeiter gingen in den wohlverdienten Ruhestand.

Im Juli 2015 wurde dann der Flugbetrieb C-160 in Wunstorf eingestellt. Nun galt es, das Material abzusteuern, entweder durch eine sach- und fachgerechte Entsorgung oder eine Überlassung an die verbliebenen Schwesergeschwader. Diese logistische Herausforderung war seine letzte große Aufgabe.

Jetzt, in diesen kühlen, immer dunkler werdenden Herbsttagen, verließ der letzte Technische Offizier „Restflugbetrieb C-160“ die Technische Gruppe. Er war ein Offizier der alten Garde, der junge Offiziere erzog, und Teileinheiten „aufmischte“. Als Kamerad konnte man sich auf sein Wort immer verlassen. Wer seine Freundschaft gewann für den stand er ein. Wir werden ihn, wie den „Engel der Lüfte“ vermissen. Die Technische Gruppe sagt Danke und wünscht alles Gute im Leben ohne Uniform.

Mirko Neuhaus
OStFw und StffFw

Die Offizierheimgesellschaft ein Garant für gute Veranstaltungen Umzug wirft seine Schatten voraus

Was macht man im Sommer? Urlaub, Sonne tanken, Mittelmeer, Karibik, eine Bahnreise, Reiterhof oder auch in einen Vergnügungspark fahren! Ja, so etwas kann man alles machen. Man kann aber auch einfach am Familienfest zur OHG fahren und mit Freunden und Bekannten Spaß haben. So geschehen, am 14. August 2016 auf dem Rasen und in den Räumen der OHG auf dem Fliegerhorst. Wie im jeden Jahr hat die Offizierheimgesellschaft Fliegerhorst Wunstorf e.V. wieder eingeladen, um mit ihren Mitgliedern und Freunden des Vereins einen schönen Tag zu verbringen. Für alles war gesorgt. Die Kleinen konnten vieles erleben, was man sonst nur auf aufwendigen Reisen erlebt.



Es gab Pony's für einen Ausritt, eine Eisenbahn ermöglichte den Kleinen auch ohne Eltern eine Bahnfahrt zu unternehmen. Ausgelassenes Springen und Toben war auf unserer Hüpfburg möglich und wer den Traum vom Feuerwehrmann geträumt hat, konnte durch die Unterstützung der Fliegerhorstfeuerwehr erleben, wie es sich hinter dem Lenkrad eines Löschfahrzeuges anfühlt. Für richtiges Löschen mit der Kübelspritze gab es auch ein fast reales Feuerwehrmann Feeling.

Ankommen, die Kinder loslassen und die Eltern und Freunde sowie alle anderen Gäste konnten sich bei kühlen Getränken, Kaffee und Kuchen und natürlich auch dem Schmaus von Grillwurst, Grillfleisch und Salaten vom Team der OHG verwöhnen lassen.

Erschrocken oder schmunzelnd wurden dann viele Eltern, Oma's und Opa's bei gemütlichen Gesprächen durch frisch geschminkte kleine Monster, Schmetterlinge und vieles mehr überrascht. Was wollen wir mehr: Ein kostspieliger Urlaub wurde gespart, wertvolle Menschen wurden getroffen und Kinder und Erwachsene hatten bei gutem Wetter ein zufriedenes Lächeln auf den Lippen.

Ein Dank der OHG an all die, die den Weg zu uns gefunden haben, und wir freuen uns auf ein Wiedersehen in 2017, so der Vorsitzende der OHG, Andreas Schapschröer.



Ausblick

Was gibt es noch zu sagen: Das Jahr neigt sich dem Ende, viele Weihnachts- und Jahresabschlussfeiern stehen noch aus. Eine Menge für den Umzug ist bereits vorbereitet und was passiert nun? Der Umbau von Gebäude 132, vor dem Poggenhager Tor, verzögert sich unplanmäßig und die OHG bleibt vorerst an gewohnter Stelle.

Wann der Umzug erfolgen wird, steht noch nicht fest. Das Team der OHG rechnet mit Ende April / Anfang Mai 2017, aber wir werden natürlich alle auf dem Laufenden halten, so der OHG-Vorsitzende. „Wir freuen uns, alle Mitglieder und Freunde des Hauses auch weiterhin in Gebäude 51, OHG, begrüßen und bewirten zu dürfen“.

Eine Kleine Neuerung gibt es dennoch: Die OHG schließt jetzt immer am Donnerstag um 22:00 Uhr.

**Text: Andreas Schapschröer, Major
Foto: W. Koch, OTL a.D.**



Das Team der OHG leistet bei vielen tollen Veranstaltungen hervorragende und zuvorkommende Arbeit.

Umweltfreundliche Energieversorgung des Fliegerhorstes Bilaterales Jahresprogramm mit Bosnien und Herzegowina

Im Rahmen der internationalen Kooperation des Bundesministeriums der Verteidigung mit GUS- und SOE-Staaten (Gemeinschaft Unabhängiger Staaten / Südosteuropäische Staaten) besuchte am 26. Oktober 2016 eine Delegation aus Bosnien und Herzegowina das Bundeswehrdienstleistungszentrum (BwDLZ) Wunstorf auf dem Fliegerhorst.

Ziel war es, der Delegation Einblicke in die Wärmeversorgung mit erneuerbaren Energien zu geben und die Holzhackschnitzelanlage zu begehen und fachlich erläutern zu lassen.

Durch den Ausbau des Fliegerhorstes und die EEG-Reform (Erneuerbare-Energien-Gesetz) wurde neben der Anpassung der vorhandenen Wärmeversorgungsanlage und der Installation von zwei Blockheizkraftwerken BHKW (elektr. Leistung je 222 kW), auch die Installation eines Holzhackschnitzelkessels mit einer Nennleistung von 4,2 MW erforderlich. Neben dem Holzhackschnitzelkessel wurde zur Vorratshaltung der HHS eine Lagerhalle mit ca. 720 m² Grundfläche errichtet.

Die Wärmeerzeugung mit dem Holzhackschnitzel (HHS) -Kessel erfolgt durch eine vollautomatisch gesteuerte Flachschrubrostfeuerung. Als Brennstoff wird Waldrestholz- oder Sägewerkshackschnitzel aus naturbelassenem Holz verwendet. Im laufenden Betrieb werden bis zu 110 Schüttraummeter HHS pro Tag verfeuert. Bedingt durch das ruhende Brennstoffbett im Kessel und auch durch die Qualität des Brennstoffes wird der Staubgehalt im Rauchgas niedrig gehalten. Die Abgasreinigung erfolgt über Multizyklonabscheider und Elektrofilter.

Mit einer Mess- und Auswerteeinrichtung wird die kontinuierliche Emissionsüberwachung sichergestellt.

Somit handelt es sich bei der Holzhackschnitzelanlage um eine effektive und umweltschonende Möglichkeit den Wärmebedarf des Fliegerhorstes in Wunstorf zu decken.

Text/Foto: Doreen Mikow



Aus einer modernen Leitwarte wird das Schnitzelwerk und die Energieversorgung des Fliegerhorstes gesteuert.



Die Sägewerkshackschnitzel aus Waldrestholz oder naturbelassenem Holz werden als Brennstoff für die Wärmeerzeugung in einem Hochleistungskessel verwendet.



Deutscher Bundeswehrverband

Landesverband Nord

Für
unsere
Mitglieder!

Es geht um

- den Beruf**
Wir vertreten Ihre Interessen.
Wir sichern Ihre Rechte
- Sicherheit**
Wir bieten kostenlosen
Rechtsschutz in dienstlichen
Angelegenheiten.
- Rat und Hilfe**
Wir beraten Sie unentgeltlich.
Wir helfen Ihnen in Notlagen.
- Service**
Wir bieten Ihnen günstige,
soldatentaugliche Vorsorge und
Versicherungsmöglichkeiten.
- soziale Absicherung**
Wir kämpfen für eine gerechte
Besoldung und Versorgung.



Landesverband Nord
Waschpohl 5-7
24534 Neumünster
Tel.: 04321- 42006
mail: nord@dbwv.de

Ihre Ansprechpartner in Wunstorf:
Hptm R. Barz
TAusbZLw Tel.: 90-8201-3616

StFw Claudius Kohlmann
SysZ 23 Tel.: 90-2226-2506

Ein Hubschrauber im A400M

Die Firma Airbus Helicopters Deutschland (AHD), Produzent des Kampfhubschraubers UH TIGER, war an die Bundeswehr herangetreten, um den Nachweis für die Lufttransportfähigkeit dieses Helikopters zu erbringen. Hierzu wurde durch das Luftwaffentruppenkommando das Geschwader und damit die Teileinheit Truppenversuch (TTVG) mit der Durchführung einer Luftverladbarkeitsuntersuchung beauftragt.

Nicht nur das Fluggerät, sondern auch das benötigte Material, um den Hubschrauber nach Eintreffen am Einsatzort wieder flugfähig zu machen, musste in diesen Test integriert werden.

So trafen Anfang November 2016 drei Sattelschlepper mit Luftfahrzeug und Material hier in Wunstorf ein, um an einem Versuch im Cargo-Hold-Trainer (CHT-E) teilzunehmen.

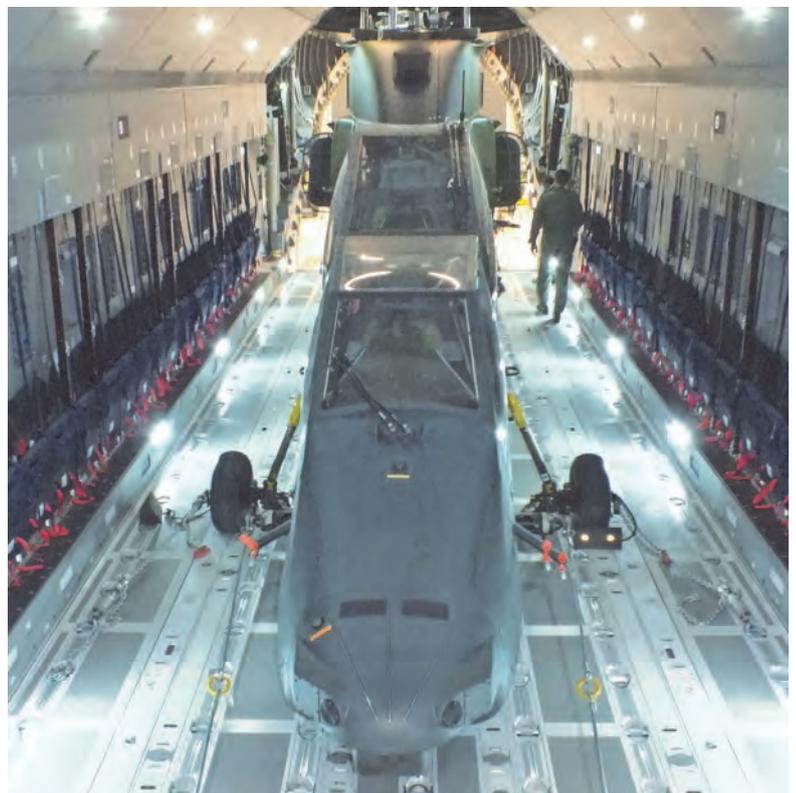
Zwei Tage wurden benötigt, um dieses erstmals durchgeführte, komplexe Unternehmen zu realisieren. Die Teilnehmer vom Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung (BAAINBw), vom Kampfhubschrauberregiment 36 aus Fritzlar und der Firma Airbus Helicopters Deutschland (AHD) konnten hierbei interessante Einblicke in die Arbeit der Technischen Ladungsmeister (TLM) der A400M Flotte erlangen und diesen bei der Verladung über die Schulter schauen.

Selbst für die erfahrenen TLMs war die vorliegende Aufgabe keine Routine. Sie wurde aber nach sorgfältiger Vorbereitung professionell gelöst. Die Beladung des A400M mit dem Kampfhubschrauber TIGER war bestimmt eines der Highlights, die das Team des Cargo Hold Trainers der Ausbildungsinspektion bisher erlebt hat.

Text: StFw Stefan Gösser
Foto: S1 Info



Fingerspitzengefühl und Improvisation war bei der Millimeterarbeit gefragt. Aber dann war der „TIGER“ sicher im riesigen Laderaum des A400M verzurr.



*Der beste Umzug,
den wir je hatten.*

- Rahmenvertragspartner der Bundeswehr für In- und Ausland
- individuelle Betreuung während der gesamten Abwicklung
- Umzugsqualität auf höchstem Niveau durch Zertifizierung nach ISO 9001 : 2008 und ISO 14001 : 2004

ERWIN WEDMANN
EUROMOVERS
EUROPEAN MOVER PARTNERSHIP

Internationale Möbelspedition
Windmühlenstraße 26, 31675 Bückeburg
Tel. 05722/99080 Fax 05722/990818
info@wedmann-umzuege.de
www.wedmann-umzuege.de

Trall erhält neues „Make Up“

Wer unsere TRANSALL neben der Ju 52-Halle schon besucht hat, weiß, dass sie eine Inneneinrichtung vom Feinsten hat. Selbst an Teppichen ist nicht gespart worden.

Außen sah unsere Lady aber nicht mehr so hübsch aus – ihr Aussehen hatte doch über die Jahre etwas gelitten.

So wurde ihr, unter fachkundiger Anleitung der Flugzeugmalerin Doris Wilhelms, nicht nur ein neuer Lidstrich, sondern gleich ein neues Kleid verpasst.

Viele Stunden und Tage verbrachten die fleißigen Maler an der TRANSALL, um aus ihr wieder eine Schönheit zu machen. Nun gut – sie hat ja auch ein paar Quadratmeter mehr um die Taille als andere Flugzeugmodelle.

Auch die Luftschrauben wurden nicht vergessen und erhielten einen neuen Anstrich. Selbst an Details wurde gedacht wie z. B. die Erneuerung der Warnhinweise.

Das Lackieren im Außengelände war nicht ganz einfach. Wind und Staub von der Baustelle erschwerten die Arbeiten sehr. Eine Hebebühne stand den Malern nicht zur Verfügung, so dass sie sich mit Leitern behelfen mussten.

Leider war unter diesen Umständen das Lackieren des Leitwerks nicht möglich. Das wird aber nächstes Jahr nachgeholt, wenn wir dann hoffentlich eine Hebebühne zur Verfügung haben.

Das Ergebnis kann sich trotzdem sehen lassen. Unsere „TRALL“ erstrahlt wieder in voller Schönheit.

Vielen Dank an unsere Maler :

Doris Wilhelms, Yvonne Mayer-Stolzenberg, SU Marcus Riedel und SU Fabian Kaletta für die geleistete „Schönheitskur“.

Die Transall sieht wirklich wieder toll aus!

Text: Hptm a.D. M. Pickel
Foto: Doris Wilhelms / Uve Nicklaus



Die TRANSALL wird sorgsam zur Lackierung vorbereitet.



Selbst die Konturen des Tarnmusters werden genauestens abgeklebt.



Am abgebeizten Triebwerk und dem neu lackierten Rumpf ist der Zustand Vorher/Nachher besonders gut zu erkennen.

Zuwachs im Außengelände an der Ju 52-Halle

Unser Museum wächst und gedeiht zur Freude aller. Diese Entwicklung stellt die Museumsleitung aber auch vor Platzprobleme. Mittlerweile können viele Dinge nicht ausgestellt werden, weil die Ju-Halle mittlerweile schlicht zu klein ist. Da Lagerraum fehlt, müssen Ersatzteile und Werkzeuge teilweise zwischen den Ausstellungsstücken „versteckt“ werden.

Um Abhilfe zu schaffen diskutierte der Vorstand schon länger mögliche Alternativen.

Unsere „Raumnot“ sprach sich langsam im Fliegerhorst herum.

So bot das Systemzentrum seine Hilfe an. Es standen sogenannte „Kofferaufbauten“ für Lastkraftwagen zur Verschrottung an. Nach einer Besichtigung stellten wir fest, dass diese noch in einem erstaunlich guten Zustand waren und so nahmen wir das Angebot dankbar an.

Als im Vorstand über den Aufstellungsort diskutiert wurde, kam die Idee auf, einen kleinen Lufttransportstützpunkt im Außengelände aufzubauen. So hat der Museumsbesucher in Zukunft die Möglichkeit sich eine Vorstellung davon zu machen, wie ein LTP der Transportflieger bei einem Auslandseinsatz ungefähr aussieht.

Die Container werden in Zukunft Aufschriften tragen wie „Gefechtstand“ oder „Fliegerarzt“ und so als Materiallager für den Besucher nicht erkennbar sein.

Selbstverständlich wird über allem, wie bei einem echten „LTP“, die deutsche Fahne wehen. Zum Schluss wird ein Tarnnetz die Anlage vervollständigen. Bei der Verwirklichung der Pläne halfen tatkräftig unsere Luftwaffen-Pioniere mit. Sie schufen zuerst einmal Fundamente für die in „U“-Form aufzustellenden Container.

Zwischen die Container wurden Platten verlegt. Mit Unterstützung der Kameraden aus dem Bereich „Sonder-Kfz“ des Geschwaders wurden schließlich die Container umgesetzt. Die korrekte Aufstellung der Container erforderte viel Fingerspitzengefühl vom jeweiligen Kranführer. Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Durch den Aufbau der Container als LTP wurden zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen: Erstens wurde der dringend benötigte Lagerraum geschaffen. Zweitens ist ein neues Ausstellungsstück für das Museum entstanden. Allen Beteiligten nochmals herzlichen Dank für ihren Einsatz.

Text/Foto: Hptm a.D. M. Pickel



Die Container werden mit dem Kran vom Transportfahrzeug gehievt.



Das genaue Aufstellen am richtigen Platz erfordert Fingerspitzengefühl.



Der fast fertige „Lufttransportstützpunkt“ auf dem Aussengelände der Ju 52-Halle.

Lastensegler DFS 230 – Auf lautlosen Flügeln

Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg war der Motorflug in Deutschland von den Siegermächten verboten worden. Der Segelflug war jedoch erlaubt und führte dazu, dass Deutschland auf diesem Gebiet einen enormen Wissensvorsprung erzielte.

Das führte auch zur Entwicklung großer Lastensegler mit denen man ursprünglich Post befördern wollte.

Das Militär erkannte schnell das Potential von Lastenseglern für den militärischen Lufttransport. Vor allem der Einsatz von Fallschirmjägern konnte durch Lastensegler auf ein ganz neues Niveau gehoben werden.

Unter strenger Geheimhaltung entwickelte das Deutsche Forschungsinstitut für Segelflug (DFS) mit Sitz in Darmstadt-Griesheim unter Leitung von Hans Jacobs den Lastensegler DFS 230. Der Rumpf bestand aus einem stoffbespannten Stahlrohrgerüst. Das Cockpit wies eine aufklappbare Haube aus Plexiglas auf. An der rechten Rumpfseite befand sich eine große Zugangstür. Die Sitzbank für 9 Fallschirmjäger konnte zur Aufnahme von Fracht ausgebaut werden.

Der Segler wurde als Schulterdecker ausgelegt. Tragflügel und Leitwerk wurden in Holzbauweise ausgeführt. Die Flügelnasen wiesen eine Sperrholzbeplankung auf.

Auf der Flügeloberseite wurden Bremsklappen aus Leichtmetall eingebaut.

Zum Start diente ein abwerfbares Fahrgestell. Gelandet wurde auf einer Holzkufe.

Das Cockpit war mit folgenden Instrumenten ausgestattet: Wendezeiger, Grob- und Feinhöhenmesser, Fahrtmesser, Kompass, Variometer und Borduhr. Eine Bordverständigungsanlage, gespeist durch eine 24 Volt-Batterie, vervollständigten die Ausrüstung.

Ein im Rumpfheck untergebrachter Bremsschirm sollte den Lastensegler sturzflugfähig machen und die Landestrecke verkürzen.

Durch den Einsatz eines Bremsschirms waren sehr hohe Sinkgeschwindigkeiten bis zu 60 m/s möglich! Zum Niederhalten der Bodenabwehr konnte an der rechten Rumpfseite ein Maschinengewehr (MG) angebracht werden. Die Bedienung erfolgte durch den hinter dem Flugzeugführer sitzenden Soldaten.

Als Zuladung konnte der Lastensegler maximal 1.257 kg aufnehmen.

Die normale Schleppgeschwindigkeit für den Segler betrug 180 km/h. Die maximal erlaubte Fluggeschwindigkeit wurde mit 360 km/h angegeben. Die Gleitzahl betrug 1:11.

Als Schleppflugzeuge zum Einsatz kamen Ju 52, Ju 87, Hs 126, He 111 und Me 110.



Zum besseren Einblick in den Lastensegler und der Darstellung der Konstruktionsdetails bleibt eine Seite unverkleidet.

Als Schleppverbindung diente ein 40 m langes Stahlseil oder eine 1,5 m lange Deichsel aus Stahlrohr (Starrschlepp). Von entsprechend leistungsstarken Schleppflugzeugen (z. B. He 111 Z) konnten auch mehrere Lastensegler zusammen geschleppt werden.

Das Geheimnis der deutschen Lastensegler wurde erstmals am 10. Mai 1940 bei der Eroberung der belgischen Festung Eben Emael gelüftet. Das Luftlandeunternehmen verlief dabei äußerst erfolgreich. Die Besatzung der Forts wurde vollkommen überrascht. Während des Krieges wurden Lastensegler bei der Eroberung Kretas ebenso eingesetzt wie bei der Versorgung von Rommels Truppen in Afrika.

Eine besondere Rolle spielten die Lastensegler bei der Versorgung eingeschlossener Soldaten. Für viele Flugzeugführer von Lastenseglern bedeutet der Flug in einen Kessel den Flug ohne Rückkehr und oftmals den sicheren Tod. Dramatische Szenen spielten sich bei der Versorgung von Stalingrad durch Lastensegler ab. Oft war keine ausreichende Landefläche mehr vorhanden und schwere Unfälle waren die Folge. Bis April 1942 wurden ca. 1.480 Lastensegler des Typs DFS 230 produziert. Dann wurde die Herstellung zugunsten eines größeren Seglers eingestellt.



Cockpit mit Instrumentenbrett des DFS 230.

Da die Einsätze des DFS 230 oft im Verbund mit der Ju 52 erfolgten ist es nur folgerichtig in unserem Museum einen solchen Segler auszustellen. Damit soll auch der Einsatz der Flugzeugführer von Lastenseglern gewürdigt werden, die eben nicht die Möglichkeit hatten, bei Gefahr noch einmal „durchzustarten“.

Text: Manfred Pickel, Hptm d. R.
Foto: Bernhard Fuchs.



So wird sich der Lastensegler nach Fertigstellung wieder in der Ju-Halle präsentieren.

Besuch der Türkischen Luftwaffe in Wunstorf

Am 03.11.2016 landete erstmalig ein Airbus A400M der Türkischen Luftwaffe auf dem Fliegerhorst Wunstorf.

Die Besatzung war auf dem Weg von ihrer Heimatbasis in Kayseri nach Gander in Neufundland (Kanada).

Im Rahmen dieses Besuches wurde dem stv. Kommodore, Oberst Christian John ein Erinnerungsbild des türkischen Geschwaders überreicht.

Text / Foto:
OStFw Meyer
S1 Info



Starke Männer ...

... hat die Luftwaffe. Das bewiesen wieder einmal die Pioniere des LTG 62.

Als die alte Halle 7, Heimat der ehemaligen Instandsetzungsstaffel des LTG 62, einem Neubau weichen musste, wurde auch der „I-Stff-Stein“ entfernt und hinter der Ausbildungswerkstatt gelagert. Dort fand der schöne Stein schnell „Interessenten“.

Aufmerksame Kameraden alarmierten den Leiter der Ju 52-Halle und dieser konnte gerade noch den Abtransport verhindern.

Um den Stein zu sichern, wurde er durch den LUZ an die Ju 52-Halle verbracht.

Um die Erinnerung an die ehemalige Instandsetzungsstaffel wach zu halten, wurde in Absprache mit OTL Hess (Kdr. Technik) beschlossen, den Stein an der TRANSALL aufzustellen. Schließlich waren es die Frauen und Männer der Instandsetzung, die jahrzehntelang für einen sicheren Flugbetrieb dieses Flugzeug sorgten und daran soll mit dem Stein erinnert werden.

Das Aufstellen des ca. 600 kg schweren Steins stellte sich allerdings als Mammutaufgabe heraus. Denn zur Zeit kann das Gelände an der TRANSALL nicht mit schweren Gerät befahren werden. Davon ließen sich unsere Pioniere allerdings nicht entmutigen.

Nur mit reiner Muskelkraft wurde der Stein an seinem neuen Standort aufgestellt. Respekt vor dieser Leistung und vor allem – DANKE!

Text/Foto: Hptm a.D. Manfred Pickel



SU Mario Steube, G Leonid Engel,
OG Dennis Bastigkeit waren Pioniere, die den Stein
aufstellten und verankerten.



60 Jahre
LUFTWAFFE
60 Jahre
**PARTNER-
SCHAFT**



LIFETIME EXCELLENCE

Als Ihr verlässlicher Partner für militärische Antriebe hat die MTU Aero Engines Ihre Mission stets im Blick. Unsere Expertise über den gesamten Triebwerks-Lebenszyklus und maßgeschneiderte Service-Konzepte sind der Garant für Ihren erfolgreichen Einsatz. Immer startklar!

www.mtu.de