

# DAS FLIEGENDE BLATT

Die Zeitung für den Fliegerhorst Wunstorf

April 2017

Ausgabe 51



## Preisträger erhält eine unbefristete Beschäftigung im Geschwader

Der ehemalige Auszubildende Marcel Dettmer wurde am 8. November 2016 im GOP Varieté-Theater Hannover als Landesbester im Ausbildungsberuf „Fluggerätmechanik Fachrichtung Instandhaltungstechnik“ ausgezeichnet. Bei dieser Veranstaltung wurden die besten 98 Absolventen aus verschiedenen Berufsgruppen geehrt.

Marcel Dettmer war vom 1. September 2013 bis zum 10. Juni 2016 Auszubildender in der Ausbildungswerkstatt der Luftwaffe Wunstorf. Durch gute Leistungen in der Berufsschule und in der Ausbildungswerkstatt verkürzte er mit weiteren fünf Auszubildenden die Ausbildungszeit um ein halbes Jahr und legte bereits im Juni 2016 vor dem Prüfungsausschuss der Industrie und Handelskammer Hannover die Prüfung ab. Er erzielte dabei nicht nur ein sehr gutes, sondern auch das beste Ergebnis in Niedersachsen und ist Landessieger in diesem Ausbildungsberuf geworden.

Als praktische Prüfung hatten die Prüflinge innerhalb von sieben Stunden einen betrieblichen Instandhaltungsauftrag durchzuführen, der an dem Luftfahrzeug C-160 Transall im Technischen Ausbildungszentrum Nord Abgesetzter Bereich Wunstorf verrichtet wurde. Marcel Dettmer hatte den Auftrag, die Flügelklappenspindel zu wechseln.

In einem Fachgespräch mit dem Prüfungsausschuss wurde dieser

Auftrag dann bewertet und ergab in Addition mit der Kenntnisprüfung dieses hervorragende Ergebnis.

Im Anschluss an die Ausbildung erfolgte die unbefristete Weiterbeschäftigung als Arbeitnehmer im LTG 62 in der 1. Technischen Staffel der Technischen Gruppe.

**Text/Foto: TRAI Meiders (Ltr. Ausbildungswerkstatt)**



**Marcel Dettmer (Mitte) empfängt mit Stolz die Urkunde durch den Hauptgeschäftsführer der IHK Hannover, Herrn Dr. Horst Schrage, (re.) und die Hauptgeschäftsführerin des Niedersächsischen Industrie- und Handelskammertages, Frau Dr. Susanne Schmitt.**



> 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
Landesbester	2
Grußwort Kommodore	3
Neujahrsempfang	4 - 5
Umrüstung A400M	6 - 7
Übernahme A400M Sevilla	8 -10
Testpilot A400M	11
Wasch- und Wartungshalle	12 -13
Standort Boßeln	14 -15
Vorschlag	16
Flugsicherung	17
Besondere Gäste	18
Freundeskreis Versammlung	19
Ausbildungswerkstatt	20
KERH im Bw-Verband	21
Hundewache ade	22
TGLW Versammlung	23
Historische Seite	24 - 25
Große Spende	26

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

ich hoffe, Sie sind gesund in das Jahr 2017 gestartet und können Ihre Ideen und Vorstellungen für 2017 verwirklichen. Das wünsche ich Ihnen von Herzen.

Die Auftragsbücher des Lufttransportgeschwaders 62 sind auch für das vor uns liegende Jahr ambitioniert. Der A400M-Routine Flugbetrieb, insbesondere der in die aktuellen Einsatzgebiete der Bundeswehr, wird von den Medien mit großer Aufmerksamkeit verfolgt.

Es ist wohl dem Zeitgeist mit seinen sozialen Medien geschuldet, dass „bei Bedarf“ tagesaktuell berichtet wird. In wesentlichen Teilen dieser Berichterstattung wird dabei übersehen, dass die Einführung eines komplexen neuen Flugzeuges Zeit benötigt.

Bei der Einführung der heute so erfolgreichen Boeing Globemaster C-17 der United States Air Force (USAF) dachte man Mitte der 1980er Jahre über einen vollständigen Programmabbruch nach, weil sowohl Kosten als auch Zeitrahmen aus dem Ruder zu laufen drohten. Insofern empfehle ich, den britischen Wahlspruch „KEEP CALM AND CARRY ON“ zu beherzigen. Denn wir konnten bereits die für den A400M-Flugbetrieb notwendigen Ressourcen erheblich reduzieren. Dieser Weg muss weiter beschritten werden. Die dazu notwendige Qualität und Zuverlässigkeit der ausgelieferten A400M sowie die vertraglich vereinbarten Funktionalitäten sind dafür aber Voraussetzungen. Sie sind vom Hersteller nachdrücklich einzufordern und bereitzustellen.

Der Aufbau der taktischen Fähigkeiten steht im Zentrum unserer Bemühungen. Die ersten Flüge mit Nachsichthilfen (NVG) im März 2017 erforderten Pioniergeist, Hartnäckigkeit und Ideenreichtum. Sie stellen einen wichtigen Meilenstein für uns dar, denn sie ertüchtigen uns für die absehbar wahrscheinlichsten Einsatzszenarien. Ich danke allen Beteiligten für diesen herausragenden Erfolg.

Die Erprobung des elektronischen Selbstschutzsystems des A400M erfolgt schrittweise in zeitnahen Übungen wie XAVER und BALTIC CLOUD.



Das Absetzen von Fallschirmspringern und Lasten sowie erste Luftbetankungsübungen stehen in diesem Jahr ebenfalls in unseren Auftragsbüchern. Diese Aufgaben werden erneut nicht unerhebliche Ressourcen binden.

Die Zusammenarbeit mit unseren Partnern in Frankreich und Großbritannien wird weiter konkretisiert und vertieft. Unsere französischen Freunde in Orleans unterstützen uns tatkräftig beim Aufbau einer

„Approved Training Organization“ (ATO). Erste taktische Basislehrgänge werden im 2. Halbjahr 2017 in Orleans auch für unsere A400M-Besatzungen angeboten. Eine engere Zusammenarbeit mit RAF Brize Norton wurde auf höherer Ebene vereinbart. Sie gilt es nun auszugestalten.

Die Angehörigen der Technischen Gruppe konnten im Februar 2017 in die neue Wasch- und Wartungshalle einziehen. Sie nutzen damit die modernste Infrastruktur, die die Luftwaffe zu bieten hat. Die Qualität der Arbeitsplätze besteht jeden nationalen und internationalen Vergleich. Ich betrachte es daher auch als ein Privileg, hier in dieser hochmodernen Umgebung arbeiten zu können.

Mit dem Umbau des Offiziersheimes beginnt nun die „OHG-freie“ Zeit. Die Betreuung der Angehörigen des Fliegerhorstes wird für mindestens ein Jahr aus dem Gebäude 132 (alte UHG) erfolgen. Ich hoffe auf die Einhaltung des Zeitplanes, damit wir im Herbst 2018 die Wiedereröffnung des renovierten Offiziersheimes mit einer entsprechenden Veranstaltung feiern können.

Liebe Leserinnen und Leser, die Zeit vergeht wie im Flug. Es dauert nicht mehr lang, dann steht die Urlaubszeit bevor. Ich wünsche Ihnen eine schöne Zeit, kommen Sie gesund und erholt zurück und bleiben Sie Ihrem Lufttransportgeschwader 62 gewogen.

Ihr

**Ludger Bette**

**ivd**

**Fairmakler**

Sie möchten entspannt kaufen, verkaufen oder mieten? Fairness ist Ihnen wichtig? Wir helfen Ihnen, die passende Immobilie oder den geeigneten Käufer zu finden.

**wunstorfer wbaurein**  
...weil besser!

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

## Überwältigendes Bekenntnis zum Standort Ausbildungszentrum bietet würdigen Rahmen für fast 500 Besucher

Das Interesse für den Besuch auf dem Fliegerhorst und seinem Neujahrsempfang erreicht schon einen beachtlichen Umfang und zeigt sehr deutlich, dass die zivile Gesellschaft im Einzugsbereich des Fliegerhorstes zum Standort Wunstorf, den hier stationierten Soldatinnen und Soldaten, den zivilen Mitarbeitern und dem jeweiligen und vielfältigen Auftrag seiner Einheiten steht.

Neben den Mitgliedern des Deutschen Bundestages Frau Dr. Maria Flachsbarth und Dr. Hendrik Hoppenstedt (beide auch Mitglieder im Freundeskreis), den Vertretern aus dem Niedersächsischen Landtag und der Region Hannover, konnte Oberst Bette vier Bürgermeister und 17 Ortsbürgermeister der umliegenden Gemeinden begrüßen, was die hervorragende Einbettung des Standortes in das zivile Umfeld beeindruckend dokumentiert. Vertreter der Bundeswehr, der Polizei, der Schulen, der Kirchen und der Industrie, sowie die Vorsitzenden des Freundeskreises und der Traditionsgemeinschaft waren ebenfalls willkommene Gäste.

Dieses Jahr wurde der Empfang vom Sinfonieorchester der Musikschule Wunstorf musikalisch begleitet. Nächstes Jahr wird dann wieder das Hölty Gymnasium mit Chor und Orchester dabei sein.

Er wolle, so Oberst Bette, keine Rückschau über politische Highlights, Katastrophen und Anschläge vornehmen, denn dies hätten wir alle in diversen Rückschauen zu Genüge erfahren.

**Für sich selbst ziehe er als Quintessenz 2016:**  
„Ein Leben in Freiheit, Frieden und Demokratie ist



Dieses Jahr wurde der Empfang vom Sinfonieorchester der Musikschule Wunstorf musikalisch begleitet.

kein Geschenk. Im Gegenteil, Freiheit, Frieden und Demokratie müssen immer wieder aufs Neue erarbeitet und behauptet werden.“  
Er begrüßte auch, dass die Bürgerinnen und Bürger unseres Landes offensichtlich zunehmend erkennen und akzeptieren, dass Deutschland und Europa größere Kraftanstrengungen unternehmen müssen, um den Herausforderungen der Zukunft begegnen zu können.

Der Wappenspruch der NATO  
„**Vigilia pretium libertatis**“  
könne dazu als Zielorientierung dienen  
„**Wachsamkeit ist der Preis der Freiheit**“.

„Für uns im Fliegerhorst Wunstorf ist ein spannendes, aufregendes und arbeitsreiches Jahr 2016 zu Ende gegangen“, führte der Kommodore weiter aus. „Das LTG 62 ist mittlerweile stolzer Besitzer und Betreiber von sieben Airbus A400M. Der achte Airbus befindet sich bereits im Übernahmeprozess. Das seien zwar weniger, als zu Beginn des Jahres angekündigt, unsere Flotte wird aber absehbar eine nicht

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.**

zu unterschätzende Lufttransportkapazität in Deutschland und Europa darstellen“. Neben zahlreichen Routineflügen, auch in die aktuellen weltweiten Einsatzgebiete der Bundeswehr, in denen weiterhin zahlreiche Angehörige aller Dienststellen des Standortes Wunstorf eingesetzt sind, sei es gelungen, erste taktische Flüge mit dem Airbus A400M durchzuführen.

Eine besondere Herausforderung brachte der erste Flug in ein latentes Bedrohungsgebiet. Der Ende September 2016 durchgeführte Einsatz nach Gao im Nordosten Malis stelle erfreulicherweise zahlreiche Einschätzungen und Kommentare sogenannter „Fachleute“ in Hochglanzpublikationen und Fachmagazinen richtig, so die Anmerkung des Kommodores.

Mit der Auslieferung des ersten taktischen A400M im Dezember des vergangenen Jahres habe sich das Einsatzspektrum nochmals vergrößert und es sei nun eine zentrale und vordringlichste Aufgabe, die Fähigkeiten, über die dieses Flugzeug verfügt, der Politik zeitnah an die Hand zu geben, so die Einschätzung des Geschwaderchefs. „Denn die politische Führung unseres Landes benötigt explizit militärische Fähigkeiten, insbesondere auch die Möglichkeit, geschützten Lufttransport unter Bedrohung durchführen zu können - in der heutigen unruhigen und unsicheren Gesamtlage dringlicher denn je“. Zum Stand der Ausbildungskomponenten sei erfreulich fest zu stellen, dass der A400M-Simulator inzwischen durch das Luftfahrtbundesamt zertifiziert wurde. Er genügt damit höchsten Qualitätsstandards. Die A400M Piloten können nun die erforderlichen Flugstunden zur Verlängerung ihrer Lizenzen, ohne Einschränkungen, ausschließlich im Simulator erbringen.

Des Weiteren sei die gegenseitige DEUTSCH-FRANZÖSISCHE Anerkennung der technologischen Ausbildung A400M ein besonderer Erfolg für das Technische Ausbildungszentrum der Luftwaffe (TAusbZLw) und bilde einen Meilenstein in der bilateralen Zusammenarbeit. Die technische Transall - Ausbildung wird jedoch Ende 2017 endgültig eingestellt. Das Systemzentrum (SysZ 23) konnte sämtliche nicht mehr benötigten Flugabwehrraketensysteme PATRIOT grundüberholen, sodass diese inzwischen an andere Nutzernationen übergeben werden konnten.

### Bautätigkeit nicht beendet

Immer noch in der infrastrukturellen Weiterentwicklung sei der Fliegerhorst, so Oberst Bette. „Wer den Fliegerhorst betritt, bemerkt die sich weiter abzeichnenden infrastrukturellen Veränderungen. Die Neubauten trans-



Wunstorfs Bürgermeister, Rolf-Axel Eberhardt überreicht dem Kommodore, Oberst Ludger Bette, das Ortschaftsschild von Klein Heidorn.

formieren den Fliegerhorst weiter zu einem der modernsten militärischen Flugplätze Europas“. Auch eine Anregung einer Bürgerin Großenheidorns wurde aufgenommen und bei der Anflugbefahrung der Start- und Landebahn sogenannte „Blendschutztrichter“ angebracht. Sie reduzieren die Lichtemission und verringern damit die Belastung der Anwohner in Großenheidorn und Steinhude bei Nachtflügen.

Der Fliegerhorst war und ist weiterhin ein großer Anziehungspunkt für Besucher. So waren etwa 2500 Besucher im vergangenen Jahr Gäste des Fliegerhorstes und seiner Einheiten, dabei war der „Girl's Day“ der größte im Bereich der Luftwaffe.

Besonders erfreulich sei auch die steigende Mitgliederzahl im Freundeskreis und der Traditionsgemeinschaft. „Sie sprechen für ein funktionierendes Miteinander von Aktiven, Reservisten, Ehemaligen und Freunden des Lufttransportgeschwaders 62 aus dem zivilen Umfeld“.

Anschließend richtete der Wunstorfer Bürgermeister, Rolf-Axel Eberhard, sein traditionelles Grußwort an die Menschen auf dem Fliegerhorst und wünschte ihnen allzeit eine gesunde Rückkehr von ihren Einsätzen. Er überreichte dem Kommodore, Oberst Ludger Bette, das Ortschaftsschild der Gemeinde Klein Heidorn, in deren Gemarkung der Fliegerhorst liegt, als heimatliche Erinnerung für die im Ausland eingesetzten Soldaten und Soldatinnen.

Textauszug: W. Koch, OTL a.D



Die neue Leiterin der Presseabteilung des Geschwaders, Frau OLT Lammers, führte durch das Programm.

### Umrüstung für einen „Role Change“

Der Airbus A400M ist ein sehr vielfältig einsetzbares Lufttransportflugzeug. Das Einsatzspektrum reicht vom Einsatz als Frachtflugzeug über den Passagiertransport, auch in gemischter Fracht/Passagierversion, bis hin zu den speziellen militärischen Einsätzen wie Absetzen von Fallschirmspringern oder Abwerfen von Lasten und dem Einsatz als Sanitätsflugzeug MEDEVAC. Für diese unterschiedlichen Einsatzvarianten muss jeweils der Laderaum umgerüstet werden.

Die verschiedenen Rüstzustände werden im „Role Change“ (Rollentausch) durch den Einbau von unterschiedlichem „Role Equipment“ (Rüstmaterial) erreicht. Die Teileinheit „Role Change“ der 1. Technischen Staffel ist mit der Umrüstung beauftragt.

Im Grundsatz unterscheiden sich die unterschiedlichen Rüstvarianten nicht von denen der Transall, sind jedoch, wegen des größeren Laderaumvolumens, des höheren Beladegewichtes, der möglichen größeren Flughöhe und der Zulassungsbestimmungen, umfangreicher, aber auch moderner.

#### Passagiertransport

Für die Beförderung von Passagieren ist der A400M in der Grundausstattung mit 54 Sitzplätzen ausgerüstet. Diese können durch den Einbau von Mittelsitzen um weitere 62 aufgestockt werden. Sauerstoffmasken, die wie in zivilen Passagierflugzeugen automatisch ausgelöst werden, sind nur für die Standardsitze permanent eingebaut. Für die zusätzlichen Mittelsitze werden sie gesondert eingerüstet. Ebenso muss eine Rettungsweste pro Passagierplatz eingebaut bzw. ergänzt werden.

#### Frachtversion

Wie auch in der Transall sind am Laderaumboden mehrere Verzurrpunkte angebracht. Die Rollenbah-



Übersichtlich gelagert, können die unterschiedlichen Rüstversionen schnell verladen werden.

nen sind jedoch im Boden eingelassenen und müssen nur gedreht werden, damit sie mit der „Rollenseite“ nach oben zeigen. Sie müssen also nicht mehr einzeln verschraubt werden. Für das Arretieren von Containern oder palettierte Fracht ist der Frachtraum mit einem fest installierten Verriegelungssystem (GAS, ähnlich wie das LAS bei der Transall) ausgestattet. Gesonderte Rollen- und Verriegelungssysteme, die zwischen den Schienen verankert werden, ermöglichen die Anpassung an nicht militärisch genormte Paletten und Container, wie sie z.B. in der zivilen Luftfahrt verwendet werden.

#### Absetzen und Abwerfen

Für das Absetzen von Lasten werden die Führungsschienen und Entriegelungsvorrichtungen des fest eingebauten Ladesystems GAS benutzt. Für das Absetzen von Fallschirmspringern müssen Stahlseile eingerüstet werden, in denen sich die Springer mit ihren Automatikschirmen einhängen. Sie sind ebenso wie die Rückholwinden nicht wie bei der Transall fest eingebaut. Die Sitze werden durch ein Reißver-

## 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](http://www.fehlig-buddecke.de) \* e-mail: [info@fehlig-buddecke.de](mailto:info@fehlig-buddecke.de)**

schlussystem in ihrem Volumen vergrößert, damit die Springer mit ihrem umfangreichen Gepäck und dem Fallschirm Platz finden. Ebenso muss an der Außenseite der Springertüren der jeweilige Windabweiser montiert werden.

### Krankentransport

Die medizinische Evakuierung kurz MEDEVAC, bezeichnet die Rückverlegung verletzter Personen aus den Einsatzgebieten zur weiterführenden medizinische Versorgung in Deutschland. Zu diesem Zweck können für den Verwundetentransport 66 Sanitätstragen oder derzeit fünf Intensivbetten für Schwerstverletzte eingebaut werden

### Flexibilität

Um auch außerhalb des Heimatflugplatzes flexibel auf Folgemissionen reagieren zu können, können Module des „Role Equipment“ im A400M verstaut werden. Die Ausrüstung für die mittlere Sitzreihe, auf der 62 Soldaten Platz finden, ist in einem für den Lufttransport geeigneten Container eingelagert. Diverses weiteres Equipment steht in Boxen und Kits verstaut zum Verladen je nach geplantem Einsatz zum Transport bereit.

Die Teileinheit „Role Change“, hat in der Halle 2 eine neue Heimat gefunden. Diese wurde durch einen Umbau auf die neuen Gegebenheiten angepasst. Sie ist nun der Lagerort für das gesamte „Role Equipment“ aller A400M.

Früher war in der Halle 2 die Wartungsstaffel beheimatet. Die Teileinheit „Role Change“ arbeitet unter der Leitung von Stabsfeldwebel Olaf Wagner im Schichtbetrieb.

Text: W. Koch/ OFw Johannes  
Foto: S1 Info



Einbau von der Rollen und des Schienensystems (li.) und der Mittelsitze.



Noch wird die MEDEVAC-Ausstattung einzeln verzurrt. Später ist sie auf Paletten fertig zum Einschub montiert.

# 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**

## Abnahme- und Überführungsprozess A400M in Sevilla

Für die Produktion des A400M gibt es die verschiedensten, über die Partnernationen verteilten Fertigungsstätten. In Sevilla befindet sich mit der Final Assembly Line (FAL) die Endmontage des A400M.

Nach Anlieferung der Großkomponenten und der schrittweisen Montage des Luftfahrzeuges in verschiedenen Stationen der FAL, wird es zahlreichen Kontrollen, Funktionsprüfungen und Testläufen unterzogen. Erst nach dem positiven Ergebnis dieser firmeninternen Testläufe und einem oder (falls notwendig) mehreren Testflügen, wird der A400M an das sogenannte „Delivery Center“ übergeben. Hier wird das Lfz der Kundenseite vorgestellt, Funktionen demonstriert und schließlich an die Kunden übergeben.

### Das Abnahmeteam vor umfangreicher Aufgabe

Im Delivery Center wird auf Firmenseite das Seller Delivery Team (SDT) gebildet, welches das kundenseitige Buyer Delivery Team (BDT) durch den Abnahmeprozess führt.

Das BDT besteht aus Vertretern der „Organisation Conjointe de Coopération en Matière d'Armement (OCCAR)“, diese ist die gemeinsame Organisation für Rüstungskooperation und die eigentliche Vertragshalterin mit der Fa. AIRBUS und einem nationalen Abnahmeteam. Für den nationalen Anteil ist im Bereich der Bundeswehr das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) als Beschaffungsbehörde in der Verantwortung. Das nationale Abnahmeteam in Sevilla wird wiederum durch einen „Technischen Leiter“ von der Wehrtechnischen Dienststelle für Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät (WTD 61) zusammengestellt. Dabei wird entsprechend der unterschiedlichen Aufgabenbereiche innerhalb der Luftfahrzeugabnahme (Abnahmebeauftragter, Luftfahr-

zeugführer, Flugversuchingenieur, Technischer Ladungsmeister, Prüfer für Lfz-Ausstattung, Spezialisten für Triebwerk und Zelle mit der Ausbildungshöhe CAT B1 oder CAT B2) auf Personal der WTD 61, der Güteprüfstellen Hamburg, Bremen und Manching sowie auf Personal des LTG 62 zurückgegriffen. Zur Teilnahme an den Lfz-Abnahmen werden die Soldaten des LTG 62 für die jeweiligen Abnahmezeiträume zum BAAINBw kommandiert.

Nach einer ersten Ankündigung von Airbus an den Kunden, dass das Luftfahrzeug samt Zusatzausstattung zur Auslieferung bereit steht, beginnt der tatsächliche Abnahmeprozess mit dem „Welcome Meeting“. Hier treffen sich das SDT der Firma AIRBUS und das kundenseitige BDT, um sich über den aktuellen technischen Zustand des Luftfahrzeuges, vorhandene Bauabweichungen, die Dokumentenlage und den geplanten zeitlichen Ablauf der Abnahme auszutauschen. Erst nach Zustimmung durch das BDT kann die Abnahme beginnen.

Der Abnahmeprozess ist grob in zwei Phasen untergliedert.

In der ersten Phase wird eine visuelle Inspektion der Configuration Items (CIs) und des Luftfahrzeuges durchgeführt. Dieser Prozess folgt dem „Customer Inspection Guide“ (CIG), welcher detailliert die zu inspizierenden Ausrüstungsgegenstände und Flugzeugbereiche beschreibt, sowie auf die dabei zu berücksichtigenden Prüfkriterien verweist. Als Prüfkriterien sind hier sowohl die Beschreibung „wie“ die Inspektionen durchzuführen sind (Beleuchtung, Abstände, Sicherheitsvorschriften) zu verstehen, wie auch die Beschreibung der Produktionskriterien (Verlegung von Kabeln, Sicherung von Steckern & Schrauben, Aufbringung von Farben & Korrosionsschutz, etc.) mit den entsprechenden Limitierungen. Die Inspektionen werden durch das BDT durchgeführt, das SDT erfasst dabei die gefundenen Mängel und initiiert entsprechende Korrekturen.

Die Techniker überprüfen das Flugzeug von außen, wie auch von innen. Im äußeren Bereich werden beispielsweise Lackierungen, Abdichtungen, Stufen und Spalte überprüft. Im Inneren der TRW-Gondeln und im Lfz werden die Einrüstungen von Kabeln, Steckerverbindungen, Schaltern, Panels, Anzeigeräten, Kraftstoff- & Hydraulikleitungen, etc. auf Baumängel und Undichtigkeiten überprüft. Zusätzlich wird in den zugänglichen Bereichen eine allgemeine FO-Kontrolle durchgeführt. Um ins „Innere“ schauen zu können dürfen generell nur Zugangsklappen (Maintenance Panels) geöffnet werden. Lediglich fünf zusätzliche Deckel werden nach Festlegung durch das BDT geöffnet, um auch dahinter eine FO-Kontrolle durchführen zu können.

Alle Mängel/Beanstandungen werden in das Quality Logbook (QLB) übernommen, durch Airbus überprüft und schließlich nachgearbeitet. Anschließend werden die Punkte erneut dem BDT vorgestellt und soweit akzeptabel vom BDT abgenommen.



Foto: Airbus Sevilla

Das Abnahmeteam mit Hauptmann Heiko Hempel, dem spanischen Kollegen Juan Jesús Gavilán Carrera und Hauptmann Fabian Huck (v.li.).



**Im Fahrwerksschacht werden alle Steckverbindungen überprüft und auf die richtige „Biegung“ der Hydraulikleitungen geachtet.**

### Checkliste mit über 500 Prüfpunkten

Die zweite Phase wird durch das Customer Acceptance Manual (CAM) beschrieben und umfasst alle Funktionsprüfungen am Boden und in der Luft. Dabei wird eine Checkliste von über 500 Prüfpunkten abgearbeitet. Zunächst werden Bodentests durchgeführt (Static Tests, Cargo Hold Tests, Light & Signals), um die Funktionen der unterschiedlichen Lfz-Systeme (Hydraulik, Elektrik, Klimaanlage & Kabinenbedruckung, Verriegelungssysteme im Frachtraum, Frachtraum Türen, Tor und Rampe, Kneeling, Beleuchtung, Flugsteuerung) zu überprüfen. Wichtig ist hierbei auch die Überprüfung von Systemverhalten bei Ausfall einzelner Systemkomponenten. Dieses ist auch ein wichtiger Punkt bei dem anschließenden Triebwerkslauf, da hier, wie im Flug, ausschließlich auf die bordeigenen Versorgungssysteme zurückgegriffen wird und ein beabsichtigtes Abschalten von Systemkomponenten ohne eine Erhöhung des Flugsicherheitsrisikos möglich ist.



**Penibel wird darauf geachtet, dass die Landescheinwerfer sauber sind oder die Abdeckung für die Anzeige der Sauerstoffanlage gängig und keine Feuchtigkeit in der Anzeige ist.**

### Abnahmeflug in allen Facetten

Gegen Ende der „CAM-Phase“ und nach Abstellen aller gefundenen Mängel bzw. Fehlfunktionen, wird der Abnahmeflug durchgeführt. Hier geht es erneut um die Prüfung der Systemfunktionen im Flug

(Öffnen von Rampe und Springertüren, Überprüfung der Luftbetankungsanlage, Kabinenbedruckung, Abstellen und Anlassen eines Triebwerkes und der APU, automatisches Fahren der Landeklappen bei niedrigen Fluggeschwindigkeiten, etc.), das generelle Flugverhalten des Lfz (Verhalten bei starken Roll-eingaben, Langsamflugeigenschaften, AUTO LAND Funktion, etc.) sowie die Überprüfung von Leistungswerten der Triebwerke und von Flugzeugsystemen.

Die Besatzung bei einem Abnahmeflug setzt sich seitens SDT aus einem Piloten, einem Ladungsmeister und einem Flugtestingenieur zusammen, von Seiten des BDT nehmen ein Testpilot (WTD 61, zukünftig auch ein TTVG Pilot des LTG 62), ein Flugversuchingenieur (WTD 61) und ein Ladungsmeister (WTD61 oder LTG 62) am Flug teil. Ein weiteres Besatzungsmitglied kommt von der OCCAR. Alle Testergebnisse werden dokumentiert, Beanstandungen bzw. Fehlfunktionen ins Technical Logbook (TLB) eingetragen und durch AIRBUS analysiert. Soweit die Analyseergebnisse auf Defekte hinweisen, werden die entsprechenden Korrekturen und erneute Funktionsprüfungen durchgeführt. Sollte ein Nachweis der korrekten Funktion am Boden nicht möglich sein, muss ein weiterer Abnahmeflug ange-setzt werden.

Nach erfolgreicher Prüfung aller Funktionen und der Behebung der gefundenen Qualitätsmängel ist der Abnahmeprozess technisch abgeschlossen. Punkte, die während der Abnahme nicht zufriedenstellend abgestellt werden können oder auch bestehende Bauabweichungen, sogenannte Concessions, werden in den „Commitment Letter“ übernommen. Dabei verpflichtet sich AIRBUS entweder Kompensationszahlungen zu leisten und/oder die Mängel zu einem späteren Zeitpunkt zu beheben (soweit möglich). Der Commitment Letter ist somit die Grundlage für eine spätere Nachbesserung oder Nachlieferung durch AIRBUS.

### Auf der Zielgeraden

In der letzten Phase des Abnahmeprozesses wird die gesamte Abnahmedokumentation in Hinblick auf Vollständigkeit, mögliche inhaltliche Fehler und eventuell noch ausstehende Maßnahmen durch die abnehmende Nation final geprüft und bewertet. Parallel zu dieser Prüfung wird in einer letzten Kontrolle des Luftfahrzeuges durch die spanische Luftfahrtbehörde (DGAM), die luftfahrtrechtliche Bescheinigung und die Bestätigung der Lufttüchtigkeit mit der Ausstellung des „Certificate of Conformity (CoC)“ und dem „Airworthiness Certificate for Export (CoAEx)“ bescheinigt.

Mit diesen letzten beiden Punkten des Abnahmeprozesses sind alle Grundlagen geschaffen um den „Transfer of Title“ (ToT) vollziehen zu können. Beim ToT wird das Luftfahrzeug offiziell von der Firma AIRBUS an die OCCAR übergeben, diese wiederum übergibt das Lfz an das BAAINBw und letztlich wird das Lfz der Luftwaffe übereignet. In einem feierlichen Akt wird die symbolische Schlüsselübergabe vollzogen.



Das Abdeckglas der äußere Notbeleuchtung (li.) muss unbeschädigt und klar sein.

### Geschafft - Überführung kann beginnen

Nach Auslieferung des Lfz an den Kunden beginnt der Aircraft Delivery Assistance (ADA) Prozess. Die Verantwortung hierfür liegt beim LTG 62, das in engem Kontakt mit dem Luftwaffentruppenkommando (LwTrKdo) steht.

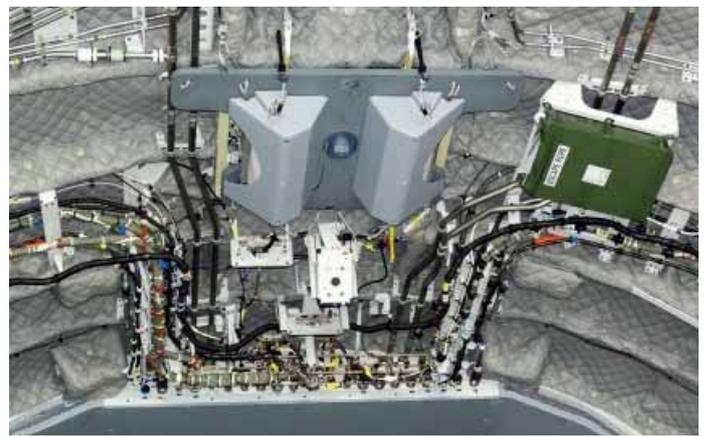
Das Team für den ADA Prozess wird im LTG 62 zusammengestellt. Geleitet wird es durch den ADA National Focal Point (NFP), der in Person durch einen Offizier des Truppenversuchs im LTG 62 wahrgenommen wird. Des Weiteren ist ein Technischer Offizier aus dem Bereich Continuing Airworthiness Management Organisation (CAMO) und ein Techniker, meist mit der Fachrichtung CAT B2, im ADA Team. Der Auftrag des ADA Teams ist es, alle notwendigen Vorkehrungen zu treffen, zu organisieren und vorzubereiten, um das Luftfahrzeug und die dazugehörigen Konfigurationsgegenstände / Rüstsätze innerhalb eines vertraglich vorgegebenen Zeitraums nach Wunstorf zu überführen. Bei diesem Prozess wird das ADA Team Luftwaffe durch das ADA Team Airbus unterstützt.

Grundlage für diese Überführung ist eine Fluggenehmigung für einen einmaligen Überführungsflug von Sevilla nach Wunstorf. Diese wird in Koordination/ Absprache zwischen dem Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw)/der Verkehrszulassungsstelle der Bundeswehr und der CAMO Luftwaffe, basierend auf dem ausgestellten CoC und CoAEx, ausgestellt und dem ADA Team zugesandt.

Zu Beginn des ADA Prozesses werden im sogenannten ADA Scope Clarification Meeting zwischen dem ADA Team Airbus und dem ADA Team Luftwaffe die Rahmenbedingungen besprochen und im anschließenden Assistance Work Order entsprechende Unterstützungsleistungen schriftlich festgehalten und gegengezeichnet.

Da das Lfz bereits an die Luftwaffe übergeben wurde und somit auch in deren Verantwortungsbereich liegt, wird der ADA Prozess bereits nach der Vorschriftenlage des Instandhaltungsbetriebes Luftwaffe durchgeführt.

Unterstützungsleistungen gemäß dem Assistance Work Order werden daher grundsätzlich im Beisein des ADA Teams durchgeführt. Hierzu zählen neben



Die Verkabelung sowie die Hydraulikleitungen sind im hinteren Bereich des Laderaums gut sichtbar. Hier können die Kabelführung und die Steckverbindungen gut überprüft werden.

anstehenden Inspektionen auch Betriebsmittelergänzungen, gegebenenfalls Störbehebungen bis hin zum Wechsel von Line Replaceable Units (LRUs). Bereits im Abnahmeprozess übernommene Configuration Items (CIs) und Operational Loose Items (OLIs) werden durch das noch zu übernehmende Flight Kit (Abdeckungen, Werkzeug und Sicherungsstifte) komplettiert.

### Beladung - Programmierung - Abflug

Nach Rücksprache mit Ladungsmeistern der TTVG des LTG 62 werden vor Ort Paletten (HCUs) mit den zu überführenden Konfigurationsgegenständen / Rüstsätzen bestückt, gewogen und letztlich ein Beladeplan für den Überführungsflug erstellt.

Ein wichtiger Punkt im ADA Prozess ist das Laden deutscher Navigationssoftware auf den entsprechenden Geräten, welches akribisch von den Augen des CAT B2 Technikers überwacht wird.

Neben der Fliegerischen Dokumentation mit entsprechender Informationstechnik, übernimmt das ADA Team auch administrativ das eingebaute Kryptogerät.

Für die Planung des Überführungsfluges steht das ADA Team in ständigem Kontakt mit dem Gefechtsstand des LTG 62 .

Am Tag der Überführung überprüft der Technische Offizier aus dem Bereich der CAMO das Certificate Release of Service (CRS) bevor die Besatzung das Luftfahrzeug für den Überführungsflug übernimmt und Richtung Wunstorf startet.

Nach der Landung werden die von Airbus übermittelten luftfahrzeugspezifischen Daten, wie beispielsweise Flugstunden und Triebwerksdaten, in das Betriebsführungssystem MDS übernommen. Darauf basierend können dann z.B. die zukünftigen Inspektionsintervalle berechnet werden.

Nachdem sich der Waffensystemmanager im LwTrKdo davon überzeugt hat, dass die Vorschriften für den Betrieb und Materialerhalt vorliegen und anwendbar sind, beantragt er beim LufABw die Verkehrszulassung des Luftfahrzeuges.

Liegt diese vor, kann es im operationellen Flugbetrieb des LTG 62 eingesetzt werden.

Text: Olt Doris Lammers, Foto: W. Koch

Die 54+08 ist abgenommen und wird nach Wunstorf überführt.



## Portrait eines Testpiloten A400M Major Stefan Dabel (WTD 51 Manching)

Der 39 Jahre alte Flugzeugführer wohnt in Manching und wird bei er WTD 61 in Manching als Testpilot eingesetzt.

Nach der Mittlere Reife erhielt er eine Ausbildung zum Fluggerätbauer. Anschließend holte er das Abitur nach und schloss sich der Luftwaffe an, wo er als SAZ 12 ein Studium der Luft- und Raumfahrttechnik abschloss und als technischer Offizier eingesetzt wurde.

Seine Pilotenausbildung erfolgte in Bremen und Wunstorf und schloss mit der Musterberechtigung C-160 ab. Während seiner Verwendung im LTG 61 absolvierte er die Kommandantenausbildung Transall.

Nach seiner Versetzung zur WTD 61 Manching, 2013, besuchte er 2014 für ein Jahr die Testpilotenschule in den USA. 2015 erfolgte der Einstieg als Testpilot in das Projekt A400M.



### Warum sind Sie Pilot geworden?

„Die Flugbegeisterung war schon immer da. Bereits in meiner Jugend hatte ich als Hobby das Segelfliegen und habe meine Ausbildung zum Fluggerätbauer gemacht.“

### Wie wird man Testpilot?

„Im meinem Fall ist dies über die Empfehlung durch meine Tätigkeit erfolgt. Ich wurde während meiner Unterstützung bei Nachprüfflügen bei der WTD 61 angesprochen.“

### Wie läuft die Ausbildung zum Testpiloten ab?

„Voraussetzung dafür ist grundsätzlich ein technisches Studium, das ich in meiner Zeit als SAZ bereits abgeschlossen hatte. Die direkte Ausbildung zum Testpiloten erfolgt in einer einjährigen Ausbildung in den USA. Diese ist sehr anstrengend und man hat nur sehr wenig Freizeit. Hierbei erfolgt die Ausbildung auf vielen Mustern, von einem kleinen einmotorigen Sportflugzeug, über Jets, bis hin zur C-17.“

### Wie viele Testpiloten gibt es bei der Bundeswehr?

„Dies ist ein sehr kleiner Kreis von ca. 20-30 Piloten. Für den A400M gibt es nur zwei.“

### Was sind die besonderen Aufgaben eines Testpiloten?

„Die Hauptaufgabe besteht darin, Sachverhalte zu bewerten und festzustellen, ob ein Luftfahrzeug verkehrssicher ist.“

### Wo sind Ihre Einsatzgebiete?

„Generell bin ich europaweit eingesetzt. Ich bin neben der Verwendung bei der WTD 61 Manching auch in Sevilla, Toulouse und Wunstorf eingesetzt.“

### Welche besonderen Gefahren birgt der Beruf Testpilot?

„Gefahren können durch angemessenes Verhalten minimiert werden. Ein Testpilot muss einen gesunden Respekt und konservatives Verhalten an den Tag legen. Als Hasardeur ist man in dem Beruf fehl am Platze. Das jeweilige Risiko muss man selbst einschätzen können und sollte auf die Mitglieder seines eingespielten Teams und vor allem auf die Techniker hören.“

### Was macht den Beruf als Testpilot so besonders?

„Am interessantesten ist das Testen und Bewerten von neuen Systemen, sowie das langsame Annähern an deren Grenzen.“

Text: RS Martin Buschhorn; Foto: S1 Info

## Technische Gruppe übernimmt den modernsten Arbeitsplatz der Luftwaffe

Ende 2014 zogen die Angehörigen der 1. Technischen Staffel und des Stabes der Technischen Gruppe aus der alten Halle 7 aus. In der Übergangsphase hatten die Einheiten in den unterschiedlichsten Gebäuden auf dem Fliegerhorst ein Zuhause gefunden. Am 27. Februar 2017 wurde der Startschuss für den Umzug in die neue Waschwartungshalle, oder auch Gebäude 405, gegeben.

Der hochmoderne Gebäudekomplex hat außer seinem Standort, wenig mit seinem Vorgänger aus dem Jahr 1972 gemeinsam. Betrachtet man allein die Größe, ist der „graue“ Nachfolger mit 180 m Breite und 80 m Tiefe gut ein Drittel größer als das ursprüngliche Original.

Das neue Gebäude bietet Platz für insgesamt drei A400M, wovon ein Hallenplatz für die vollumfängliche Luftfahrzeugwäsche genutzt werden kann.

### Komplexer Umzugsprozess

In der dritten Kalenderwoche dieses Jahres fiel der Startschuss. Vom Dockplatz 1 aus wurden durch eine Umzugsfirma mehr als 1600 Tische, Stühle und andere Möbelstücke in die neuen Büros und Werkstätten transportiert. Der Höhepunkt des Umzuges war am 14. Februar 2017. An diesem Tag wurde das neue Gebäude das erste Mal für seinen eigentlichen Zweck genutzt.



Ein besonderer Moment: Die Hallentore öffnen sich das erste Mal.



Drei A400M haben in der neuen Halle Platz. Neben den technischen Arbeiten kann das Flugzeug auch „indoor“ gewaschen werden.

Unsere aktuellen  
Öffnungszeiten:  
Immer - Überall



Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir machen den Weg frei.

Wir sind für Sie da - wann, wo und wie Sie wollen. Profitieren Sie von unserem Service per Telefon, Online-Banking, über unsere VR-Banking App oder direkt in Ihrer Filiale.

Meine Volksbank eG   
einfach · attraktiv  
[www.oberrhein.de](http://www.oberrhein.de)

Zum ersten Mal wurde ein A400M in die Halle geschleppt.

Nach diesem historischen ersten Schlepptvorgang, ließ es sich der Kommandeur der Technische Gruppe, Oberstleutnant André Heß, nicht nehmen, persönlich die Hallentore hinter der Maschine zu schließen.

Ab Montag, dem 20. Februar 2017 ging es dann in den Endspurt. Die Umzugsfirma und die BWI rückten an, um Akten, Material, Werkzeug und IT-Ausstattung aus den bisher genutzten Gebäuden in die neuen Büros und Werkstätten zu transportieren. Aufgrund des parallel laufenden Flugbetriebes war ein immenser Koordinationsaufwand nötig, um die einzelnen Bereiche arbeitsfähig zu halten. „Nur durch die hervorragende Zusammenarbeit aller Beteiligten war dies möglich. Ein besonderer Dank geht dabei an die Umzugsfirma, die BWI und den S6 Bereich.“, sagte hierzu StFw Heiko Müllenmeister, einer der Umzugskordinatoren.

Es bleibt somit absolut festzuhalten, dass das Projekt „Umzug Halle 7“ ein voller Erfolg war. Die nach Abschluss des Umzuges noch durchzuführenden Restarbeiten konnten ebenfalls schnell erledigt werden.

Für die Zukunft bleibt nun abzuwarten, ob es die „neue Halle 7“ auch auf über 500 Inspektionen und mehr als 40 Jahre Standzeit bringen wird.



Text: OFw Marc Schlenczek  
Foto: OF Schlenczek/ S1 Info/ W. Koch

Die Techniker sind froh, dass sie, wie hier beim Triebwerkswechsel, gute Arbeitsbedingungen haben.

Das neue Hallenensemble.



**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](mailto:gilde-eck@t-online.de)

Internet: [www.gildebraeueck.de](http://www.gildebraeueck.de)



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

## Fliegerhorst-Boßelturnier 2017 ein voller Erfolg Mit 21 Mannschaften Teilnehmerzahl am Limit

Bei strahlendem Sonnenschein fand das diesjährige Fliegerhorst-Boßelturnier statt.

Etwa 130 Teilnehmer in 21 Teams, aus dem militärischen und zivilen Umfeld, machten sich auf die sechs Kilometer lange Rundstrecke.

Hierbei konnten sich insbesondere die „fliegerhorstfremden“ Starter ein für sie außergewöhnliches Bild vom der neuen Infrastruktur des Horstes verschaffen. Aber auch der ein oder andere Teilnehmer des Fliegerhorstes sah, während des rund dreieinhalb Stunden dauernden „Wettkampfmarsches“, z.B. die neue Waschwartungshalle oder die Halle 9 aus einem ganz anderen Blickwinkel.

Bei eingelegten Zwischenstopps bestand die Möglichkeit, den Flüssigkeitshaushalt wieder auszugleichen und bei einer Zwischenverpflegung neue Kraft zu schöpfen. Hierfür waren die Bollerwagen der Teams optimal bestückt und vorbereitet worden.

Besonders hervor tat sich dabei der Wagen des Wunstorfer Ortsrates, den Ratsfrau Gerda Mirkovic extra umgebaut und mit den städtischen Farben geschmückt hatte.

Für einen reibungslosen Ablauf sorgte das Team des Vorjahressiegers vom Technischen Ausbildungszentrum.

Der Organisator, Oberstleutnant Marcus Amft, stellte in Anbetracht des guten Wetters etwas erleichtert fest, dass die von der Sparkasse spendierten Regencapes zum Glück nicht benötigt würden. Neben den vielen bereits etablierten Teams konnte Standortältester Oberst Ludger Bette in diesem Jahr auch zum ersten Mal ein Team des Gemeinderates Hagenburg und der Volksbank Nienburg begrüßen.

Am Ende sicherte sich den Wanderpokal die Mannschaft von Rheinmetall Defence, vor der Fliegenden Gruppe und der Feuerwehr Wunstorf.

Die „Rote Laterne“ musste oder durfte die Mannschaft der Traditionsgemeinschaft entgegen nehmen.



**Die Mannschaften von Rheinmetall Defence, der Fliegenden Gruppe und der Feuerwehr Wunstorf bei der Siegerehrung.**

Die Mannschaft des Freundeskreises Fliegerhorst begann zusammen mit der Mannschaft der Wunstorfer Feuerwehr bereits als zweite Gruppe den langen und spannenden Parcours. Sehr ausgeglichen war die Stimmung untereinander und bei manchem gemeinsamen Schnäpschen wurden Freundschaften geschlossen. Sogar eine Mitgliedschaft im Freundeskreis sprang dabei heraus. Eng aber fair ging es zwischen den beiden Mannschaften zu und so lagen sehr oft beide Kugeln nur zentimeterweit von einander entfernt. Auch der letzte Wurf zum Ziel endete in

einem Patt, die Kugeln kamen nur einen Meter von einander entfernt aber auf gleicher Höhe zum Liegen. Das war erneut ein Schnäpschen wert. Am Ende belegte dann der Freundeskreis mit 37 Wurf, Platz vier hinter dem drittplatzierten Spielpartner Wunstorfer Feuerwehr.

**Text: S1 Info / Foto: S1 Info/ W. Koch**



**Mit der „Roten Laterne“ wurde die Traditionsgemeinschaft „ausgezeichnet“.**

**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



Das Organisationsteam des Ausbildungszentrums hatte hervorragende Arbeit geleistet.



Die schmackhafte Zwischenverpflegung war sehr willkommen.



Hungrig: Teamchef des Freundeskreises, Uve Nicklaus und der Vorsitzende Hans-Jürgen Hendes.



Ortsrat Wunstorf und Stab LTG unterwegs. (oben) Wunstorfer Feuerwehr mit vollem Einsatz. (unten).



Maß nehmen...



Zielen ...



Hoffen ...



Gelungen !!!

## Höchstpreis des KVP Vorschlages für Spezialwerkzeug

Unter dem Motto „Mitmachen, Verbessern, Gewinnen“ hat die Bundeswehr ein Programm etabliert, welches das Ideenpotenzial aller Soldaten und Mitarbeiter zur ständigen Verbesserung der Bundeswehr nutzen möchte. In dem „Kontinuierlichen Verbesserungsprogramm“, kurz KVP, kann sich jeder Soldat oder Mitarbeiter durch seine Ideen in allen Bereichen aktiv an der Weiterentwicklung der Bundeswehr beteiligen. Getreu der Zielsetzung, dass jede Verbesserung einen Gewinn mit sich bringt, hatten auch Stabsfeldwebel Markus Funke und Stabsfeldwebel Tobias Kollmannsberger von der Instandsetzungsstaffel des Lufttransportgeschwaders 61 in Penzing einen Vorschlag eingereicht, der die Arbeiten an der Tankinstandsetzung der C-160 Transall deutlich vereinfachen sollte.

Bereits im Jahr 2011 kam nach einer zeitintensiven Tankinstandsetzungsarbeit an der C-160 Transall die Idee auf, die Arbeiten im Inneren des Tanks zu verbessern. Bei auftretenden Undichtigkeiten im Bereich der Flächentanks ist es zunächst erforderlich, die Dichtmasse sowie den Schutzüberzug der Abdichtung zu entfernen. Diese mühselige Arbeit findet im sehr beengten Raum des Tankinneren statt und geschah zum damaligen Zeitpunkt von Hand mit einem Hartholzspachtel. Je nach Art und Umfang der Tankinstandsetzung musste mit einem Zeitraum von einer bis drei Wochen gerechnet werden. Ein langer Zeitraum, indem wegen der toxischen Gase noch dazu unter Vollschutz gearbeitet werden musste. Dies nahmen die Stabsfeldwebel Funke und Kollmannsberger zum Anlass, über eine deutliche Verbesserung der Methode nachzudenken. Die Idee der erfahrenen Mechaniker fiel auf ein Werkzeug, das den herkömmlichen Hartholzspachtel ablösen sollte. Das „Mastic Removal Tool“ der Firma „Snap-On Industrial“ wurde von den beiden Mechanikern als Möglichkeit gefunden, den Tankinstandsetzungsprozess zu optimieren. Bei diesem luftdruckbetriebenen

Gerät werden mittels einer vibrierten Klinge die Dichtmasse sowie der Schutzüberzug entfernt, ohne dabei die Grundierung zu beschädigen. Neben der Verbesserung der Arbeitsbedingungen für die Mechaniker, bringt dieses Werkzeug noch weitere Vorteile mit sich. Da die Arbeitsdauer



Stabsfeldwebel Tobias Kollmannsberger und der Inspekteur Luftwaffe, Generalleutnant Karl Müllner.

von bisweilen drei Wochen auf nur zwei Tage verkürzt werden kann, verkürzt sich auch die Standzeit des Luftfahrzeugs in der Instandsetzung. Dadurch kann eine Gesamtersparnis von bis zu zwei Millionen Euro erreicht werden und dies allein beim Waffensystem C-160 Transall.

Der KVP-Vorschlag wurde zunächst abgelehnt. Die Firma Airbus Defense & Space (damals Firma Casidian), die ebenfalls mit Tankreparaturen beauftragt waren, griff die Idee der beiden Soldaten jedoch sofort auf und beschaffte das Werkzeug. Ein erneutes Aufgreifen des KVP Vorschlages im LTG 62 führte letztendlich zum Erfolg. Der Vorschlag erhielt die Höchstauszeichnung von 25.000 Euro.

Da Stabsfeldwebel Kollmannsberger an der feierlichen Übergabe der Urkunde durch den Parlamentarischen Staatssekretär Dr. Brauksiepe im Bundesministerium der Verteidigung in Berlin nicht teilnehmen konnte, entschied sich der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Müllner, die Auszeichnung persönlich dem Stabsfeldwebel Kollmannsberger zu übergeben. Am 13. Januar 2017 überreichte Generalleutnant Müllner im Beisein des stellvertretenden Kommodore LTG 62, Oberst Christian John, und des Staffelchefs der 2. Technischen Staffel, Hauptmann Florian Hartl, feierlich die KVP-Urkunde in seinem Dienstsitz in Berlin Gatow.

In seiner sehr persönlichen Ansprache würdigte der Inspekteur der Luftwaffe die Beharrlichkeit und den Biss des Preisträgers, denn nur dies habe schlussendlich zum Erfolg geführt. Er verabschiedete alle Anwesenden mit einem Lächeln und den Worten: „Hoffentlich sieht man sich bald mit einem neuen KVP-Höchstpreis wieder“.

Da das Einsatzgebiet des vorgeschlagenen Gerätes nicht nur auf die C-160 Transall begrenzt ist, wird es mittlerweile auch im Rahmen des C-Checks A400M beinahe täglich eingesetzt.

Text: Major Florian Hartl

**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](http://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, Iltisweg 4, 31515 Wunstorf.  
Email: [FreundeskreisFlGH-Wunstorf@kabelmail.de](mailto:FreundeskreisFlGH-Wunstorf@kabelmail.de)

Redaktionelle Mitarbeiter:  
Pressestelle LTG 62, Dyckerhoffstr.4, 31515 Wunstorf  
Email: [ltg62pressestelle@bundeswehr.org](mailto:ltg62pressestelle@bundeswehr.org)

Layout & Gestaltung: OTL a.D. Werner Koch

Anzeigenredaktion  
Hans-Jürgen Hendes, Am Hüppfeld 6, 31515 Wunstorf  
Email: [hjh.werbeservice@arcor.de](mailto:hjh.werbeservice@arcor.de)

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

## Die militärische Flugsicherung im Zeitalter der Simulation Einrüstung der Ausbildungsausstattung Simulator Flugsicherung Platzkontrolle II

Im September 2016 ist der Startschuss für den Simulator der Flugsicherung gefallen. Die Prototypenanlage wurde am Flugplatz Nörvenich installiert und durch die Bundeswehr abgenommen. Bereits im November 2016 konnten sich die Kameraden der Flugbetriebsstaffel an der Inbetriebnahme des neuen Simulators erfreuen. „Das Trainingsgerät ist ein Quantensprung zu der vorherigen Technik“ verriet der Ausbilder Oberleutnant Alexander Wille. Für die Weiterbildung und das Training gab es für die Flugverkehrskontrolloffiziere der Anflugkontrolle bis dato nur einen Simulator auf der Größe von zwei PC Arbeitsplätzen. Für die Platzkontrolle hingegen stand keine Simulation am Heimatstandort zur Verfügung und es konnte nur bei „Lifetraffic“ ausgebildet werden.

Der Simulator wurde, um eine möglichst effiziente Nutzung zu gewährleisten, im ehemaligen Unterrichtsraum des Kontrollturmes errichtet und nach erfolgreicher Abnahme an die Flugbetriebsstaffel des LTG 62 übergeben.

Die Notwendigkeit für das System ergibt sich aus den gleichbleibend hohen Anforderungen an die Ausbildung von Flugverkehrskontrollpersonal und dem abnehmenden Flugverkehrsaufkommen an Flugplätzen der Bundeswehr, sowie der ständigen

Weiterbildung und Inübunghaltung des Stammpersonals.

Der ASFP II besteht aus einer 168 Grad Projektionsfläche, welche von drei hochauflösenden Projektoren angestrahlt wird, sowie den dazugehörigen Computern, Monitoren und Bedienelementen.

Der Simulator ist in der Lage eine wirklichkeitsgetreue Darstellung des Flugplatzes Wunstorf und der direkten Umgebung zu erzeugen um eine möglichst realistische Übung zu gewährleisten.

Um eine vollständige Rundumsicht zu erhalten, können die Fluglotsen während der laufenden Übung über ein Bedienfeld die Perspektive sowohl in horizontaler, als auch in vertikaler Richtung anpassen. Der Simulator wird in Zukunft auch über eine rudimentäre Sprachsteuerung, welche einfache Anweisungen, wie zum Beispiel Steuerkurs- und Flughöhenänderungen befolgen kann, verfügen.

Abschließend lässt sich überzeugt sagen, dass sobald alle geforderten und von „e.sigma“ zugesicherten Funktionen vollumfänglich zur Verfügung stehen, der Flugsicherungssimulator AFSP II ein praktikables Werkzeug sein wird, um die Aus- und Weiterbildung von Flugverkehrskontrollpersonal zu unterstützen.

**Text:** Oberleutnant Jan Iffland; **Fotos:** S1 Info



Das Flugplatzvorfeld wie die Start-/Anflugphase kann mit unterschiedlichen Luftfahrzeugen dargestellt werden.



Die Arbeitsplätze werden wie im normalen Tower mit Controller und Supervisor entsprechend besetzt.

**WIR BRINGEN GUTEN GESCHMACK**

Entdecke die Welt der  
**Störtebeker**  
Bräuspezialitäten!

*Getränke Heidorn*

**WUNSTORF & STEINHUDE am Meer**

Industriestraße 10

Großenheidorner Straße 61

## Ist nur Fliegen schöner ?

An einem Sonnabend im vergangenen Jahr besuchten 35 sehbehinderte junge Menschen zum zweiten Mal den Fliegerhorst Wunstorf. Ihr Ziel war es, einmal das zu tun, was für so viele gleichaltrige Jugendliche ab 17 Jahre selbstverständlich scheint. Sie wollten einmal in ihrem Leben Auto fahren.

Auf diese Idee kam der Lions Club Hannover Eilenriede unter ihrem damaligen Präsidenten Herrn Madan Arora.

Der Lions Club Hannover fördert schon seit Langem die Arbeit des Landesblinderverbandes Niedersachsen. Und bei Nachforschungen, was denn den Schülern der Landesblindenschule Hannover am besten gefallen würde, äußerten die: Einmal Autofahren. Nur einmal in die Welt der Sehenden eintauchen.

Es fand sich eine Gruppe von Fahrlehrern, die bereit waren, dieses Projekt zu unterstützen. Was noch in der Planungsphase fragwürdig erschien: „Was, Blinde fahren Auto“, wurde be-



**Hauptmann Holger Kipp (li.) und der Lions Präsident, Madan Arora, waren begeistert von der Aktion.**

reits im August 2015 mit Unterstützung des Lufttransportgeschwaders 62 zu einem vollen Erfolg. Hierbei zeigte sich, dass das technische Einfühlungsvermögen Blinder und schlecht sehender Menschen enorm ist. Die Fahrlehrer waren erstaunt. Einer meinte, er hätte lange nicht solch wissbegierige und gute Schüler gehabt.

So empfingen der stellvertretende Kommodore, Oberst Christian John, und Hauptmann Holger Kipp die Schüler der Landesblindenschule und ihre Familienmitglieder auf dem Fliegerhorst Wunstorf. Die jugendlichen donnerten den ganzen Tag unter Führung der Fahrlehrer über die Start- und Landebahn. Aber sie parkten auch gefühlvoll rückwärts ein. In den Pausen stärkte sich die Mannschaft mit Chili-Con-Carne, Kaffee und Kuchen.

Am Ende des Tages durften die Gastgeber des LTG 62 die freudestrahlenden Fahrerinnen und Fahrer nach Hause entlassen. Der Dank der Teilnehmer und der Veranstalter war überwältigend. Für sie war sicherlich richtig: „Nur das Autofahren ist schöner!“

Weil sich das Fahren so gut anfühlte und aller guten Dinge drei sind, werden wir den Lions Club Hannover Eilenriede und die Schüler der Landesblindenschule Hannover auch in diesem Sommer wieder bei uns begrüßen dürfen. So das Versprechen.

**Text: Holger Kipp, Hptm**



**Schüler der Landesblindenschule und ihre Familienmitglieder auf dem Fliegerhorst Wunstorf.**



*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

## Großes Interesse am Freundeskreis Mitgliederzahl steigt

Zu seiner Jahresmitgliederversammlung hatte der Vorstand diesmal, wegen der Schließung des Offizierheims (Renovierung) in die Calenberger Bauernstuben eingeladen. Der Vorsitzende Hans - Jürgen Hendes begrüßte besonders den Kommodore des LTG62, Herrn Oberst Ludger Bette, den Bürgermeister der Stadt Wunstorf, Herrn Rolf-Axel Eberhardt und die neuen Mitglieder.

In seinem Begrüßungsvortrag gab Oberst Bette einen detaillierten Sachstandsbericht über den derzeitigen Stand bezüglich der Anzahl von A400M, der ausgebildeten Besatzungen und der durch das Geschwader durchgeführten Einsätze mit dem neuen Flugzeug. Er erläuterte aber auch die derzeitigen Problemfälle im Bereich der Zuverlässigkeit und berichtete von den getroffenen Maßnahmen, hier Abhilfe zu schaffen. Er stellte auch die unterschiedlichen Einsatzrollen und deren Implementierung dar. So wurden (das FlgBl berichtete) erfolgreich Fallschirmspringer abgesetzt, besondere Fracht nach Mali unter erschwerten Einsatz- und Sicherheitsaspekten geflogen und Routineeinsätze nach Incirlik und Mali bereits als Dauerlufttransport durchgeführt. Im Ausblick komme jetzt der MEDIVAC-Einsatz dazu und im Oktober übernimmt das Geschwader mit dem A400M die entsprechende Bereitschaft vom LTG 63.

### Mitgliederzahl steigt

In seinem Bericht konnte der 1. Vorsitzende besonders auf die erfreuliche Mitgliederentwicklung hinweisen. Mit derzeit 143 Mitgliedern sei das Erreichen der runden Zahl von 150 in diesem Jahr keine Utopie. Diese Entwicklung zeige eindrucksvoll das große Interesse in der zivilen Gesellschaft an den Geschehnissen rund um den Fliegerhorst. Der Freundeskreis trage mit einer Vielzahl von Veranstaltungen dazu bei.

So war der Jazzfrühschoppen auf dem neuen Außengelände der Ju – Halle mit neuer Kapelle ein großer Erfolg.

### Freundeskreis als Spender

Das Wohltätigkeitskonzert des Heeresmusikkorps Hannover, bei dem der Freundeskreis als Sponsor auftritt, brachte fast 3.000 Euro für Sportvereine und Tagestreff aus Wunstorf. Aber auch mit direkten Spenden hilft der Freundeskreis. Der langjährige Partner bei vielen Veranstaltungen, der KCL Luthé, erhielt für seine Jugendarbeit 1.000 Euro. Eine Mammutaufgabe bei welcher der Freundeskreis und KCL mit der Bewirtung der Gäste zusammenwirkten, war das Konzert mit der BigBand der Bw. Aus dem Überschuss werden 5.000 Euro für den Fliegerhorst bereitgestellt. Hieraus sollen Anschaffungen für die Betreuung im



## Termine..

## Termine..

## Termine !



### Jazz-Frühschoppen

Wie in jedem Jahr heißt es wieder Jazz unter der Noratlas, am Sonntag, den 6. August von 11 bis 15 Uhr auf dem neu gestaltete Freigelände neben der Ju 52- Halle.

Die „Swing Town Jazzmen“ aus Hannover, allesamt alte Hasen in der Hannoverschen Jazzszene, werden wie im letzten Jahr wieder ein musikalischer Genuss sein.



### Biwak Lufttransport

Am Donnerstag, 14. September beginnt das traditionelle Biwak Lufttransport um 15 Uhr.

Veranstaltungsort ist das Freigelände an der Ju-Halle.

Unterkunftsbereich gemacht werden, welche nicht durch den Dienstherrn gestellt werden.

Bei einem Besuch des Fliegerhorstes für die Mitglieder sollte das Verständnis für die Belange des Geschwaders gefördert werden. In zwei Gruppen nutzten etwa 30 Mitglieder die Gelegenheit einen umfassenden Eindruck zu erhalten.

### Die Kasse ist in Ordnung

Schatzmeister Uve Nicklaus erläuterte die Kassenbestände des Mitglieds- und des Wirtschaftskontos. In beiden Bereichen steht der Verein gut da.

Nachdem die Kassenprüfer von einer sehr soliden und hervorragend aufbereiteten Buchführung berichteten, erfolgte die Entlastung des Vorstandes.

Text :W. Koch

## Feierliche Lehrabschlussfeier der Ausbildungswerkstatt Wunstorf

Am 03.02.2017 erfolgte die Übergabe der Facharbeiterbriefe und Schulzeugnisse des Abschlussjahrganges 2016/2017 der Ausbildungswerkstatt Wunstorf in der OHG des Fliegerhorstes.

Der Leiter der Ausbildungswerkstatt Günter Meinders und die 31 Auszubildenden des Einstellungsjahrganges 2013 konnten neben 100 Familienangehörigen und Freunden auch zahlreiche Ehrengäste begrüßen.

Neben dem Schulleiter der berufsbildenden Schule Metall-Elektrotechnik Hannover, Herrn Uwe Backs, und der stellvertretenden Schulleiterin der berufsbildenden Schule Neustadt Frau Marina Poppe, waren auch der Leiter des Systemzentrums 23, Oberstleutnant Axel Franke und der Leiter des TAusbZlw Abt Nord AusbGrp II AbgBer Wunstorf, Oberstleutnant Marcus Amft anwesend.

Auch die stellvertretende Bürgermeisterin der Stadt Neustadt, Frau Christine Nothbaum, der stellvertretende Bürgermeister der Stadt Wunstorf, Herr Ulrich Troschke, sowie die Leiterin des BwDLZ Wunstorf Oberregierungsrätin Christine Rhein waren der Einladung gefolgt und richteten Grußworte an die Auszubildenden und die Gäste.

Im Anschluss an einen kleinen Sektempfang begrüßte Günter Meinders die Gäste. Diese kamen teilweise von weit her, da sich Bewerber aus ganz Deutschland für eine Ausbildung in Wunstorf interessiert hatten. Den weitesten Anreiseweg hatten die Angehörigen eines Auszubildenden aus Koblenz.

Günter Meinders verwies unter anderem auf die hohe Qualität der Ausbildung. So konnten allein in diesem Jahrgang sechs Auszubildende die Prüfung bereits im Sommer 2016 ablegen, von denen Marcel Dettmer als Jahrgangsbester auch Landesbester Niedersachsen im Ausbildungsberuf Fluggerätemechaniker wurde.

Erfreulich sei auch, dass von den 31 Prüflingen elf Absolventen bei der Bundeswehr verbleiben und 20 eine weitere schulische Ausbildung anstreben, bzw. in zivilen Unternehmen tätig werden.

Auf diesen positiven Zuwachs aus selbstausgebildeten Fachkräften nahm auch Kommodore Oberst

Ludger Bette Bezug. „Wir verfolgen durchaus die Absicht, unsere jungen Fachkräfte für den Dienst in der Bundeswehr zu gewinnen. Dabei können wir noch besser werden.“ Daher legte er allen Auszubildenden nochmals ans Herz, sich alle Optionen für eine Karriere in der Bundeswehr aufzeigen zu lassen.

Sich nicht auf den Lorbeeren auszuruhen, riet die stellvertretende Bürgermeisterin der Stadt Neustadt, Christine Nothbaum. Die jungen Menschen hätten einen guten Grundstein für die Zukunft gelegt. Sie sollten sich einmischen in Beruf und Gesellschaft.

Mit zurzeit 91 Auszubildenden und einem 14 köpfigen Ausbildungsteam ist der Fliegerhorst einer der größten Ausbildungsbetriebe der Region. Die Nachfrage an den Ausbildungsplätzen ist sehr hoch. Auf 32 freie Stellen gibt es jährlich mindestens 300 Bewerber. Daher sagte die Leiterin des Bundeswehrendienstleistungszentrums, Christine Rhein, nicht zu Unrecht, dass die echten Stars heute hier stünden und nicht im Dschungelcamp wären.

Im Anschluss an die Grußworte erfolgte die Übergabe der Facharbeiterbriefe durch Kommodore Oberst Bette, sowie die Aushändigung der Abschlusszeugnisse der Berufsbildenden Schulen durch Frau Poppe und Herrn Backs.

Zusätzlich ausgezeichnet wurden in diesem Rahmen die Jahrgangsbesten der Ausbildungswerkstatt. Dies war im Ausbildungszweig Elektroniker für Geräte und Systeme, Halil Cihangir und im Ausbildungszweig Fluggerätemechaniker Fachrichtung Instandhaltungstechnik, Marcel Dettmer.

Zum Abschluss der Feierstunde wurden alle Gäste zu einem kleinen Imbiss eingeladen, der intensiv für Gespräche genutzt wurde.

So versprach Oberst Ludger Bette Niklas Starcevic, der sich entschieden hat, Soldat zu werden und sich zum Ladungsmeister ausbilden zu lassen, dass er nach erfolgter Ausbildung, einen gemeinsam Einsatzflug mit ihm im A400M absolvieren wird.

Text: Günter Meinders / S1 Info; Foto:S1/ Info



## Ehemalige, Reservisten und Hinterbliebene informieren sich

Die Kameradschaft Ehemalige, Reservisten und Hinterbliebene (KERH) Deister/Leine im Deutschen Bundeswehrverband e.V. (DBwV), ist dem Bezirk 5 im Landesverband Nord zugeordnet und verzeichnet aktuell 385 Mitglieder. Der Zusatz „Deister/Leine“ bezeichnet den lokalen Bezug zu den Standorten Luttmersen und Wunstorf sowie den örtlichen Bereichen bis hin zur Stadt Barsinghausen. Die Zugehörigkeit der Mitglieder ergibt sich aus der verbandsorganisatorischen Zuordnung der Einheit, Dienststelle bzw. Wohnsitz. In der Kameradschaft sind alle Teilstreitkräfte der Bw vertreten, wobei die Mehrheit der Mitglieder ehemalige Soldaten und Reservisten der TSK Heer und Luftwaffe sind. Für den Standortbereich Wunstorf sind dies Angehörige des LTG 62, der „Werften“ und der Sanitätsstaffel. Der Vorstand der KERH Deister/Leine übernimmt die Betreuung der Mitglieder des DBwV nach dem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst, ist Ansprechpartner in Fragen der Fürsorge und in sozialen Belangen.

Zur diesjährigen Mitgliederversammlung am 24.02.2017 im Schützenhaus Neustadt a. Rbg. begrüßte der 1. Vorsitzende, Hptm a.D. Dietrich Reuter, 63 Mitglieder sowie die Gastreferenten Major Kucharczyk (PresseOffz LTG62) und OSF a.D. Gebauer (Vorsitzender DBwV LV Nord / Bezirk 5)

### Der Einsatz mit dem A400M

Nach dem Rechenschaftsbericht des Vorstandes durch den 1. Vorsitzenden und der allgemeinen Aussprache berichtete Major Kucharczyk über aktuelle Herausforderungen des LTG 62 bei der Einführung des Waffensystems A400M, den technischen Problemen des Luftfahrzeuges, den Sachstand zur Zulaufplanung, Ausbildung und Infrastruktur. Auch ein Überblick über den taktischen Einsatzflugbetrieb und den beschlossenen Flottenmix mit der Hercules C130J war Teil seines Vortrages.



Das im Vortrag erklärte Thema Flugsicherheit und der Vergleich A400M / C160 Transall sorgten für eine anschließende lebhaft Diskussions. Insbesondere wurden hier bei älteren Teilnehmern vergleichbare Probleme bei der Einführung C160 in Erinnerung gerufen.

### Aktuelles aus dem Deutschen Bundeswehrverband (DBwV)

Im weiteren Verlauf gab OSF a.D. Gebauer in seinem Vortrag einen allgemeinen Überblick über aktuelle Aktivitäten des DBwV und wies auf die Bedeutung der Kameradschaften (TruKa, StoKa, ERH) am Standort Wunstorf hin. Weiterhin erinnerte er an Veranstaltungen anlässlich des Jahrestages 60 Jahre DBwV, sprach aktuelle Personalprobleme der aktiven Truppe an, berichtete über aktuelle und

allgemeine Themen: Aktivitäten im Bundesvorstand, Mitgliederentwicklung, Beihilfe, Besoldung und Reservistenausweis. Eine kontroverse Diskussion zu den Themen Beihilfe und Reservistenausweis folgten dem interessanten Vortrag.

### Ausblick

Der Vorstand der KEHR Deister / Leine bekennt sich weiterhin zu zwei wichtigen Aufgaben: Zum einen Förderung der Kameradschaft, Betreuung der Mitglieder z.B. durch die Organisation und Durchführung von Ein- und Mehrtagesfahrten. Zum anderen die Erhöhung der Mitgliederzahl, um dem DBwV das nötige Gewicht zu erhalten und er bittet daher ausscheidende Soldaten, weiterhin Mitglied im DBwV zu bleiben.

Text/Foto: P. Westphal



## 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

### Die Zivile Hundewache meldet sich ab

Nach über 50 Jahren endete mit Ablauf des 31.12.2016 die Bewachung des Fliegerhorstes Wunstorf mit einer bundeswehreigenen zivilen Hundewache.

Die 1965 aufgestellte Zivilwache begann als Teileinheit der Fliegerhorstgruppe und war zunächst in unterschiedlichen Gebäuden auf dem Flugplatz untergebracht. Erst 1973 begann die Planung für den Bau eines Wach- und Versorgungsgebäudes mit Hundezwingeranlage. Im Februar 1974 konnten die Räumlichkeiten jedoch bereits bezogen werden. Eine heutzutage beneidenswerte Planungs- und Bauzeit. Beim Standort des Wachgebäudes war zudem höhere Gewalt im Spiel – infolge eines Sturmschadens im November 1973 fielen genauso viele Bäume, dass das Gebäude in diese Lücke passte.

Dieter Strohscher, damals Ingenieur der staatlichen Bauleitung, heute Staatliches Baumanagement, erinnert sich noch heute, wie außergewöhnlich es damals war, dass den Hunden per Gesetz eine Mindestfläche innerhalb der Zwingeranlage von 6m<sup>2</sup> garantiert wurde und die Anlage somit den damals aktuellen Tierschutzgesetzen entsprach. Rund 30 Jahre bestand die Anlage in dieser Form, bis 2005 erst das Wachgebäude saniert wurde und im Folgejahr ein Neubau der Hundezwingeranlage, aufgrund geänderter Tierschutzgesetze erfolgte. Fortan verfügten die Diensthunde mit 12m<sup>2</sup> über die doppelte Größe in ihrem Zwinger.

Zu Spitzenzeiten verrichteten hier in wechselnden Schichten, bis zu 45 Kolleginnen und Kollegen mit zwanzig Diensthunden, Ihren Dienst. Unter den Diensthunden befanden sich zeitweilig auch vier Sprengstoffspürhunde, die unter anderem Einsätze auf Flughäfen in Holzdorf, Berlin, aber auch Kabul hatten. Die Bindung zwischen diesen vierbeinigen Kameraden und ihren Führern war besonders eng, so dass sie nach Dienst statt im Zwinger zuhause gehalten wurden.

Aber nicht nur im Einsatz, sondern auch auf dem Fliegerhorst Wunstorf, war der Dienst umfangreich.

Neben der ständigen Diensthunde- und Schießausbildung, war Teil des Wachauftrages, die Bestreifung des Flugbetriebsbereiches, die regelmäßige Zaunrunde, die Besetzung der Sperrzonentore und der Nebenwache Poggenhagen, sowie teilweise auch der Hauptwache.

Infolge des Einstellungsstopps im Oktober 2011 kam es zu einer kontinuierlichen Anpassung des Auftragsumfanges, bis in der letzten Struktur die Alarmkonsolen bedient und die Eingreifkräfte gestellt wurden.

Als Urgestein der zivilen Hundewache kann rückblickend der Diensthundeführer Dietmar Lange bezeichnet werden, der seit dem 01.07.1977 seinen Dienst mit Hund verrichtete und somit über dreiviertel der gesamten Zeit mitgestaltete. Bis zuletzt zeichnete er sich durch ein hohes Maß an Leistungsbereitschaft und Zuverlässigkeit aus.

Als letztem Wachleiter war nun Herrn Hans-Joachim Greiner die traurige Ehre zuteil geworden, das Licht auszuschalten. Siebeneinhalb Jahre steuerte er gemeinsam mit den Wachschichtführern die Geschicke der Hundewache, von der Leitung der Hundeausbildung, über die Planung der Schicht- und Dienstpläne, bis zur Ausbildung an der Waffe. Infolgedessen hatten bei der jährlichen Überprüfung der Einsatzfähigkeit von Wachteams im Wachdienst der Bundeswehr, die überwiegende Mehrheit der Teams stets bestanden und damit ihre vielseitigen Fähigkeiten unter Beweis gestellt.

Sowohl von Seiten der Diensthundeführer und des Wachleiters, als auch dem Bundeswehr-Dienstleistungszentrum Wunstorf, wird das Ende der zivilen Hundewache bedauert und gehofft, dass die übernehmende zivil-gewerbliche Wache, während ihrer Einsatzzeit auf dem Fliegerhorst Wunstorf, ebenfalls ohne ein ernsthaftes besonderes Vorkommnis bleibt.

Das BwDLZ Wunstorf bedankt sich an dieser Stelle bei den Kollegen, die bis zuletzt engagiert ihren Dienst verrichtet haben.

**Text: ROI Knöchelmann, Foto:S1 Pressestelle**



**Hans-Joachim Greiner (Wachleiter), Olaf Grönke (Wachschichtführer), ORR'in Christine Rhein, (Leiterin BwDLZ Wunstorf), Nico Kertzinger (Diensthundeführer), Oberst Ludger Bette (Kommodore LTG 62 u. StOÄ), die Diensthundeführer Jürgen Buschmann, Dietmar Lange, Jürgen Rogge, und Nils Boening (v.li.) stellten sich zu einem letzten Gruppenfoto.**

## Ehrgeizige Projekte geplant

Zur Mitgliederversammlung konnte der 1. Vorsitzende, Oberstleutnant a.D. Ingo Wilde, neben dem Vorstand 99 Mitglieder im Offizierheim begrüßen. Sein besonderer Gruß galt dem stellvertretenden Kommandore, Oberst Christian John, und die ehemaligen Kommandores, GenMajor a.D Hoppe und Ahrens. Nach den üblichen Formalien warteten alle gespannt auf den Vortrag des stv. Kommandore, der die Mitglieder über die derzeitige Situation des Geschwaders umfassend informieren wollte.

Zu Beginn ging Oberst John jedoch auf die Zukunftsaufgabe der Traditionsgemeinschaft ein. Durch die Auflösung der Schwestergeschwader in Landsberg und später in Hohn, erwüchse hier auf dem dann verbleibenden Lufttransportstützpunkt die Aufgabe, Heimat in der Traditionspflege zu sein.



**Oberst Christian John.**

In seinem Überblick zur Lage im Geschwader betonte er, dass trotz aller Einschränkungen und technischen Schwierigkeiten, der Verband ein absolut Zukunft orientiertes Luftfahrzeug mit dem A400M erhalte. Schon heute zeige sich die enorme Transportfähigkeit dieses Flugzeuges mit seiner Schnellig-

keit und Ladekapazität. Er forderte aber das Verständnis, dass nicht alles von Beginn an optimal laufe. Einen luftfahrttechnischen Sprung von fünf Generationen und die neue, der zivilen Luftfahrt angelegene Technik und Dokumentation, die ZDV 19/2 hat ausgedient, sowie die Zertifizierung der Ausbildungseinrichtung für die multinationale Ausbildung, sei nicht eben mal so zu meistern.

Aber er sei guter Zuversicht, dass neben den technischen Problemen, deren Ursachen erkannt und Lösungen gefunden seien, auch die militärischen Fähigkeiten des A400M auf einer überschaubaren Zeitschiene sind. So wurde (das FlgBl berichtete) das Absetzen von Freifallern durchgeführt, kritische Einsätze mit sperriger Fracht (Gao in Mali) erfolgreich beendet. Die Rolle MEDIVAC mit entsprechender modularer Einrüstung ist soweit, dass das LTG 62 die MEDIVAC-Bereitschaft vom LTG 63 übernehmen kann.

### Bericht des Vorsitzenden

Der 1. Vorsitzende gab der Mitgliederversammlung einen Überblick über die Schwerpunkte der Vereinsarbeit seit der letzten Mitgliederversammlung: Aktueller Mitgliederstand: 438. Im letzten Jahr gab es neben 23 Eintritten und einem Austritt auch sechs Todesfälle zu beklagen. Er beleuchtete kurz die Mitgliederentwicklung der letzten Jahre und hob insbesondere die Zahl neuer Mitglieder aus der aktiven Truppe hervor.

## Neues vom Lufttransportmuseum

Das Museum war an 104 Tagen geöffnet und verzeichnete dabei 5511 Besucher. Die Ausstellung hat sich erheblich sowohl in der Halle als auch im Außenbereich verändert.

Neue Exponate sind zur Ausstellung dazugekommen, darunter zwei Uniformen und ein Satz Holzmodelle zur Ausbildung in der Flugzeugerkennung.

Die TGLW hat im Rahmen einer Schenkung aus dem Nachlass von Herrn Redecker das BMW R75 Gespann übernommen (s. Bericht S. 27).

Die Ausstellung wurde um einige Bodenfunde JU 88 (Sauerstoffflasche und Stoßdämpfer) erweitert.

Die Lichtblenden an der Vorderseite der Halle wurden erneuert.

Die Liegeplätze für die LFZ sind fertiggestellt.

Das AN-2 Cockpit ist überdacht worden.

Ein Containerdorf (LTStp) wurde aufgebaut. In den Containern soll Material gelagert werden.

## Zukunftsplanung

Das Projekt Lastensegler DFS 230 wird weiter verfolgt und soll in diesem Jahr zu Ende gebracht werden.

Der Bau eines einfachen C-160-Simulators und die Übernahme (und Restaurierung) einer Sycamore vom LTG 61 stehen auf der Agenda.

Nach den Berichten des Schatzmeisters und der Kassenprüfer wurde der Vorstand einstimmig für das Geschäftsjahr 2016 entlastet.

Zum Abschluss wurden geehrt, Jörg Lohmann, Dirk Steigemann, Dr. Klaus Fehlig, Horst Rienecker und seinen Mitarbeiter für die außerordentliche Mitarbeit in der TGLW und der JU-Halle.

Text/Foto: W. Koch

## Jubiläumsspende der EMI

Im vergangenen Jahr feierte die EMI den 50. Geburtstag. (s. Heft 49-2). Dabei wurden Münzen mit einer Sonderprägung verkauft. Nach der Abrechnung verblieb ein kleiner Überschuss, der nun als als Spende mit 150 Euro an die TGLW für den Nachbau des Lastenseglers DFS 230 übergeben wurde.



**StFw Rolf Vetter (ehemaliger Spieß), Hptm a.D. Manfred Pickel (2. Vorsitzende der TGLW), OTL Marcus Amft, (Leiter Ausbildungszentrum) und Olt Ronny Blogt (technische Ausbildung). (v.li.) bei der Spendenübergabe.**

## Einsatz des Großraumtransporters Junkers Ju 90/Ju 290

Im Jahre 1937 stellte die Firma Junkers in Dessau der staunenden Öffentlichkeit seine neuste Entwicklung vor. Das aus dem Bomberprojekt Ju 89 entwickelte viermotorige Großraumflugzeug Ju 90.

Das Anforderungsprofil der Lufthansa an ein modernes und leistungsfähiges Passagierflugzeug wurde durch die Ju 90 voll erfüllt. Die Luftwaffe forderte Anfang 1939 ebenfalls die Entwicklung eines neuen Transporters mit großer Kapazität. Die Wahl fiel auf die bereits vorhandene Ju 90, da sie über große Entfernungen das Vierfache einer Ju 52 und das Zweieinhalbfache einer Focke Wulf 200 transportieren konnte.

Die Firma Junkers erhielt den Auftrag, aus dem Passagierflugzeug einen Militärtransporter zu entwickeln.



Die Junkers Ju 90 V1 „D-AALU“ in Dessau September 1937, hier noch mit DB 600A Triebwerken.

Die Ju 90 wurde zunächst mit stärkeren Triebwerken vom Typ BMW 139 ausgerüstet die dem Flugzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 455 km/h verliehen. Spätere Muster flogen mit dem schon in der Fw 190 eingesetzten Triebwerk BMW 801 (Ausführung ML oder MG).

Ab der Ju 90 V6 (Werknummer 4918) erhielt die Ju 90 erstmals die sogenannte „Transporterklappe“ Tr-912/40.

Diese revolutionäre Neuerung ermöglichte einen einfachen Zugang zum Laderaum und erleichterte die schnelle Beladung mit Soldaten, Material und Fahrzeugen enorm. Wurde die im Rumpfboden eingebaute Rampe voll geöffnet hob sie das gesamte Flugzeug in Waage. Dadurch war auch große und sperrige Fracht mit Hilfe einer von einem DKW-Motor angetriebenen Seilwinde einfach zu beladen. Diese Klappe konnte auch im Flug geöffnet werden um Lasten abzuwerfen.

Die Erfahrungen mit den Versuchsmustern flossen ständig in die weitere Entwicklung des Flugzeugtyps bei Junkers ein. Die folgenden Ju 90 V7 und V8 waren praktisch Neukonstruktionen. Durch den Einbau der leistungsstarken BMW 801A-Triebwerke konnten die Abmessungen vergrößert und die Tragfähigkeit erhöht werden. Außerdem wurde die größere Trapoklappe Tr-912a, ein verstärktes Fahrwerk und Abwehrstände für die Bewaffnung eingebaut.

Das Cockpit erinnert im Aufbau sehr an das der späteren Transall C-160. Zwischen den Sitzen der beiden Flugzeugführer fand der Bordmechaniker seinen Platz, während der Bordfunker hinter dem Co-Piloten saß.

Um die neuen Flugzeugmuster praktisch zu erproben, verlegte man die beiden Ju 90 V7 und V8 am

28. Juli 1942 nach Italien. In Brindisi hatte man am 22. Februar 1942 zur Versorgung des „Afrikakorps“ eine Transportstaffel aufgestellt und mit Flugzeugen des Typs Savoia-Marchetti S.M.82 ausgerüstet. Die Staffel stand unter dem Kommando von Oberleutnant Helmut Schwarz, dem späteren Brigadegeneral der Bundeswehr und Mitglied in der TGLW.

Die Maschinen wurden mit zivilen Werksbesetzungen eingesetzt, da z.T. noch Betriebsbeschränkungen bestanden. Da die Maschinen in einem Kriegsgebiet eingesetzt wurden, erhielten sie militärische Kennzeichen und eine starke Abwehrbewaffnung.

Für ihre Bedienung stand

allerdings kein Werkspersonal zur Verfügung, so dass Soldaten der Luftwaffe aushelfen mussten. Die technische Betreuung der Flugzeuge erfolgte ebenfalls durch Junkers-Personal.

Erste Einsätze erfolgten von Lecce aus, dann wurden die Maschinen nach Castel Vetrano und schließlich nach Grosseto verlegt. Durch ihre enorme Laderaumkapazität stellten die beiden Ju 90 natürlich eine willkommene Verstärkung dar. Trotzdem verliefen die Einsätze nicht ohne Probleme.

Immer wieder fielen Motoren während des Fluges aus. Glücklicherweise konnte die Ju 90 auch mit zwei von vier Triebwerken noch sicher fliegen. Ein Bericht schildert bei acht geflogenen Einsätzen fünf Triebwerksausfälle! Die psychische Belastung für die Besatzungen war dadurch natürlich enorm – immerhin hatten sie die Verantwortung für bis zu 60 Soldaten im Laderaum bei einem Flug über das Mittelmeer zu tragen.

Trotz dieser Schwierigkeiten wurden die Maschinen immer wieder eingesetzt. Schließlich waren die Vorteile der Ju 90 im Vergleich mit der zeitgleich eingesetzten Fw 200 bedeutend: Die Ju 90 konnte mit ihrem Kraftstoffvorrat die Strecke nach Afrika hin und zurück ohne Tankstopp bewältigen und nahm mehr als die doppelte Ladung bei zugleich höherer Flugeschwindigkeit mit. Dabei konnte sie in Afrika noch 2.000 Liter aus ihrem eigenen Kraftstoffvorrat abgeben!

Im Vergleich zu anderen Transportflugzeugen war die Ju 290 sehr wehrhaft. Je eine Bordkanone Kaliber 20mm in einem Drehturm und im Heckstand, sowie mehrere Bord-MG in Fensterlafetten und in der Bodenwanne ermöglichten eine gute Rundumverteidigung.

Als Staffelkapitän flog Olt. Schwarz als Co-Pilot die Ju 290 D3+YE und die J4+E4. In seinen Erinnerungen stellt er fest, dass er sich in den neuen Junkers fliegerisch „sehr wohl gefühlt“ hat. Das lag nicht nur an der überragenden Flugleistung, sondern vor allem an der starken Abwehrbewaffnung der Maschine. Es gab während des ganzen Einsatzzeitraums keine Verluste! Das zeigt auch der Angriff einer englischer Beaufighter auf die Ju 90 die der Zerstörer mit einer dicken Rauchfahne erfolglos abbrechen musste.

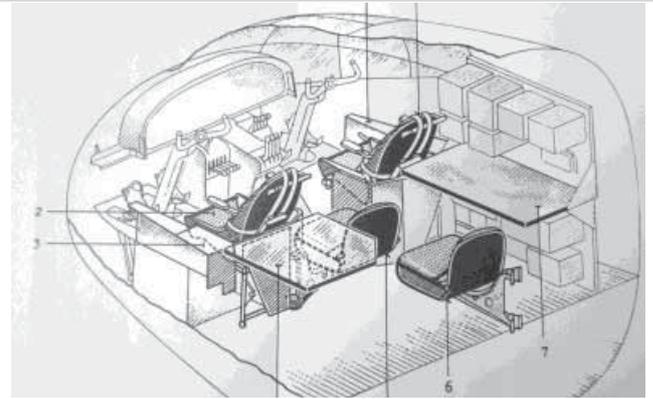
Die V-Muster 7 und 8 stellten den Übergang zur Ju 290 dar. Für die neue Serie wurden der Rumpf, das Tragwerk und das Höhenleitwerk von der V8 übernommen. Neu konstruiert wurden das Fahrwerk, das Seitenleitwerk und das Cockpit. Im zweiten Halbjahr 1942 lief bei Junkers die Serienproduktion unter der Bezeichnung Ju 290 A-1 an.



**Beeindruckende Größe! Hauptfahrwerk einer Ju 290 im Deutschen Technikmuseum Berlin.**

Im November 1942 war die Anzahl von Ju 90 in Italien auf sieben angewachsen. Die Situation des Afrikakorps wurde immer schwieriger. Wichtige Landeplätze wie Tobruk und Derna gingen verloren. Die Maschinen starteten nun nach Tunis und Bizerte, um Treibstoff und Material für Rommels Truppen heranzuschaffen.

Die katastrophale Lage an der Front in Stalingrad zwang die Luftwaffenführung jedoch, die Großraumtransporter von Italien nach Charkow in Russland zu verlegen. Nur wenige Ju 90 blieben noch bis Januar 1943 in Italien, um den Nachschub für Nordafrika, Griechenland und Kreta aufrecht zu erhalten.



**Modernes Design: Cockpit der Ju 290.**

Foto: Junkers Werksbeschreibung Ju 290.

Bei den zahlreichen Flügen in den Kessel von Stalingrad geschah mit einer Ju 290 eine besondere fliegerische Tragödie.

Eine in Pitomnik gestartete Maschine bäumte sich nach dem Start auf und stürzte, sich rückwärts überschlagend, ab. Von 70 Insassen überlebten nur 28 die Katastrophe!

Untersuchungen ergaben, dass vermutlich infolge der Beschleunigung beim Start ein Teil der Passagiere, die auf dem Rumpfboden ohne Sicherung saßen, in das Rumpfheck rutschten. Durch die extreme Schwerpunktverlagerung wurde das Flugzeug stark hecklastig und stürzte ab. Aufgrund dieser Erfahrung wurden alle Maschinen mit einer hölzernen Abschottung und Haltegurten im Laderaum nachgerüstet.

Nach dem Verlust von Stalingrad wurden die verbliebenen Ju 90 und Ju 290 nach Berlin-Tempelhof verlegt. Dort wurde die „Lufttransportstaffel 290“ unter Führung von Hauptmann Braun als Staffelkapitän aufgestellt. Am Standort Berlin wurden auch die längst überfälligen Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten aus dem Einsatz in Russland abgearbeitet. Im März 1943 kehrte die LTS 290 nach Grosseto in Mittelitalien zurück. Hier nahm sie wieder die Luftversorgung nach Nordafrika, Sizilien, Sardinien, Korsika und Griechenland auf.

Aufgrund der sich verschlechterten militärischen Lage in Italien wurde die Staffel im September 1943 nach Mühldorf bei München verlegt. Zeitgleich erfolgte die Umbenennung der LTS 290 in „Transportfliegerstaffel 5“.

Im Oktober 1944 wurde die Produktion der Ju 290 zugunsten des „Jägernotprogramms“ gestoppt. Damit endete aber nicht die Geschichte eines der leistungsfähigsten Flugzeuge aus dem Hause Junkers: Nach dem Krieg wurde die Ju 290 unter der Bezeichnung L-290 Orel bei den Letov-Werken in Prag-Letnany weiter gebaut. Erstflug des Nachbaus war der 01.08.1946.

In Deutschland erstarb jedoch nach der Demontage der Junkers-Werke im Oktober 1946 durch die Sowjetunion jede Hoffnung auf eine Neuauflage der Ju 290.

Der Autor bedankt sich bei Brigadegeneral a.D. Helmut Schwarz für seine Unterstützung bei der Entstehung dieses Artikels.

Text Hptm a. D. Manfred Pickel

**Öffnungszeiten**

Vom 1. April bis 31. Oktober

DO, SA, SO  
und  
Gesetzl. Feiertage  
10-18 Uhr

**Eintrittspreise**

Erwachsene	4,00 €
Jugendliche 14 -18 Jahre	2,00 €
Kinder 6 -14 Jahre	1,00 €
Schwerbehinderte	2,50€
Gruppen (Erwachsene)	3,50 € p.P

Bei geöffneter Transall  
Besichtigungszuschlag 1,00 €



## Großzügige Spende an die Traditionsgemeinschaft

Zum vertrauten Erscheinungsbild der Ju 52-Halle gehören seit Jahren zwei ganz besondere Ausstellungsstücke: Ein VW-Kübelwagen und ein BMW-Motorradgespann. Neben der Ju 52 gehören diese seltenen Fahrzeuge zu den beliebtesten Ausstellungsstücken der Besucher in unserem Museum. Aus seiner Sammlung historischer Fahrzeuge stellte Horst Redeker aus Garbsen diese zur Ausstellung zur Verfügung. Ein Vertrag regelte die Details, unter anderem ein Vorkaufsrecht des Vereins. Da sowohl der Kübelwagen wie auch das BMW-Motorrad fahrtüchtig

sind, mussten gelegentlich technische Bewegungsfahrten unternommen werden, so dass die Fahrzeuge auch auf der Straße zu bewundern waren.

Völlig unerwartet verstarb der Leihgeber, Horst Redeker, in diesem Jahr. Durch die Nachlassverwalterin Frau Kanzler wurde dem Vorstand der TGLW mitgeteilt, dass die Fahr-

### Zur Überraschung aller wendete sich jedoch das Blatt.

In Erfüllung des Wunsches ihres verstorbenen Mannes entschied Frau Redeker das BMW-Motorradgespann der Traditionsgemeinschaft zu spenden. Die Nachlassverwalterin, Frau Kanzler, überbrachte die frohe Botschaft.

Die Überraschung und die Freude über diese großzügige und wertvolle Spende waren groß, denn so können auch in Zukunft die Besucher unseres Museums das BMW-Motorrad bewundern.

Der Verein ist Frau Redeker zu großem Dank verpflichtet. Unser Dank richtet sich ebenfalls an Frau Kanzler für die Regelung der Formalitäten der Spendenübergabe und an Herrn Dr. Fehlig, Anwalt und Vereinsmitglied, der für den Verein den Schenkungsvertrag rechtlich prüfte. Den Platz des Kübelwagens wird in Zukunft der Nachbau unseres Lastenseglers DFS 230 einnehmen, so dass im Verbund mit dem BMW-Motorrad ein sehenswertes Diorama entsteht.

Text: Manfred Pickel, Hptm a.D.

Foto: Bernhard Fuchs



Frau Kanzler und Ingo Wilde bei der Unterschrift unter den Schenkungsvertrag.

zeuge verkauft werden sollen. Da sich die Oldtimer in einem hervorragenden Zustand befinden, fiel der Schätzwert entsprechend hoch aus. Leider war die TGLW dadurch nicht in der Lage sein Vorkaufsrecht in Anspruch zu nehmen. Das Museum musste sich mit dem Gedanken abfinden, die beliebten Ausstellungsstücke zu verlieren. Außerdem musste ein Ersatz für die Ausstellung gefunden werden.



Bei der Übergabe der Schenkungsurkunde vor dem legendären BMW-Motorradgespann von 1942. Herr Kanzler, 2. Vorsitzender, Manfred Pickel, Justiziar Dr. Klaus Fehlig, 1. Vorsitzender, Ingo Wilde, und die Nachlassverwalterin, Frau Kanzler (v.li.).



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](http://www.mtu.de)