

# DAS FLIEGENDE BLATT



Die Zeitung für den Fliegerhorst Wunstorf

Dezember 2018

Ausgabe 56



Moderne medizinische  
Technik im A400M.

## Staatssekretär Tauber besucht das Geschwader

Der Parlamentarische Staatssekretär bei der Bundesministerin der Verteidigung, Dr. Peter Tauber, wurde im August von Kommodore, Oberst Ludger Bette, auf dem Fliegerhorst begrüßt. Bei seinem Besuch informierte sich der Staatssekretär vor allem über den Flugbetrieb, die Ausbildung und die technische Wartung des Transportflugzeuges A400M. Nach dem Eintrag in das Gästebuch folgten Einweisungen über Standort, Verband und Auftrag. Im Mittelpunkt stand natürlich das modernste militärische Transportflugzeug der Luftwaffe – der A400M.

Oberst Bette erklärte dem Gast die Vorteile des A400M gegenüber dem Vorgänger C-160 Transall: „Der A400M ermöglicht es uns, doppelt so schnell – mit der zweieinhalbfachen Ladung – dreimal so weit zu fliegen.“

Des Weiteren zeigte der Kommodore die Fortschritte bei der Einsatzfähigkeit des A400M in den vergangenen Wochen auf, wie z.B. der Abschluss der Einsatzüberprüfung der Luftbetankung. Auch der erste Einsatz nach Afghanistan mit der neuen Ausrüstung mit einem sogenannten Armouring-Kit, welches das Flugzeug gegen ballistische Angriffe schützt, ist ebenso ein weiterer Meilenstein, wie auch die Qualifizierung des medizinischen Rüstsatzes.

Die „Intensive Care Aeromedical Evacuation“, die Fähigkeit, als fliegende Intensivstation eingesetzt zu werden und Schwerverletzte zu evakuieren, kann auch nach Taubers Ansicht gar nicht hoch genug geschätzt werden: „Wir sprechen hier von einem enormen Fähigkeitsaufwuchs. Die „Medical Evacuation-Rolle“ ist von besonderer Bedeutung.“



Oberst Bette begrüßt StS Tauber in Wunstorf.

Dem Kommodore war es wichtig, den Staatssekretär auf die Herausforderungen, insbesondere bei den Instandhaltungsmaßnahmen, hinzuweisen. So würden viele neue technische Inspektionsanweisungen die Technische Gruppe sowohl personell als auch zeitlich an Grenzen führen. Dank der hohen Motivation der Soldatinnen und Soldaten des LTG 62 werde jedoch die Einsatzbereitschaft des Geschwaders sichergestellt.

Zum Abschluss seines Besuchs nahm Tauber ein positives Bild mit nach Berlin. „Es ist beeindruckend zu sehen, dass alle Soldaten hier vom A400M überzeugt sind. Natürlich muss man Dinge noch verbessern und Mängel abstellen. Aber wir werden Stück für Stück besser. Mir ist auch wichtig, dass man sich diesen Fähigkeitsaufwuchs nicht durch eine teilweise schräge öffentliche Debatte kaputt machen lässt“, so Tauber.

Text: OLT Stephan Jeglinski; PIZ Lw / OTL W. Koch  
Bilder: HFW Stefan Lüer



> 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
<i>Besuch aus Berlin</i>	2
<i>Grußwort Kommodore</i>	3
<i>USAFE-Band in Wunstorf</i>	4
<i>Luftbrücke-Begegnung</i>	5
<i>MEDEVAC</i>	6-7
<i>NATO-Übung</i>	8
<i>Vater und Sohn</i>	9
<i>Führungswechsel</i>	10-13
<i>Biwak</i>	14
<i>GenLt Wundrak ist a.D.</i>	15
<i>Ausbildungswerkstatt</i>	16
<i>Kirche und Geschwader</i>	17
<i>Historische Seite</i>	18-21
<i>Besuch Freundeskreis</i>	22
<i>Truppenfahne</i>	23
<i>Ju-52 Fund</i>	24
<i>NORA restauriert</i>	25
<i>Geburtstage TGLW + FrKrs</i>	26-27
<i>Gäste</i>	27

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

manchmal muss man einen Schritt beiseitetreten, um die Größenordnung des Erreichten und die Veränderungen nicht nur zu erkennen, sondern auch einschätzen zu können.

Mehr als die Hälfte der Airbus A400M-Flotte ist inzwischen an das Lufttransportgeschwader 62 ausgeliefert worden. Der Fähigkeitsaufwuchs hat in 2018 sehr erfreuliche Fortschritte gemacht. Intensivlufttransport für Verwundete, Ausrüstung für ballistischen Schutz, Luftbetankung und Lufttransport mit taktischen Anteilen sind Schlagworte, die den Fortschritt charakterisieren und das A400M-Einsatzspektrum erheblich erweitert haben.

Regelmäßige Routineflüge in die Einsatzgebiete in Afghanistan (Mazar-e-Sharif) und nun auch nach Mali (Gao) zeigen unseren Soldatinnen und Soldaten im Einsatz, dass wir zuverlässige Partner sind und sichere Lufttransportleistungen erbringen.

Ich nehme mit Freude zur Kenntnis, dass diese Leistungen unserer Frauen und Männer nunmehr auch zunehmend in der Öffentlichkeit wahrgenommen werden. Wir werden auf diesem Weg weiter voranschreiten, um das erforderliche Fähigkeitsspektrum für die weiteren Einsatzverpflichtungen, die bereits am Horizont erscheinen, zeitgerecht bereitstellen zu können. Wir wollen das in enger Kooperation mit unseren Freunden und Partnern vor allem in Frankreich, Spanien und Großbritannien tun. Auch personell war das Jahr 2018 geprägt von markanten Veränderungen. Ein Großteil des Führungspersonals der Einheiten auf dem Fliegerhorst wechselte im IV. Quartal 2018. Ich wünsche allen neuen Kommandeuren und Einheitsführern viel Erfolg und heiße sie im Team herzlich willkommen.

Weitere Gebäude auf dem Fliegerhorst sind entstanden bzw. befinden sich im Bau. Sie fügen sich sehr gut in die bestehende Infrastruktur ein. Wir wissen um das Privileg eines Standortes mit Perspektive und modernsten Arbeitsplätzen. Dafür sind wir dankbar.



Die in 2018 durchgeführten Geschwaderveranstaltungen stellten sicherlich einen besonderen Höhepunkt dar. Das gilt sowohl für den „Tag der Bundeswehr“ mit über 40.000 Besuchern als auch für das Konzert zum 70. Jahrestag der „Berliner Luftbrücke“ in der Wunstorfer Innenstadt mit der „United States Air Forces in Europe Band“. Beeindruckt war ich von den Zuhörern, die die Zeit der Berliner Luftbrücke persönlich erlebt hatten und für das Konzert extra aus Berlin angereist waren.

Darüber hinaus haben auch in 2018 mehr als 3.000 Besucher die Gelegenheit genutzt, das Lufttransportgeschwader 62 näher kennen zu lernen. Die Kooperation mit zahlreichen Schulen und Ausbildungseinrichtungen eröffnet jungen Menschen interessante Einblicke in Berufsbilder mit Bezug zur Luftfahrt. Ich danke den vielen Beteiligten, die diese Veranstaltungen, teilweise auch in ihrer Freizeit, aktiv unterstützt haben.

Ich denke an dieser Stelle auch an alle Soldatinnen und Soldaten des Fliegerhorstes Wunstorf, die aktuell ihren Dienst in den Einsatzgebieten der Bundeswehr versehen. Viele befinden sich auch während der Weihnachtsfeiertage in Afghanistan, in Mali oder auf dem Balkan. Ich danke den Soldatinnen

und Soldaten für ihren Einsatz für unser Land und wünsche allen eine sichere und gesunde Rückkehr nach Hause.

Wieder neigt sich ein arbeitsreiches und aufregendes Jahr seinem Ende, das hoffentlich auch für Sie in jeder Hinsicht ein positives Jahr war.

Ich wünsche Ihnen ein gesegnetes Weihnachtsfest sowie ein gesundes, erfolgreiches und friedvolles Neues Jahr 2019. Bereits heute lade ich Sie zum Neujahrsempfang am 11.01.2019 auf dem Fliegerhorst Wunstorf ein.

Ihr **Ludger Bette**

An advertisement for real estate services. The top part shows a row of modern houses with red roofs and white walls, set against a clear sky. Below the image, on the left, is the logo for 'ivd' (Institut für Immobilienvermittlung) and the word 'Fairmakler' in a large, red, handwritten-style font. On the right, the logo for 'wunstorfer wbaurein' is displayed, with the tagline '...weil besser!' underneath. At the bottom right, contact information for Julia Langkopf is provided: 'Telefon 0 50 31 / 95 45 18' and 'makler@wbaurein.de'. A line of text at the bottom left reads: 'Sie möchten entspannt kaufen, verkaufen oder mieten? Fairness ist Ihnen wichtig? Wir helfen Ihnen, die passende Immobilie oder den geeigneten Käufer zu finden.'

## Gute Stimmung beim 70. Luftbrückenjubiläum In der Altstadt von Wunstorf feiert die Bevölkerung mit der USAFE – Band



**Sondereinlage: Auf dem Tisch sorgte der Trompeter für Stimmung beim Publikum.**

Bürgermeister Rolf-Axel Eberhard erinnerte an die Hilfsaktion für das eingeschlossene Berlin. Auch der Fliegerhorst Wunstorf war, unter britischer Regie, maßgeblich daran beteiligt. „Wir gedenken heute auch der Frauen und Männer, die mit Ihrem heldenhaften Einsatz dafür gesorgt haben, dass eine Stadt mit zwei Millionen Menschen überlebt hat“, sagte der Kommodore des Lufttransportgeschwaders 62, Oberst Ludger Bette. Neben ihm waren viele Soldaten des Fliegerhorstes Wunstorf zum Gedenken in Uniform erschienen.



**Oberst Bette und Bürgermeister Eberhardt bedankten sich bei dem Bandleader für ein tolles Konzert.**

Viele deutsche und amerikanische Luftwaffenuniformen waren am 8. September 2018 in der Altstadt in Wunstorf zu sehen. Anlässlich des 70. Jubiläums der Berliner Luftbrücke spielte die „U.S. Air Forces in Europe Band“ vom amerikanischen Stützpunkt Rammstein und begeisterte damit rund 700 Zuhörer auf dem Platz vor der Stadtkirche. Sie bildeten damit den musikalischen Höhepunkt beim diesjährigen Altstadtfest.

Mit Musik von Glenn Miller würdigte die zwölköpfige Band in Originaluniformen die Leistungen der Berliner Luftbrücke.

Mit kräftigem Applaus im Stehen bedachten die begeisterten Zuhörer die Mischung aus Swing- und

Jazzmusik. Insbesondere die Soli der Musiker sorgten für einen dicht gedrängten Platz vor der Stadtkirche. „Wenn Sie tanzen wollen, dann tanzen Sie“, begrüßte Don Schofield, Commander der U.S. Air Forces in Europe Band das Publikum. Mit den charmant abgekürzten Übersetzungen des Commanders durch sein Bandmitglied sorgten die Amerikaner bereits vor ihrem musikalischen Auftritt für gute Stimmung. In der Pause luden sie dazu ein, mit Ihnen ins Gespräch zu kommen.



**Zum Schluss trafen sich die Soldaten des Geschwaders und die Mitglieder der USAFE-Band auf der Bühne.**

Foto/Text: Hptm Lynn Manthey

## Eindrucksvoll: 70 Jahre Luftbrücke

Zum Gedenken an den 70-sten Jahrestag der Berliner Luftbrücke hielt unser Mitglied, Heiner Wittrock, einen Vortrag in der Ju 52-Halle. Das Thema stieß erfreulicherweise auf große Resonanz und so war die Halle bis auf den letzten Platz besetzt. Heiner Wittrock zeigte die Gründen auf, die zur Blockade Berlins führten und erläuterte die daraus resultierenden Maßnahmen. Die Stadt aus der Luft zu versorgen war eine schwierige Entscheidung und ist maßgeblich dem amerikanischen General L. D. Clay zu verdanken. Breiten Raum nahm die Rolle des Fliegerhorstes Wunstorf bei der Luftbrücke im Vortrag Wittrocks ein. Viele, den Besuchern unbekannt, Details machten den Vortrag hochinteressant. Zu den vielen Zahlen und Fakten zeigte der Vortragende auch Fotos, die das damals Geschehene eindrucksvoll unterstrichen. Ausführlich erläuterte er den Arbeitsablauf und die stramme Organisation der Flugdurchführung. Sehr interessant waren die Ausführungen zur Zusammenstellung der Luftfracht. Die Planung war keinesfalls einfach, wie im Verlauf des Vortrages deutlich wurde.



Auch vergaß H. Wittrock nicht den Bogen zu den Luftbrücken der jüngsten Vergangenheit zu spannen und die nach wie vor wichtige Rolle des Fliegerhorstes und des Lufttransports zu dokumentieren. Zum Schluss erinnerte Wittrock noch an die Gedenksteine der Luftbrücke in Wunstorf: Zum einen an den von den Engländern 1954 errichteten Stein in der Saarstraße und an den von der Bundeswehr aufgestellten Gedenkstein „40 Jahre Luftbrücke“ auf dem Fliegerhorst. Fazit: Ein rundum gelungener Vortragsabend mit vollem Haus. **Hptm a. D. Manfred Pickel**

## Deutsch-Englische Spurensuche

Der Fliegerhorst Wunstorf verbindet Nationen. Nicht nur durch den weltweiten Lufttransport, sondern auch durch die vielseitigen persönlichen Beziehungen der am Standort beschäftigten Personen. Viele persönliche und noch tiefere Beziehungen bestehen schon seit mehreren Jahrzehnten. Sie verbinden nicht nur den Fliegerhorst, sondern auch die Familien der Wunstorfer Einwohner mit England. Sie gehen auf die Zeit der Royal Air Force von 1945 - 1958 auf dem Fliegerhorst Wunstorf zurück. Eine davon erzählt die Familiengeschichte von David Etherington aus Guildford, in der südöstlich von London gelegenen Grafschaft Surrey. Sein Vater war englischer Soldat, der von 1945 bis 1947 in Wunstorf stationiert war. Auf dem Fliegerhorst lernte der junge Soldat eine Zivilbedienstete aus Wunstorf in seinem Alter kennen. Sie verliebten sich und heirateten kurze Zeit später in der Stiftskirche in Wunstorf. Beide Familien standen hinter dem jungen Paar, was so kurz nach dem Krieg keine Selbstverständlichkeit war. Eine familiäre Verbindung, die noch heute Bestand hat. Nach dem Ende der Dienstzeit zogen die beiden nach England, doch die Verbindung nach Wunstorf brach nie ab. Man besuchte sich gegenseitig und hielt engen Kontakt. Auch David Etherington und sein Bruder Peter waren so von klein auf häufig zu Besuch bei Onkel, Tante und Cousine in Wunstorf. Doch den Ort, an dem sich seine Eltern kennengelernt haben, hatten sie bisher noch nicht besichtigen können. Zusammen mit ihrer Wunstorfer Cousine waren sie nun im August auf Spurensuche beim LTG 62.



**Wie der Gedenkstein zur Berliner Luftbrücke steht auch die Familie Etherington als ein Beispiel für die lange Historie der Deutsch-Englischen Freundschaft.**

Wo sich sonst viele Besucher besonders für die Neuerungen des Fliegerhorstes begeistern, stand bei diesem Besuch die ältere Infrastruktur und die Historie im Fokus. Einige der heutigen Unterkunftsgebäude konnten auf mitgebrachten Fotos identifiziert werden. Alle waren von der Historie, aber auch von der neuen Infrastruktur begeistert. Ein Besuch, der passend zum 70. Jubiläum der Berliner Luftbrücke verdeutlicht, wie durch die Geschichte vieler Familien ein Grundstein gelegt wurde. Ein Grundstein zur Aussöhnung nach dem zweiten Weltkrieg und ein Fundament für die heutige Deutsch-Englische Kooperationen.

**Text und Bild: ROS Martin Buschhorn**

# Verwundete und Verletzte sicher nach Hause bringen Der A400M als fliegende Intensivstation

Das Transportflugzeug Airbus A400M hat einen weiteren Schritt zur vollen Einsatzreife vollzogen. Der A400M ist ab 1. August 2018 als fliegende Intensivstation, als sogenannte „Intensive Care Aeromedical Evacuation“ (ICAE) einsetzbar. Diese steht in ständiger 12-Stunden-Bereitschaft für die medizinische Evakuierung zur Verfügung. Bis zu sechs Patienten-Transport-Einheiten (PTE) können gleichzeitig eingerüstet werden.



**Oberst Ludger Bette, Staatssekretär Benedikt Zimmer (3vl) und Generalarzt Flugmedizin der Bundeswehr u. Leiter des Zentrums für Luft- und Raumfahrtmedizin der Luftwaffe Prof. Dr. Rafael Schick (2vli) gaben ein Interview im Rahmen der Vorstellung.**

### „Wesentlicher Fortschritt“

In dieser Konfiguration wurde der A400M der Luftwaffe mit der Kennung „54+03“ am Dienstag dem Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung, Benedikt Zimmer, vorgeführt. „Das ist ein wesentlicher Schritt, ein wesentlicher Fortschritt“, sagte Zimmer auf dem militärischen Teil des Flughafens Berlin-Tegel. Der Schutz und die Versorgung der deutschen Soldatinnen und Soldaten habe höchste Priorität. Daher habe auch Verteidigungsministerin, Dr. Ursula von der Leyen, diese beiden Punkte in der Finanzierung als Priorität gesetzt.

### Beitrag zur europäischen Säule

Zimmer hob hervor, dass die medizinische Evakuierung aus der Luft eine „Mangelressource im multinationalen Rahmen“ sei. Mit dem ICAE A400M werde die Bundeswehr einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, die europäische Säule in der Allianz zu stärken.

### Eine komplexe Aufgabe

Durch die neue fliegende Intensivstation wurde der Rüstungsstaatssekretär vom Generalarzt Flugmedizin der Bundeswehr und Leiter des Zentrums für Luft- und Raumfahrtmedizin, Generalarzt Prof. Dr. Rafael Schick, sowie dem Kommodore des Lufttransportgeschwaders 62 aus Wunstorf, Oberst

Ludger Bette, geführt. Der Kommodore selber hatte das Luftfahrzeug zuvor mit seiner Crew von Wunstorf nach Berlin geflogen. Er betonte, diese neue medizinische Lufttransportfähigkeit könne sich sehen lassen. Sie sei das Ergebnis einer hervorragenden Teamleistung. „Die Einführung eines neuen Systems ist eine komplexe Aufgabe“, so Bette.

### Wichtige Ergänzung

Generalarzt Prof. Dr. Schick hob hervor, dieser erste A400M mit ICAE-Ausstattung sei bei der medizinischen Evakuierung ein großer Schritt nach vorn. Nach der Luftbetankungsfähigkeit und dem geschützten Personen- und Materialtransport ist die fliegende Intensivstation eine weitere wichtige Rolle des A400M. Das Flugzeug ist eine von insgesamt 19 A400M-Lufttransportern, die bereits an die Luftwaffe ausgeliefert worden sind. Mit seinen taktischen Möglichkeiten ergänzt der A400M die Fähigkeiten der Bundeswehr bei der strategischen medizinischen Evakuierung.

### Nonstop in alle Einsatzgebiete

Nach Ansicht des Einsatzleiters an Bord, Oberstarzt Dr. Axel Höpner, stellt die ICAE-Version des A400M im Vergleich zur Transall einen Wechsel vom „historischen Geländewagen hin zu einem SUV der Oberklasse“ dar. „Wir sind weltweit unterwegs“, so Höpner. Demnach ist eine entscheidende Verbesserung zur Transall, dass der A400M alle Einsatzgebiete nonstop anfliegen kann. Er ist mit Hilfe seiner vier Turboprop-Triebwerke zudem schneller.



**Moderne medizinische Technik steht im Bauch des A400M zur Verfügung.**

### Insgesamt 4 ICAE-Rüstsätze geplant

Nach dieser ersten ICAE-Ausstattung des A400M sollen insgesamt vier Rüstsätze dieser Art zur Verfügung stehen. Von dem 11-köpfigen medizinischen Team an Bord können derzeit zwei Intensivpatienten (Intensive Care) sowie zwei Patienten der Kategorie

Intermediate Care und weitere zwei der Stufe „Low Care“ betreut werden.

„Wir würden aber auch für einen einzigen Patienten fliegen, wenn es nötig ist“, so Dr. Höpner. Hauptaufgabe der medizinischen Crew an Bord ist es, die vorbehandelten Patienten während des Fluges zu stabilisieren und im Falle von Verschlechterungen ihres Zustandes einzugreifen.

### Neuester Stand der Technik

An Bord sind Spezialbetten für Intensivpatienten, eine Vielzahl von medizinischen Geräten und Systemen. Dazu alles, was an Medikamenten und Verbandsmaterial nötig ist. Die Ausstattung der fliegenden Intensivstation entspricht dem neuesten Stand der Technik. „Das ist ein neues, ganz eigenes Gefühl“, so Dr. Höpner.

Autor: Jörg Fleischer BMVg  
Bilder: Bundeswehr/Torsten Kraatz

## Zwei wichtige medizinische Funktionen werden in einem Gebäude vereint

Nach einem Jahr Bauzeit konnte am 27. September 2018 bereits zum zwölften Mal binnen neun Jahren ein Richtfest auf dem Fliegerhorst gefeiert werden. Seit März 2017 entsteht ein neues Gebäude, welches zum einen für die Unterbringung der Teileinheiten MedEvac („Medizinische Evakuierung“) und zum anderen für den Fliegerarzt des Lufttransportgeschwaders (LTG) 62 vorgesehen ist. Zwei wichtige medizinische Funktionen werden dann in dem rund 8,4 Millionen Euro teuren Gebäude vereint, welches Ende 2019 an den Nutzer übergeben werden soll.

Peter Bröker, Leiter des Staatlichen Baumanagements Weser-Leine, betonte, „dass der Ausbau hier über all die Jahre sehr geräuschlos gewesen ist. Dies unterstreicht die Leistungen derer, die am Bau- und Planungsprozess beteiligt waren. Aber letztlich wäre hier nichts zu sehen, wenn wir nicht die vielen fleißigen Handwerker hätten, die auch bei diesem Projekt Herausragendes geleistet haben.“

„Die Bundeswehr, die Luftwaffe, sind unverzichtbare Partner unseres Bundeslandes“, hob der Niedersächsische Finanzminister Reinhold Hilbers in seinem Grußwort hervor. „Wir in Niedersachsen freuen uns, dass wir ein so starkes Bundeswehrland sind und dass wir die Bundeswehr bei uns beheimatet wissen. Die Investitionen stärken nicht nur den Bundeswehrstandort Wunstorf, sondern auch das Land Niedersachsen.“ Er dankte den Soldaten für ihren selbstlosen Einsatz.

Der Leiter des Kompetenzzentrums Baumanagement Hannover, Peter Hauck, überzeugte sich als Vertreter des Bauherrn, dem Bundesministeriums der Verteidigung, vor Ort vom Baufortschritt und sagte: „Es hat sich viel in den letzten neun Jahren an diesem Standort getan. Wir liegen mit der Erstellung der Infrastruktur zur Aufnahme des A400M bis zum heutigen Tag voll im Zeitplan. Besonderen Dank richtete Hauck an die ausführenden Bauleute und Firmen, den freiberuflich Tätigen und jedem, der an diesem Projekt mitgearbeitet hat.

Für die Stadt Wunstorf übermittelte der Stellvertretende Bürgermeister, Martin Pavel, ein Grußwort: „Die Stadt Wunstorf freut sich darüber, dass hier weiter in modernste Technik und Bauten investiert wird. Das schafft Werte, die den Standort langfristig sichern und bedeutend sind für ganz Deutschland.

Aber unabhängig von den finanziellen Investitionen ist es zunehmend herausragend, dass hier ein modernes MedEvac-Gebäude entsteht. Das schafft neue Möglichkeiten hinsichtlich der Einsatzbereitschaft der Luftwaffe in Wunstorf - und darauf können wir zu Recht stolz sein“, so Pavel in seiner Rede.



### Ein guter Tag für das LTG 62

„Es ist ein sehr guter Tag für das LTG 62 hier in Wunstorf“, sagte Oberst Bette, Kommodore des LTG 62, in seinem Grußwort. „Wir sind ein Verband, der eines der modernsten Transportflugzeuge der Welt betreibt. Dazu passt auch die moderne Infrastruktur, die hier erschaffen worden ist. Wir sind ein Standort mit Zukunft und dieses Privilegs sind wir uns bewusst.“

Das Aufgabenspektrum des A400 M ist sehr vielseitig. Eine wesentliche Aufgabe des taktischen Lufttransports ist die „Medizinische Evakuierung“ von Soldaten im Auslandseinsatz.

Oberst Bette berichtete, dass das LTG 62 bereits seit dem 1. August 2018 in MedEvac-Bereitschaft stehe. Diese sieht vor, dass ein A400M innerhalb von zwölf Stunden umgerüstet in der Luft sein muss, um verletzte Soldatinnen und Soldaten aus den Einsatzgebieten abzuholen und nach Deutschland zu transportieren.

„Die Angehörigen der Bundeswehr sollen sich darauf verlassen können, dass die sichere Rettungskette MedEvac auch mit unserem neuen Flugzeug, dem A400M, funktioniert“, resümierte Bette.

Text: Klaus Sasse, PIZ IUD / Bilder: OSG Simon Otte



Für das schnelle Einrüsten der Aeromedical Evacuation -Ausstattung braucht es sorgfältige Ausbildung.

# Der A400M im Tiefflug über Norwegen

Bei dem Großmanöver „Trident Juncture“ in Norwegen kam auch der A400M zum Einsatz. Dabei konnte er seine Fähigkeiten unter Beweis stellen. An der Übung nahmen etwa 40.000 Soldaten teil. Sie war damit die größte NATO-Übung nach dem Ende des „Kalten Krieges“.

Kalte Luft war zu spüren, sobald ein Fuß nach draußen gesetzt wurde. Die Sonne ging langsam am Horizont auf und ließ die Dunstschwaden der Nacht vom Flugplatz aufsteigen.



**Das Gepäck für 114 Soldaten und Soldatinnen wurde zuerst verladen.**

Doch das störte die 114 Soldaten nicht. Sie stammten größtenteils aus dem Bataillon Elektronische Kampfführung 932 (EloKaBtl 932) aus dem hessischen Frankenberg. Die Spezialisten für die Aufklärung elektromagnetischer Ausstrahlungen sind eines von vier EloKa-Bataillonen, die dem Kommando Strategische Aufklärung unterstehen. Versammelt standen sie vor dem Gebäude der Passagierabfertigung in Wunstorf und warteten auf den Check-In. Mit dem A400M flogen die Soldaten in Richtung Oslo.

## Eine beeindruckende Eigenschaft ist der Tiefflug

An der Übung war das LTG 62 mit dem A400M aktiv beteiligt. An neun Tagen startete jeweils eine Maschine in Wunstorf, um nach erfolgreicher Mission wieder auf den Fliegerhorst zurückzukehren. Die Aufträge wurden vom Fliegerhorst Wunstorf aus gemäß den Vorgaben der AIR TASK ORDER aus dem HQ AIR NORTH in Ramstein durchgeführt. Die detaillierten Aufträge ergaben sich dabei aus dem Übungsgeschehen. Eine Besonderheit hierbei war, dass nach dem Erreichen des Übungsgebietes taktische Übungsinhalte unter Berücksichtigung einer simulierten Bedrohungslage im Mittelpunkt standen. Aufgabe des Geschwaders waren je nach Übungsszenario, z.B. das takti-



**Auch militärische Passagiere müssen durch die PAX-abfertigung mit Kontrolle des Marschbefehls.**

sche Be- und Entladen bei laufenden Triebwerken oder das taktische Anlanden. Eine herausragende Eigenschaft des Transportflugzeuges war dabei die Fähigkeit des Tieffluges in Flughöhen bis zu 300 Fuß über Grund.

Ein besonderer Höhepunkt war die Teilnahme am Besuchertag für hochrangige Gäste. Hierbei war ein A400M des LTG 62 eines von über 70 internationalen Flugzeugen, das in einer Überflugformation eingegliedert war.

## Üben für den Ernstfall

Das Manöver „Trident Juncture“ heißt übersetzt „Dreizackiger Verbindungspunkt“. Die NATO-Partner übten dort zwischen Oktober und November 2018 den „NATO-Bündnisfall“. Dieser kann von einem Mitgliedstaat ausgerufen werden, falls er von einem Gegner angegriffen wird. Die Bundeswehr nahm mit etwa 10.000 Soldaten an der Übung teil.

**Text: Fhj Seraphina Biell, Fhj Cedric Keffi, S1 Info  
Foto: Simon Otte / Seraphina Biell**



**Das Bataillon Elektronische Kampfführung geht an Bord.**



## Sohn holt Vater mit dem A400M aus dem Einsatz in Afghanistan ab

In der Nacht zum Tag der deutschen Einheit machte sich erneut ein A400M des Lufttransportgeschwaders 62 (LTG 62) auf den Weg nach Mazar-e-Sharif in Afghanistan. Der Auftrag bestand darin, Soldaten in den bevorstehenden Einsatz zu bringen. Auf dem Rückflug sollten Soldaten nach ihrem geleisteten Einsatz wieder nach Hause geflogen werden. Einer der Piloten war Hauptmann Prien, für den es ein ganz besonderer Flug werden sollte. Auf der Passagierliste für den Rückflug befand sich nämlich Feldwebel Prien, sein Vater. Er war für zwei Monate in Afghanistan im Einsatz und dafür zuständig, dass alle Soldaten angenehme klimatisierte Luft bei der Arbeit und in den Unterkünften haben. Er ist Klima-Mechatroniker und als Wehrübender regelmäßig im Einsatz.



**Fw Prien konnte die tägliche Arbeit seines Sohnes im Cockpit hautnah miterleben.**



**Ein besonderer Moment: Vater und Sohn gemeinsam in Afghanistan.**

Die Freude war groß, seinen Sohn nach der Ankunft wiederzusehen. „Es ist schön zu sehen, dass wir endlich wieder von bundeswehreigenen Flugzeugen geflogen werden und nicht mehr so auf die Unterstützung anderer angewiesen sind. Wenn man dann noch vom eigenen Sohn abgeholt wird, ist das etwas ganz Besonderes und ein einmaliges Erlebnis“, sagte Feldwebel Prien.

Nach ausreichendem Schlaf begab sich ein Teil der Crew am nächsten Tag auf eine Rundfahrt durch das Camp Marmal. Hauptmann Prien konnte sich dabei einen guten Einblick verschaffen, wie sein Vater die letzten Monate gelebt und gearbeitet hatte. Am Abend stärkte sich die gesamte Crew noch bei Steaks und Burgern für den anstehenden ca. acht Stunden dauernden Rückflug.

Auf dem nächtlichen Rückflug erhielt Vater Prien einen ausführlichen Eindruck vom Arbeitsplatz seines Sohnes. Als ganz großes Highlight durfte er bei der Landung auf einem freien Sitz im Cockpit Platz nehmen.

Mitte 2019 steht für Feldwebel Prien der nächste Einsatz in Afghanistan an und vielleicht ist sein Sohn wieder Teil der Besatzung, mit der er in den Einsatz oder wieder nach Hause fliegt.

Text: S1 Info / Bilder/Quelle: Luftwaffe



*Der beste Umzug, den wir je hatten.*

### Ihr Profiteam für Umzüge im 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

## Dienstältester Kommandeur einer Fliegenden Gruppe verabschiedet

Oberstleutnant Thorsten Rau, dienstältester Gruppenkommandeur der Luftwaffe, verlässt nach fünfeinhalb Jahren an der Spitze der Fliegenden Gruppe das Lufttransportgeschwader 62 (LTG 62). Seine Aufgabe übernimmt nun ein durchaus bekanntes Gesicht.



**In feierlichem Rahmen und im Beisein seiner Familie und vieler Gäste wurde OTL Rau verabschiedet.**

Die Fliegende Gruppe des Lufttransportgeschwaders 62 war vor einem A400M angetreten, um ihren Kommandeur im Rahmen eines militärischen Appells zu verabschieden. Dessen Zeit im Verband war geprägt durch das Ende des Flugbetriebs der Transall C-160 und der Einführung des A400M in Wunstorf. Die damit verbundene personelle Umstrukturierung der Fliegenden Gruppe und die Vorbereitung, Durchführung und Überwachung des A400M-Flugbetriebs waren dabei zwei seiner größten Herausforderungen. Mit Zuwachs der A400M-Flotte stand und steht auch künftig die Erweiterung der taktischen Fähigkeiten des A400M auf der Agenda. „Das alles bleiben Deine Verdienste“, resümierte Kommodore Oberst Ludger Bette und dankte dem scheidenden Kommandeur dafür, die „Voraussetzungen für einen sicheren logistischen und nunmehr auch taktischen A400M-Flugbetrieb geschaffen“ zu haben.

Oberstleutnant Rau war „überwältigt von der Offenheit und dem kameradschaftlichen Vertrauen, das mir entgegengebracht wurde“. In seiner künftigen Verwendung wird er als Referatsleiter beim General Flugsicherheit im Luftfahrtamt der Bundeswehr tätig sein. Oberst Bette nutzte die Gelegenheit, um auch der Fliegenden Gruppe für Ihre Motivation, Identifikation mit der Ihrer Aufgabe und Ihrem Waffensystem zu danken.

Als neuer Kommandeur der Fliegenden Gruppe wurde Oberstleutnant Hans Gerisch begrüßt. In Wunstorf war er von 2014 bis 2015 der erste Leiter der Ausbildungsinspektion des LTG 62. Bevor er in seine fliegerische Heimat zurückkehrte, war er Referent beim Bundesministerium der Verteidigung in Bonn. Nun freut er sich, die Führung einer Fliegenden Gruppe, der „anspruchsvollsten Aufgaben bevorstünden“, und „eines der modernsten Waffensysteme der Bundeswehr – dem A400M - zu übernehmen“.

Text: Hauptmann Manthey / Bilder: OSG Simon Otte



**Der Kommodore, Oberst Ludger Bette mit OTL Thorsten Rau (re.) und dem neuen Kommandeur Fliegende Gruppe, OTL Hans Gerisch.**

**WIR BRINGEN GUTEN GESCHMACK**

Entdecke die Welt der  
**Störtebeker**  
Bräuspezialitäten!

*Getränke Heidorn*

**WUNSTORF & STEINHUDE am Meer**

Industriestraße 10

Großenheidorner Straße 61

## Systemzentrum 23 unter neuer Leitung

Im Rahmen eines feierlichen Appells vollzog der Kommandeur des Waffensystemunterstützungszentrums 2, Oberst Stephan Kramer, den Wechsel in der Leitung des Systemzentrums 23 in Wunstorf. Vor zahlreichen Gästen, zu denen auch der Kommandeur der Unterstützungsverbände im Luftwaffentruppenkommando, Brigadegeneral Gerhard Hewera gehörte, übertrug Oberst Kramer die Verantwortung von Oberstleutnant Axel Franke auf Oberstleutnant Thomas Groborsch. Den Rahmen für die feierliche Veranstaltung bot die Halle 402 auf dem Fliegerhorst Wunstorf.



**Oberstleutnant Axel Franke bedankte sich bei den Kameraden für die geleistete Arbeit.**

Oberst Kramer bedankte sich in seiner Ansprache bei all jenen, die ihre Rolle im Team Systemzentrum 23 mit Leben gefüllt hatten, sich ihrer Verantwortung in den Prozessen bewusst waren und dadurch gemeinsam so vieles möglich gemacht hatten. Insbesondere aber betonte und dankte er Oberstleutnant

Franke herzlich für die gemeinsame, intensive und von Vertrauen geprägte Führungsarbeit in seinem Verantwortungsbereich.

Nach einem facettenreichen Abriss seines langjährigen Soldatenlebens hatte Oberstleutnant Franke noch eine Bitte:

„Machen Sie in dieser Form weiter – es lohnt sich, weil in diesem Laden mehr drinsteckt als draufsteht.“

Für Oberstleutnant Franke war die Übergabe ein „Doppelschlag“. Er übergab nicht nur die Leitung des Systemzentrums 23, sondern trat auch gleichzeitig mit Ablauf des Monats in seinen wohlverdienten Ruhestand.

Oberstleutnant Groborsch, den neuen Leiter des Systemzentrums 23, hieß der Kommandeur aus Diepholz im Wirkverbund des Waffensystemunterstützungszentrums 2 herzlich willkommen und wünschte ihm alles erdenklich Gute für seine anspruchsvolle Aufgabe als neuer Leiter des Systemzentrums 23.

Oberstleutnant Groborsch kehrt mit seinem Dienstantritt beim Systemzentrum 23 nach einem fünfjährigen Aufenthalt in den USA nach Deutschland zurück. Wie sein Vorgänger kommt er aus der Flugabwehrraketenwaffe, in der er in verschiedenen Funktionen und Verbänden der Waffensysteme ROLAND und PATRIOT gedient hatte.

Text und Bild: H Melanie Laas



**Oberst Stephan Kramer verabschiedet Oberstleutnant Axel Franke (re.) und begrüßt den neuen Leiter des SYS-Zentrums, Oberstleutnant Thomas Groborsch .**




**Bequem  
ist einfach.**



ssk-wunstorf.de

Wenn das Konto zu den  
Bedürfnissen von heute passt.  
Das Sparkassen-Girokonto mit  
der Sparkassen-App.

 Stadtparkasse  
Wunstorf

### Neuer Chef der 1. Technischen Staffel ist ein bekanntes Gesicht

Seit dem 28. September 2018 hat die 1. Technische Staffel einen neuen Chef. Hauptmann Heiko Reinhardt folgt auf Oberstleutnant Ruben Schenke, der als S3 Stabsoffizier zum Hubschraubergeschwader 64 (HSG 64) nach Holzdorf versetzt wird.

Oberstleutnant Schenke war seit Anfang 2016 in dieser Funktion tätig. In seiner Rede während des feierlichen Übergabeappells stellte er heraus, dass für ihn die Zeit wie im Fluge vergangen sei. Er bedankte sich bei allen Angehörigen der Technischen Gruppe des LTG 62 für die vertrauensvolle und wertvolle Zusammenarbeit und besonders bei seiner Ehefrau für die jederzeitige Unterstützung.

Der Kommandeur der Technischen Gruppe, Oberstleutnant Tiemo Galle, machte in seiner Ansprache deutlich, wie engagiert der scheidende Staffelchef war. Er habe einen beispielgebenden Staffelchef kennenlernen dürfen, weil „ihm der gemeinsame Erfolg für den Verband und vor allen die einzelnen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine Herzensangelegenheit waren“. Seinem Nachfolger Heiko Reinhardt gab er mit auf den Weg, dass die vor ihm liegende Zeit im LTG 62 eine spannende und fordernde Zeit werden würde.

Hauptmann Reinhardt bereits von 2006 bis 2015 in verschiedenen Funktionen auf dem Fliegerhorst tätig. Begonnen hatte er seine Karriere mit der Ausbil-



**Hauptmann Heiko Reinhardt ist wieder zurück in Wunstorf und wird durch den Kdr T-Gruppe, OTL Tiemo Gallo mit der Staffelführung betraut.**

dung zum „Luftfahrzeugavionikfeldwebel“ von 1997 bis 2002 beim LTG 63 in Hohn. „Als Lufttransporter durch und durch habe er das Geschäft von der Pike auf gelernt“, so Oberstleutnant Galle. Hauptmann Reinhardt freut sich außerordentlich auf seine zukünftige Aufgabe und dankte seinem Vorgänger „Ich danke dir dafür, dass du mir ein bestelltes Feld überlassen hast, das ich nun weiter pflegen und zu weiterem Wachstum verhelfen darf.“

Text: ROS Martin Buschhorn / Bild: OSG Simon Otte

### Nachschub- und Transportstaffel unter neuer Führung

Major Nils Tonndorf blickt „auf drei ereignisreiche, anstrengende, herausfordernde, aber vor allem schöne Jahre zurück, „ die ein einmaliger Abschnitt meines dienstlichen Werdegangs, aber auch meines persönlichen Lebens sind und in guter Erinnerung bleiben werden“. Künftig wird er als Stabsoffizier im Supreme Headquarter Allied Powers Europe bei der NATO in Belgien dienen. Der Staffelchef bedankte sich bei dem ihm anvertrauten Personal und Oberstleutnant Tiemo Galle, dem Kommandeur der Technischen Gruppe, für das vertrauensvolle Verhältnis. In seiner Zeit als Staffelchef unterlag die Nachschub- und Transportstaffel massiven Veränderungen.

Neue Gebäude und Bereiche sorgten für Umzüge von Teileinheiten und Anpassungsmaßnahmen in den Arbeitsabläufen. Der Aufwuchs des A400M-Verbandes bewirkte regelmäßige Einsatzverlegungen aus Wunstorf und die Teilnahme an zahlreichen Übungen, die die Nachschub- und Transportstaffel berührten. Seinem Nachfolger wünscht er „Mut in seinen Entscheidungen und das nötige Quäntchen Glück“, bevor er seine Rede mit einer Dankes- und Liebeserklärung an seine Frau beendete.

Bei der Staffelübergabe bekommt Hauptmann Daniel Achterholt von seinem Vorgänger „eine erprobte, leistungsbereite und einsatzerfahrene Staffel. Der neue Staffelchef ist kein Unbekannter. Direkt aus dem Einsatz als Verkehrs- und Transportstabs-offizier im 11. Deutschen Einsatzkontingent

„Ressolute Support“ in Mazar é Sharif in Afghanistan ist es für Hauptmann Achterholt „eine Ehre und es erfüllt ihn mit Stolz, in eine Staffel zurück zu kehren, die ihn bereits 2012 verabschiedet und mit warmen Worten neu empfangen hat“. Oberstleutnant Tiemo Galle freut sich „auf eine vertrauensvolle und erfolgreiche Zusammenarbeit“ mit ihm und ist überzeugt davon, dass er das richtige Rüstzeug für die neue Verwendung als Staffelchef mitbringt.

Text: H Lynn Manthey / Bilder: OSG Simon Otte



**Der Kommandeur der Technischen Gruppe, Oberstleutnant Tiemo Galle freut sich „auf eine vertrauensvolle Zusammenarbeit“.**

## Führungswechsel beim abgesetzten Bereich der Ausbildungsgruppe II

Nach 27 Monaten verlässt Oberstleutnant Marcus Amft seine „Wunstorfer Familie“, wie er seinen kleinen Bereich selbst gern bezeichnete.

Als Leiter des Abgesetzten Bereichs des Technischen Ausbildungszentrums der Luftwaffe wurde die Amtszeit von Oberstleutnant Amft hier in Wunstorf geprägt von der Auflösung des Ausbildungsbereichs für die Transall, der 51 Jahre hier in Wunstorf existiert hatte.



**Oberstleutnant Marcus Amft verabschiedet sich von seiner „Wunstorfer Familie“.**

Konnte er sich anfangs gar nicht so richtig vorstellen, was ihn auf dem Dienstposten erwartet, bezeichnet er seine Tätigkeiten im Nachhinein selbst als „außerordentlich interessant“. Das ihm unterstellte Personal könne „stolz auf die erreichten Zertifizierungen und vor allen Dingen auf die anerkannt hohe Qualität der Ausbildung sein“.

Stolz ist der scheidende Leiter auch, dass er „eine Zeit lang Teil des Teams“ sein durfte. Dabei konnte er „die Weiterentwicklung der Ausbildung deutlich mitgestalten“, resümierte Oberst Ralf Kaumanns, der die Kommandoübergabe durchführte. Künftig wird Oberstleutnant Amft die Führung der Ausbildungsgruppe II des Technischen Ausbildungszentrums der Luftwaffe in Faßberg übernehmen.

Mit einer Vorwendung im Bereich des Qualitätsmanagements in Verbindung mit dem A400M, kennt Oberstleutnant Matthias Poll den A400M bereits sehr gut. In dieser Verwendung im Luftwaffentrup-

penkommando lernte er Marcus Amft, seinen jetzigen Vorgänger bereits kennen. Als ehemaliger S3 Stabsoffizier und stellvertretender Kommandeur der Technischen Gruppe ist er ein bekanntes Gesicht im LTG 62. Da Oberstleutnant Amft bereits „so manche Schlacht gemeinsam“ mit ihm geschlagen habe, betont er, dass Matthias Poll optimale Voraussetzungen für den Dienstposten mitbringe.

Oberstleutnant Poll versteht sich selbst als Koordinator, der mit dem ihm anvertrauten Personal konstruktiv zusammenarbeiten möchte und insgesamt als ein „verlässlicher Dienstleister unsere Aufgabe im Verbund zum Gewinn für die Deutschen und Französischen Lufttransportkräfte erreichen“ möchte. Für die französischen Kameraden, die am Appell teilnahmen und mit zu seinem gerade übergebenen „Team“ gehören, hielt er einen Teil seiner Rede auf Französisch. Er forderte sie zum Ideenaustausch auf, um die Ausbildung weiter voran treiben zu können.

**Text: H Lynn Manthey / Bilder: OSG Simon Otte**



**Oberst Ralf Kaumanns übergibt die Verantwortung an Oberstleutnant Matthias Poll (re.).**

### Rechtsanwälte - Fachanwälte - Notare

Lange Straße 38 \* 31515 Wunstorf



**Axel Buddecke**  
Rechtsanwalt & Notar  
Fachanwalt für Verkehrsrecht  
ADAC Vertragsanwalt



**Michael Schmidt**  
Rechtsanwalt & Notar  
Fachanwalt für Familienrecht  
Erbrecht



**Felix Buddecke**  
Rechtsanwalt & Notar  
Verkehrsrecht  
Mietrecht



**Dr. Klaus Fehlig**  
Rechtsanwalt

**Telefon: 0 50 31 - 20 33**

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

**Internet: [www.buddecke-schmidt.de](http://www.buddecke-schmidt.de)**

**\* e-mail: [buddecke-schmidt.de](mailto:buddecke-schmidt.de)**

## Traditionelles Sommerbiwak letztmalig hinter dem Mannschaftsheim Nach Renovierung des Offizierheims wieder an alter Stelle

Bei gutem Wetter konnte die Kameradschaft zwischen den Lufttransportverbänden und der Kontakt zu vielen ehemaligen Verbandsangehörigen beim diesjährigen Biwak Lufttransport 2018 traditionell fortgeführt werden.

Das Lufttransportgeschwader 62 und die Gemeinschaft deutscher Transportflieger luden am 13. September 2018 am Standort Wunstorf zu der Veranstaltung ein. „Ich betrachte dieses Biwak als DIE Veranstaltung der Lufttransporter, Gedanken, Erfahrungen und Erinnerungen auszutauschen“, trug Kommodore Oberst Ludger Bette in seiner Eröffnungsrede vor.

Der Zuspruch war auch in diesem Jahr groß. Neben zahlreichen Soldaten befanden sich unter den Gästen namenhafte Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Industrie, Presse, Banken und Handwerk.



**Oberst Ludger Bette mit der belgischen Delegation.**

Willkommen hieß Oberst Bette auch eine Abordnung der belgischen Luftwaffe, welche er auf Flämisch begrüßte und einen angenehmen Aufenthalt sowie gute Gespräche wünschte. Die belgische Luft-

waffe möchte Ende nächsten Jahres den ersten A400M einführen und künftig acht betreiben. Damit werde nach und nach die C130 Hercules abgelöst. Um bei der Einführung des Luftfahrzeugs von der Expertise, die in Wunstorf mit dem Luftfahrzeug inzwischen entwickelt wurde zu profitieren, kamen die

belgischen Soldaten für mehrere Tage zum Erfahrungsaustausch nach Wunstorf.

Außerdem nutzte Oberst Bette die Gelegenheit, um über Neuigkeiten im Hinblick auf den Einsatz des A400M zu berichten. Es sei eines seiner „spannendsten, arbeitsreichsten, aber auch der erfolgreichsten Jahre hier in Wunstorf“ gewesen, so Bette.

Weitere Einsatzprüfungen wurden erfolgreich abgeschlossen und die ersten Flüge mit erweitertem Fähigkeitsspektrum konnten durchgeführt werden, wie medizinische Evakuierungsflüge und Flüge in Bedrohungsgebiete mit Hilfe eines ballistischen Schutzes. Außerdem lockte in diesem Jahr der Tag der Bundeswehr rund 41.000 Besucher auf den Fliegerhorst.

Wer sich für die infrastrukturellen Anpassungen des Fliegerhorstes und dessen Ausbau zu einem modernen Militärflugplatz interessiert, konnte sich auf einer Rundfahrt über den Fliegerhorst selbst davon überzeugen. Beim späteren Lagerfeuer blieb Zeit für interessante Gespräche in der bekannten Zeltlageratmosphäre mit Zelten, Tarnnetzen, einer Tanzfläche und abwechslungsreichen kulinarischen Angebot. Für die musikalische Unterhaltung sorgte die Band Andrew Murphy and Friends.



**Auch der ehemalige stellvertretende Kommodore, Oberst Christian John, war aus Eindhoven angereist.**

Text: Hptm Lynn Manthey /Bilder: OSG Simon Otte

### 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.

**Volksbank eG**  
Nienburg - Steyerberg - Stolzenau/Uchte - Wunstorf

## Führung der fliegenden Verbände zum Austausch in Wunstorf

Oberst Ludger Bette, Kommodore des Lufttransportgeschwader 62, empfing den Inspekteur der Luftwaffe, weitere zahlreiche Generale sowie die Kommodores und Kommandeure der fliegenden Verbände im niedersächsischen Wunstorf. Über 40 Teilnehmer nutzten die Gelegenheit, um sich über aktuelle Themen in der Bundeswehr auszutauschen.



Der der Luftwaffe und hochrangige Generale im konstruktiven Dialog mit den Kommodore Inspekteur und Kommandeuren der fliegenden Verbände.

Brigadegeneral Dr. Jan Kuebart, Leiter der Veranstaltung und seit Juni 2018 Kommandeur der Fliegenden Verbände der Luftwaffe, informierte über die Ziele der Veranstaltung und forderte alle Teilnehmer zu einem konstruktiven Dialog auf. „Die hier versammelte Expertise des heutigen Tages sollte man nutzen“, ergänzte der General während der Eröffnung der Veranstaltung. Im Rahmen seiner bisherigen

Truppenbesuche habe er Luftwaffenpersonal erlebt, das „mit Herzblut und vollem Engagement bei der Arbeit ist“. Auch Generalleutnant Ingo Gerhartz, Inspekteur der Luftwaffe, berichtete von den Truppenbesuchen, die ihm besonders am Herzen lagen. Weiterhin betonte er den Nutzen dieser jährlich zweimal stattfindenden Tagung.

Um den Informationsaustausch in diesem Rahmen zu pflegen, wurden die Teilnehmer der Veranstaltung über die Themen „Flugsicherheit“, „Personalwesen“ und „Erfahrungen des MINUSMA-Einsatzes“ informiert und konnten diese in weiterführenden Gesprächen vertiefen.



Generalleutnant Joachim Wundrak.

### Abschied in Ehren

Im Rahmen der Abendveranstaltung verabschiedete Brigadegeneral Dr. Kuebart zwei Teilnehmer aus dem Kreis der Kommodore: Neben Oberst Hans-Henning Pradel, letzter Kommodore des Jagdgeschwaders 72 „Westfalen“, und zuletzt „Dienstältester Deutsche Offizier“ im NATO-Verband AWACS in Geilenkirchen, wurde Generalleutnant Joachim Wundrak aus dem Kreis verabschiedet.

General Wundrak wurde 1980-1982 u.a. auf dem Fliegerhorst Wunstorf zum Transportflugzeugführer ausgebildet. Seither flog er als Angehöriger des LTG 62 die Dornier Do 28 und die Transall C-160. Von 1998 bis 2000 führte General Wundrak das Geschwader als Kommodore. Nach seiner letzten Verwendung als Kommandeur des Zentrums Luftoperationen wurde er zum 30.09.2018 in den Ruhestand verabschiedet. Mit seinen herausgehobenen Verwendungen und seiner herausragenden Erfahrung sei er ein „maßgeblicher Gestalter der Einsatzausrichtung der Bundeswehr“. Er stehe „für die Kernkompetenz für das Planen und Führen von Luftoperationen, für die Sicherheit des Luftraums über Deutschland sowie für eine zukunftsweisende Weiterentwicklung von Luftstreitkräften“, wertschätzte Brigadegeneral Dr. Kuebart die Leistungen des Generals.

Text: Hptm Lynn Manthey  
Foto: OFw Kobienia



### 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 Rainer Barz**  
TAusbZLw Tel.: 90-8201-3616  
**OstFw Claudius Kohlmann**  
SysZ 23 Tel.: 90-2226-2506

### Begeistert von der Ausbildung zum Elektroniker

In der Ausbildung zum Elektroniker für Geräte und Systeme und zum Fluggerätemechaniker ist sie anerkannte Spitze: die Ausbildungswerkstatt der Luftwaffe in Wunstorf. Sie nimmt jetzt wieder Bewerbungen entgegen. Ein Teilnehmer berichtet begeistert über seine Erfahrungen.

Mit 13 Jahren hat Tom-Moritz Schmidt zum ersten Mal den Lötkolben in die Hand genommen und seinen ersten Roboter gebastelt. Als Junge beschäftigte er sich da schon längst eifrig mit Drehen und Fräsen und unternahm später als Jugendlicher erste Schritte beim Programmieren und im 3-D-Druck. Seine Hobbys hat Schmidt jetzt zum Beruf gemacht, genauer: Der inzwischen 20-Jährige ist Auszubildender im Fachbereich „Elektronik für Geräte und Systeme“ in der Ausbildungswerkstatt der Luftwaffe. Das Bundeswehrdienstleistungszentrum (BwDLZ) Wunstorf ist einer der größten Arbeitgeber und Ausbildungsbetriebe der Region: Es schult zurzeit knapp 300 Nachwuchskräfte in Verwaltungsberufen und im gewerblich-technischen Bereich, unter anderem Beamte, Verwaltungsfachangestellte, Elektroniker für Geräte und Systeme und Fluggerätemechaniker. „Technik hat mich schon immer interessiert“, sagt Tom-Moritz Schmidt. Die Ausbildung bei der Luftwaffe sei deshalb „genau sein Ding“.

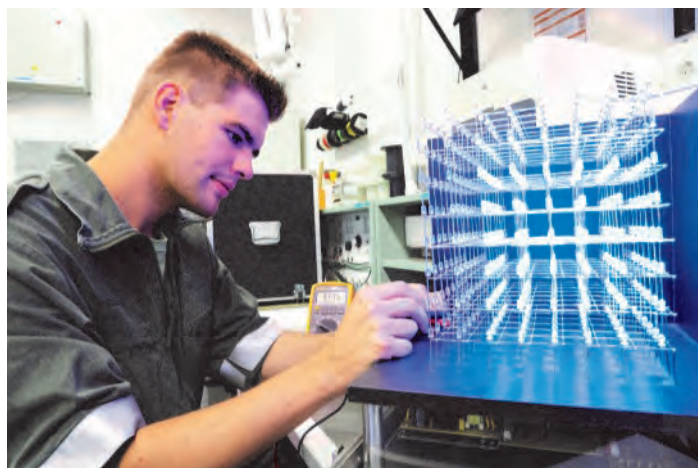
#### „Schnupperkurse“ im Schülerpraktikum.

Schmidt hat die Einrichtung bereits während der Schulzeit kennengelernt, bei einem eintägigen Besuch seiner Klasse. „Als ich nach dem Abitur in der Kreiszeitung gelesen habe, dass noch Ausbildungsplätze frei seien, habe ich mich direkt angesprochen gefühlt.“

Seine Erwartungen seien nicht enttäuscht worden, meint der junge Bad Nenndorfer, der sich in der Freizeit mit Joggen fit hält. „Im Gegenteil: Ich habe bereits jetzt viel dazugelernt und das in sehr angenehmer Atmosphäre.“ In der Ausbildungswerkstatt stehe naturgemäß das Lernen im Vordergrund, es bestehe keinerlei Produktionsdruck. Schmidt lobt auch die intensive individuelle Betreuung: „Wir sind zwölf Azubis in unserem Lehrjahr und haben stets einen hauptamtlichen Ausbilder an unserer Seite.“

Es werde zum Beispiel gefordert, ein Stromnetz für ein Haus aufzubauen. „Wie funktioniert es, dass mit diesem Schalter genau jene Lampe an- und ausgeht? Solche Fragen müssen wir beantworten“, berichtet Schmidt. Das sei aber nur ein klitzekleiner Teil der Ausbildung. „Elektroniker unserer Fachrichtung stellen Geräte und Systeme her, nehmen sie in Betrieb und halten sie instand. Wir installieren und konfigurieren auch IT-Systeme und müssen lernen, elektrische Funktionen und Systeme zu messen und zu analysieren.“

Am besten gefalle ihm in Wunstorf, „dass man seine eigenen Freiheiten hat, um eine Aufgabe zu erfüllen, aber trotzdem jederzeit durch die Ausbilder unterstützt wird“. Es sei ausdrücklich gewünscht, sich mit den Teilnehmern auszutauschen, die Lehrjahre vo-



**Tom-Moritz Schmidt kann sich gut vorstellen, bei der Bundeswehr zu bleiben.**

raus seien. Darüber hinaus würden interessante Praktika im Bereich der Bundeswehr und bei zivilen Partnerfirmen angeboten.

Es sei durchaus wünschenswert, dass die Azubis später auch selbst Ausbilder und Technische Beamte bei der Bundeswehr würden, ergänzt der Leiter der Ausbildungswerkstatt, Günter Meinders.

„Deshalb schauen wir nach Dienststellen, bei denen die Absolventen weiterbeschäftigt werden können, und vermitteln ihnen dorthin Kontakte.“ Tom-Moritz Schmidt kann sich gut vorstellen, bei der Bundeswehr zu bleiben, im zivilen wie im militärischen Bereich. „Beides ist definitiv eine Option für mich.“ Nach der Ausbildung hat ein Absolvent in einem gewerblich-technischen Ausbildungsberuf, natürlich unabhängig vom Geschlecht, folgende Berufsperspektiven bei der Bundeswehr: Soldat auf Zeit, Facharbeiter im technischen Bereich, Beamter im mittleren technischen Dienst oder Beamter im mittleren feuerwehrtechnischen Dienst.

Tom-Moritz Schmidt hat noch ausreichend Zeit, sich zu entscheiden. Dreieinhalb Jahre dauert die Ausbildung, erst 2020 wird er seine Abschlussprüfung bei der Industrie- und Handelskammer machen – vielleicht wegen guter Leistungen in der Berufsschule und in der Werkstatt um ein halbes Jahr verkürzt. Aber schon jetzt stimmten auch die Rahmenbedingungen, meint er: „Wir erhalten eine Ausbildungsvergütung nach den tariflichen Bestimmungen für den öffentlichen Dienst. Das bedeutet: 1018,26 Euro im ersten und – gestaffelt - schließlich 1177,59 Euro brutto im letzten Lehrjahr.“

Insgesamt werden in der Wunstorfer Werkstatt in mehreren Jahrgängen 128 Azubis in den beiden Bereichen Elektroniker und Mechaniker ausgebildet. Gegenwärtig werden wieder Bewerbungen entgegengenommen. „Nach einem Einstellungstest folgt eine Sicherheitsüberprüfung und eventuell ein Gesundheitscheck und bei positivem Ergebnis möglichst schnell die Zusage“, sagt die Ausbildungsbeauftragte des BwDLZ, Anette Hauschildt. Ausbildungsbeginn sei dann jeweils im September.



## Ephorenkonvent des Sprengels Hannover besucht den Fliegerhorst

Die evangelische Landeskirche Hannover setzt sich aus sechs Bezirken, den so genannten Sprengeln zusammen. Diese unterteilen sich wiederum in mehrere Kirchenkreise, zu denen die jeweiligen Kirchengemeinden gehören. Die Region Wunstorf gehört dem Sprengel Hannover an. Die leitenden Geistlichen eines jeweiligen Kirchenkreises, die Superintendenten, bilden dabei den Ephorenkonvent eines Sprengels.

Auf Anregung des Superintendenten des Kirchenkreises Neustadt-Wunstorf, Michael Hagen, fand ein Besuch des Ephorenkonvents auf dem Fliegerhorst statt. Abgestimmt wurde dieser mit der evangelischen Militärpfarrerin des Standortes, Frau Dr. Alexandra Dierks. „Bundeswehr und Kirche – das sind zwei ganz eigene Welten. Meine Kirchenleitungskollegen und ich wollten diese besondere Welt vor unserer Haustür ein wenig besser kennenlernen“, begründet Landessuperintendentin Dr. Petra Bahr den Besuch beim Militär.

Zentrales Thema des Besuches war die evangelische Militärseelsorge. Sie ist ein wichtiges Angebot im Psychosozialen Netzwerk bei dem an den Standorten der Bundeswehr Truppenärzte, Sozialarbeiter, Militärseelsorger und Truppenpsychologen eng zusammen arbeiten.

Zu diesem Schwerpunktthema und weiteren Themen der Sicherheits- und Verteidigungspolitik informierte



Eine Besichtigung des A400M war ebenfalls Bestandteil des Besuches.

Oberst Ludger Bette die Gäste in einem Vortrag. In einer anschließenden Diskussionsrunde mit Dr. Alexandra Dierks wurde das Thema der Militärseelsorge weiter intensiv besprochen.

„Ich freue mich den Funktionsträgern der Kirche einen Einblick in die Militärseelsorge vor Ort ermöglichen zu können. Sie zeigt den Menschen, der hinter dem Soldaten steckt.“, so Dr. Dierks.

Am Ende des Besuches, fasste Landessuperintendentin Dr. Petra Bahr das Erlebte zusammen: „Mich beeindruckt, wie professionell und entschieden die Soldatinnen und Soldaten ihren Aufgaben nachgehen. Hier zeigt sich, dass in jedem Beruf eine Berufung stecken kann.“

Text: ROS Martin Buschhorn / Foto: OSG Simon Otte

# UMZUG?

**Wir sorgen für den perfekten Ablauf!**

**Ihr Profiteam für Umzüge im In- und Ausland**

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

Ihr Umzugsspezialist  
**Gerdes**

Rufen Sie uns  
an!  
05031 / 40 44

## Wer war der Erste? - Die Geschichte des Motorfluges

OTL a.D. Dipl.-Ing. Yorck Esken

**Dieser Artikel ist dem in Leutershausen gebürtigen deutschen Flugpionier Gustav Weißkopf anlässlich seines 91. Todesjahres (10. Oktober 1927) gewidmet und soll an seine technisch erbrachten Leistungen auf dem Gebiet des Motorfluges erinnern - überliefert und dokumentiert durch das Museum der „Flughistorischen Forschungsgemeinschaft Gustav Weißkopf“ Leutershausen/Bayern.**

Mit der fortschreitenden Nutzung dampfgetriebener Maschinen und dem Beginn der Entwicklung von Verbrennungsmotoren kamen an der Schwelle des 19. zum 20. Jahrhundert Tüftler und technische Visionäre in aller Welt auf den Gedanken, sich mit Motorkraft von der Erde zu erheben und es den Vögeln gleich zu tun.

Knapp über 100 Jahre seit Beginn der technologischen Epoche zur Verwirklichung des Traumes der Menschheit von der Beherrschung der 3. Dimension sind seither verstrichen und das Fliegen ist längst schon keine spektakuläre Angelegenheit mehr. Umso mehr muss man sich verwundert die Augen reiben, dass bei der Suche nach der Beantwortung der Frage „**Wer war der Erste?**“ heutzutage zwischen renommierten wissenschaftlichen Institutionen ein Expertenstreit entbrannt ist, der weniger der geschichtlichen Wahrheitsfindung, sondern anscheinend vielmehr von nationalem Prestige geprägt ist.

Dieser Beitrag versucht daher zu beleuchten, welche Motive und Ursachen für eine derartigen Streit maßgebend sind.

Zunächst ist festzustellen, dass die historische Bestimmung des 1. Pioniers eines Motorfluges in der Luftfahrtgeschichte als müßig und überflüssig erscheinen muss, solange sich die wissenschaftlichen Experten nicht auf präzise Definitionen und Standards geeinigt haben, was ein Motorflug technisch/physikalisch gesehen eigentlich ist, um hieran die geschichtliche Wahrheitsfindung ausrichten zu können. Dieser wissenschaftliche Konsens fehlt bis heute und daher ist es nicht verwunderlich, dass jenseits des Atlantiks verstärkt der Eindruck vermittelt wird, es seien vorwiegend US-Amerikaner gewesen, die die Luft- und Raumfahrt vorangetrieben haben. Dem ist auch wohl so. Aber welcher US Amerikaner war denn nun der Erste? Unverständlich ist, dass sich insbesondere das weltweit führende amerikanische Luftfahrt-Magazin „**Aviation Week**“ vor den Karren spannen lässt und souverän den 17. Dezember 1903 als den historischen Beginn der Motorfliegerei festlegt. An diesem Tag gelang, so wird behauptet, Orville Wright in den Sanddünen von Kitty Hawk/

North Carolina (USA) der erste Motorflug in der Geschichte der Luftfahrt.

Während die Gebr. Wrights sich aber damals einer Katapult-Startvorrichtung bedienten und zusätzlich den Hangaufwind der Dünen nutzten, berichten wissenschaftliche Institutionen, Publikationen und Lexica. außerhalb der USA von nachgewiesenen Erstflügen anderer Luftfahrtpioniere schon weit vor dem 17.12.1903. Besondere Erwähnung als 1. Motorflieger der Geschichte findet in der

Fachliteratur sowie in den Lexica Meyer und Brockhaus der amerikanische Flugpionier deutscher Herkunft „**Whitehead, Gustave**“, alias Gustav Weißkopf, geb. am 01.01.1874 in Leutershausen bei Ansbach/Bayern. Diesem Gustav Weißkopf gelang bereits am 14. August 1901, also mehr als 2 Jahre vor den Gebr. Wright, mit seiner Eigenkonstruktion eines mit Fahrgestell ausgestatteten motorgetriebenen Flugapparates in der Nähe von Bridgeport, Connecticut (USA) ein vor Zeugen absolvierter Start ohne jede Hilfsmittel, sowie ein kontrollierter Flug über eine wesentlich weitere Strecke als die der Gebr. Wright und auch noch eine gesteuerte sichere

Landung.

Warum also in aller Welt spricht man diesem Einwanderer deutscher Herkunft (Gustav Weißkopf hat nie die amerikanische Staatsbürgerschaft angestrebt) nicht die Pioniertat des ersten mit Motorkraft durchgeführten Fluges zu?

Hierzu muss man wissen, dass die Wrights als angeblich erste Motorflieger der Welt auf Druck des amerikanischen Kongresses erst 1942 als solche von der Smithsonian Institution anerkannt worden sind, zu einem Zeitpunkt, wo gebürtige Deutsche in den USA im Schatten der aktuellen Zeitgeschichte standen. Dies erlaubt die Annahme, dass die Geschichte von Gustav Weißkopf einfach verdrängt wurde und um diese weiter in der Versenkung zu halten, sorgten die Wright-Erben mit einer Strategie der „**History by Contract**“ dafür, das der Nimbus der Gebr. Wrights von der staatlich höchsten Luftfahrt-Fachinstitution in den USA für alle Zukunft nicht mehr angetastet werden darf.

Was hat es nun mit dieser sog „History by Contract“ (Geschichtsschreibung mittels Vertrag) auf sich? Die nachfolgenden Darstellungen stützen sich auf die unter dem gleichnamigen Titel erschienenen Untersuchungsergebnisse der amerikanischen Buchautoren William J O'Dwyer & Stella Randolph <sup>1)</sup>.

Danach bemühte sich Orville Wright nach dem Tode





seines Bruders Wilbur darum, von der Smithsonian Institution als erster Motorflieger der Welt anerkannt zu werden. Die Smithsonian Institution in Washington gilt in den USA als die führende Forschungseinrichtung für die Geschichte der Luftfahrt und damit als oberste wissenschaftliche Autorität, die direkt dem amerikanischen Präsidenten untersteht. Ende der zwanziger Jahre lehnte diese Institution die Anerkennung der Wrights, die „Ersten“ gewesen zu sein, nachdrücklich ab. Daher entschloss sich Orville Wright, den „Flyer I“ von 1903 dem Museum of Science in London als Leihgabe zu überlassen. Von diesem Ort erfuhr nun die Öffentlichkeit weltweit, dass die Wrights die ersten Motorflieger der Welt seien. Nachdem dann 1942, wie zuvor erwähnt, die Smithsonian Institution die Wrights nun doch als erste Motorflieger anerkannte, erklärt sich Orville Wright bereit, den „Flyer I“ in die USA zurückzuholen. Aufgrund der Kriegswirren gelang dies aber erst 1948 nach seinem Tode. Die Wright-Erben überließen den „Flyer I“ zum Preis von einem Dollar in bar der Smithsonian Institution zwecks Ausstellung im National Air and Space Museum in Washington.

In einem Überlassungsvertrag wurden seitens der Wright-Erben Bedingungen und Forderungen festgelegt, die bis heute unverändert Rechtsbestand haben. Diese sind im zitierten Buch „History by Contract“ dokumentiert und können dort nachgelesen werden.

Eine der Vertragsbedingungen lautet, dass ausschließlich die Wright-Erben den Text auf der Informationstafel im Museum bestimmen dürfen, die die Besucher über den „Flyer I“ informieren soll. Der übersetzte Text lautet:

*„Die Original-Gebrüder-Wright Flugmaschine, der Welt erste motorgetriebene Schwerer-als-Luft-Maschine, in der der Mensch freien, gelenkten und stetigen Flug machte; erfunden und gebaut von Wilbur und Orville Wright, von ihnen geflogen in Kitty Hawk, Nord-Carolina, am 17. Dezember 1903. Durch eigenständige wissenschaftliche Forschung*

*entdeckten die Gebrüder Wright die Grundlagen des Menschenfluges; als Erfinder, Erbauer und Flieger haben sie das Flugzeug weiterentwickelt, lehrten dem Menschen das Fliegen und öffneten die Ära der Luftfahrt. Vom Nachlass des Orville Wright zur Verfügung gestellt.“*

Eine weitere Klausel im Paragraph 2(d) des Vertrages lautet:

*„Weder die Smithsonian Institution oder deren Nachfolger, noch jegliches von der Smithsonian Institution oder deren Nachfolger für die Vereinigten Staaten von Amerika verwaltete(s) Museum oder Agentur, Amt und Abteilung, darf öffentlich bekannt machen oder eine Erklärung oder eine Aufschrift in Verbindung mit oder Bezug zu einem Flugzeug-Typ oder Entwurf mit einem früheren Datum als dem des Wright-Flugzeuges von 1903 mit der Behauptung versehen, dass dieses Flugzeug in der Lage war, einen Menschen unter eigener Kraft im kontrollierten Flug zu tragen.“*

Ohne eine voreilige Bewertung vornehmen zu wollen, ist offensichtlich, dass mit dieser Festlegung die Geschichte der Luftfahrt und deren Auslegung - man höre und staune - mittels eines Vertrages bestimmt werden. Daher der Titel des in der Fußziffer <sup>1)</sup> erwähnten Buches Die beiden Autoren machen ihrer Empörung über ein derartiges, wie sie es nennen, unwissenschaftliches Gebaren zusammenfassend wie folgt Luft:

***„Die Auswirkungen der 'History by Contract' stellt den amerikanischen Luftfahrt-Historikern und dem Smithsonian National Air Museum in provokativster Weise ein Armutzeugnis deswegen aus, weil angesichts wahrer Tatsachen bzgl. des ersten Motorfluges eines Menschen die Augen geschlossen gehalten werden.“***

Wie wahr, denn bis heute verschließt sich Smithsonian Institution allen anderen historischen Fakten und lehnt jeden erbrachten Beweis für früher absolvierte motorgetriebene Flüge anderer Flugpioniere beharrlich ab. Hierzu ein markantes Beispiel:

Die Anerkennung des Erstfluges von Gustav Weißkopf am 14. August 1901, also mehr als zwei Jahre vor den Gebr. Wright, wurde stets mit dem Argument beiseite geschoben, dass die Flugfähigkeit seiner Konstruktion nicht bewiesen sei. Diese Argumentation veranlasste die „Flughistorische Forschungsgemeinschaft Gustav Weißkopf (FFGW)“ mit Sitz in Leutershausen, in Zusammenarbeit mit FFGW-unabhängigen Flugzeugbau- und Flugversuchs-Experten, nach den noch vorhandenen Konstruktionsskizzen einen originalgetreuen Nachbau der „Nummer 21“ (es ist die Bezeichnung des Original-Fluggerätes von Gustav Weißkopf) zu verwirklichen. Festigkeitstests, instrumentierte Schleppwagenversuche, gefesselte Flüge, Autoschleppflüge - unbemannt und bemannt, motorisierte Rollversuche, und einige Hüpfversuche gingen dem historischen Nachweis der Flugfähigkeit voraus. Mit einem Aufwand von ca. 6000,- € wurde das Fluggerät Nummer 21B (Nachbauversion - siehe Foto) fertig gestellt und am 18. Februar 1998 war es dann endlich soweit:



Von der der Startbahn der Wehrtechnischen Dienststelle 61 in Manching setzte es mit dem ehemaligen Testpiloten Horst Phillip am Steuerknüppel vor einer flugbegeisterten Zuschauermenge, der Presse, dem Rundfunk und Fernsehen zu einem historisch reproduzierten Motorflug an. Es wurden letztlich auf Antrieb kontrollierte freie Flüge um die 800 m nachgewiesen, so wie sie Gustav Weißkopf mit dieser legendären Maschine um die Jahrhundertwende auch erreichte.

Dennoch bleibt die Smithsonian Institution bei ihrer ablehnenden Haltung und sieht keine Veranlassung, die von den Wrights einzementierte Geschichtsschreibung per Vertrag (History by Contract) zu revidieren.

Seit 1953 versuchten mehrere Organisationen in den USA, den Original-Wright-Flugzeugbauplan des Flyer I zu rekonstruieren. Eine Industriegruppe stellte 10 Flugingenieure für den Nachbau des Original-Wright-Flyers an, aber die Flugingenieure konnten den Flyer mit Motorkraft nicht zum Fliegen bringen. Gleiches erfuhren andere Experten bereits zuvor im Jahr 1928. Und speziell am 17. Dezember 2003, dem 100. Jahrestag nach dem angeblichen motorisierten Erstflug der Gebr. Wright, sollte ein sog.

„**Re-Enactment**“ geflogen werden. Vor einem riesigen Medienaufgebot, im Beisein von Präsident Bush, und vor vielen Tausenden von Menschen versuchte man dann diesen Erstflug von damals nachzuvollziehen.

Zum Leidwesen aller Beteiligten und Anwesenden ging, trotz dreier Versuche, das Nachvollziehen des Wright-Fluges von 1903 gründlichst daneben. Der Nachbau des Flyers I hob einfach nicht ab und fiel in eine Pfütze, nach dem er die Startschiene verlassen hatte. Warum benutzte das Nachbauteam denn keinen Turm mit einem entsprechendem Fallgewicht um den Flyer I in die Luft zu katapultieren; so wie die Wrights dies einst taten? Der Misserfolg wurde weltweit übertragen. Es ist schlichtweg unbegreiflich, dass mit solch einem Aufgebot von Luftfahrtexperten und einem Budget von 1.2 Millionen US \$ so etwas passieren konnte

Oder kann es denn vielleicht etwa sein, dass bereits das Original von 1903 mit irgendeinem Manko behaftet war, und evtl. überhaupt schon damals gar nicht fliegen konnte? Der Chef-Kurator der Abteilung Aeronautik des Smithsonian Museums in Washington D.C. machte unlängst folgende interessante und aufschlussreiche Aussage über den dort ausgestellten Flyer I der Gebr. Wright: „**What we have is the world's first airplane the way the inventor of the airplane wanted you to see it.**“ (In Deutsch: „Was wir haben, ist der Welt erstes Flugzeug mit der Maßgabe seines Erfinders, es so zu bewerten, wie er es vorgegeben hat.). Warum denn so eine seltsame Verlautbarung?

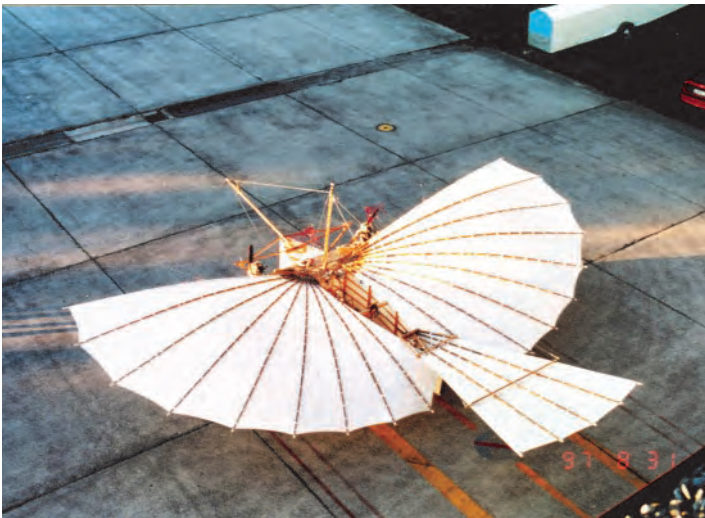
Der amerikanische Pilot und Flugzeugmechaniker Ken Hyde ist ein anerkannter Spezialist in Sachen Flyer I. Er sagte zum bisherigen Scheitern eines Replika-Fluges sehr treffend am 15.12.2002 in einem Interview der amerikanischen Zeitung „News Observer“:

„*We know how to put man on the moon, but we have not been successful in flying a true Wright airplane*“ (Wir wissen, wie man einen Menschen auf den Mond bringt, aber wir sind nicht erfolgreich gewesen, ein echtes Wright-Flugzeug zu fliegen).

Ein weiterer Experte wird noch deutlicher:

„*Wir nehmen an, die Gebrüder Wright hatten 1903 diese Steuerungsmöglichkeiten um alle 3 Achsen (siehe Patent GB6732/1904 ohne Propeller und ohne Motor). Das Problem der Gebrüder Wright war nicht die Steuerungstechnik, sondern der Propeller und vor allem der Motor. Mit der sehr geringen Motorleistung und mit dem hohen Gewicht des Flyers I, ist es sehr schwer nachzuvollziehen, dass der Flyer I selbst angetrieben abhob und flog*“ (N.H. Ramders-Pehrson in his History of Aviation, Congress Library, Washington 1950).

Und noch eine Ungereimtheit ist in diesem Zusammenhang sehr auffällig und höchst verwunderlich: Im Vertrag der Wright-Erben mit der Smithsonian Institution ist eindeutig vom **Original** des „Flyer I“ die Rede. Dieses wurde jedoch nach dem vierten Flug des besagten Ereignisses am 17. Dezember 1903 von einer Windbö erfasst und völlig zerstört.



18.02.1998 vor der Öffentlichkeit geflogen hat und zusammengefasst sinngemäß folgende Antworten auf seine Fragen erhalten:

**„Ich hatte keine wesentlichen Probleme, den Flugapparat mit der gleichen Motorleistung wie das Original zu starten, die Flugphase zu kontrollieren und dann sicher zu landen. Für mich als Flugexperte und ehemaliger Testpilot der deutschen Luftwaffe ist damit die Flugfähigkeit der Gustav Weißkopf-Konstruktion nachgewiesen, was beim Flyer I der Gebr. Wright bis heute nicht der Fall ist.“**

1) „History by Contract - The Beginning of Motorized Aviation: August 14, 1901, Gustave Whitehead, Fairfield, Conn.“ Von William J. O'Dwyer & Stella Randolph - Erste limitierte Ausgabe 1978, Fritz Majer & Sohn, Publisher, 8801 Leutershausen, West Germany, SBN 3-922 175-00-7

Eine Filmdokumentation gibt es in der ZDF Mediathek: „Pioniere am Himmel; Das Rätsel um den ersten Flug“.

Für den Luftfahrt-Historiker und Ingenieur stellt sich spätestens hier die Frage:  
**Was ist die Wahrheit und was ist Geschichtsbeugung hinsichtlich der Gebr. Wright?**

In Internet-Foren wird diese Frage seitens Luftfahrt-begeisterter und Flugzeugexperten u.a. mit der Vergabe eines aufschlussreichen Beinamens für die Gebrüder Wright beantwortet, der da lautet:

**„Wrights and Wrongs“.**

Wie dem auch sei, eine Genugtuung hat Gustav Weißhaupt posthum dennoch auch in Amerika erfahren: Die Legislative des Staates Connecticut, in dem er seinen ersten kontrollierten Motorflug am 14. August 1901 vor Zeugen und der Presse unternahm, hat ihm die Ehrenbezeichnung **„Father of Connecticut Aviation“** verliehen. Dieses ist so auch auf seinem Grabstein auf dem Lakeview Friedhof in Bridgeport/Connecticut verewigt.

**Anmerkung:**

Der unterzeichnende Verfasser des Artikels hat am 20.10.2007 persönlich mit dem ehemaligen Testpiloten der deutschen Luftwaffe Horst Philipp gesprochen, der das dem Original nachgebaute Fluggerät Nr. 21 B des Konstrukteurs Gustav Weißkopf am

**OTL a.D. Dipl.-Ing. Yorck Esken**

In seiner letzten Verwendung auf dem Fliegerhorst Wunstorf war OTL a.D. Dipl.-Ing. Yorck Esken Leiter der Luftwaffenwerft 21 als Teil des LwVersRgt 2 Diepholz. Bereits als Leutnant diente er 1964 in der FFS“S“ in der 6. Staffel, der Flugbetriebsstaffel, beim damaligen Major Johannes Peters, der auch Eskens Segelfluglehrer war. Nach seiner Verwendung als Werfleiter führte Esken seine weitere soldatische Laufbahn über die Höhere Kommandobehörde in Wahn und das BMVg (Referent für EloKa und Avionik aller Kampfflugzeuge der Lw) sowie letztlich in die NATO-Dienststelle NETMA nach München. Dort wurde er im Jahr 2000 pensioniert und arbeitete dann noch 10 Jahre bei der EADS in Ottobrunn/Manching als Entwicklungsingenieur im EF2000-Programm (Eurofighter) und bei der HIL GmbH Bonn (Heeresinstandsetzungslogistik) in der Strategischen Logistik für das Deutsche Heer unterstützend in Auslandseinsätzen.

**Bäderbetriebe Wunstorf GmbH**

**BEI JEDEM WETTER GENIESSEN**

**WUNSTORF ELEMENTS**  
(Mitte September bis Mitte Mai geöffnet)  
Hallenbad & Erlebnissauna  
Rudolf-Harbig-Straße 1  
31515 Wunstorf  
Telefon (05031) 2828

**FREIBAD BOKELOH**  
(Mitte Mai bis Mitte September geöffnet)  
Steinhuder Straße 49  
31515 Wunstorf (Bokeloh)  
Telefon (05031) 2077

**AKTIONEN IM WUNSTORF ELEMENTS:**  
(MITTE SEPTEMBER BIS MITTE MAI GEÖFFNET)

JEDEN ERSTEN SAMSTAG IM MONAT  
SPIELNACHMITTAG IM HALLENBAD

JEDEN ZWEITEN SAMSTAG IM MONAT  
MITTERNACHTSSAUNA  
MIT TEXTILFREIEM SCHWIMMEN

[www.wunstorf-elements.de](http://www.wunstorf-elements.de)

## Immer wieder beeindruckend: Ein Besuch beim Geschwader



Beeindruckt von den Ausmaßen der Instandsetzungshalle.



Bei der Abfertigung von Passagieren und Vorbereitung von Ladung.



Die Mutigen wagten den Aufstieg nach oben.

Wieder einmal war der Freundeskreis zu Gast auf dem Fliegerhorst. In zwei Gruppen überzeugten sich die Mitglieder von der Leistungsfähigkeit des Geschwaders. Besichtigungsziele waren diesmal die technische Gruppe mit den mächtigen Instandsetzungsdoks und die Abfertigungshalle für Passagiere und Fracht. In ausführlichen Vorträgen erläuterten Kommodore Oberst Bette und OTL Beutler das Einsatzspektrum und die Zukunftsvorhaben mit dem A400M.



Das mächtige Hauptfahrwerk des A400M mit drei Tandemreifen auf jeder Seite.



Am höchsten Punkt des Doks in ca. 14 Metern, konnte man die Dimensionen des Flugzeuges und der Halle erleben.



### 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 **Achtung neue e-mail !**

Werner Koch,  
Postanschrift: Das Fliegende Blatt, Redaktion, Iltisweg 4,  
31515 Wunstorf.

Email: [info@freundeskreis-flgh-wunstorf.de](mailto:info@freundeskreis-flgh-wunstorf.de)

**Redaktionelle Mitarbeit:**  
Pressestelle LTG 62, Dyckerhoffstr.4, 31515 Wunstorf  
Email: [ltg62@pressestelle@bundeswehr.org](mailto:ltg62@pressestelle@bundeswehr.org)

Layout & Gestaltung: OTL a.D. Werner Koch

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

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

## Truppenfahne wieder aufgetaucht

Stolz stand jahrelang, in einer Vitrine gut gehütet, die Truppenfahne des ehemaligen LTG 62 aus Ahlhorn (Jumbo-Geschwader) in der Ju 52-Halle. Selbstverständlich mit entsprechender Genehmigung der Bundeswehr.

Mit dem Umbau unserer Streitkräfte entstand ein neuer Zweig: Die Streitkräftebasis.

Neu aufgestellte Einheiten benötigen eigene Truppenfahnen. Diese erhielten natürlich nicht neue Fahnen, sondern Fahnen aufgelöster Verbände wurden „modifiziert“.

Auch unsere Fahne geriet in das Visier der Fahnder und sehr zum Widerwillen des damaligen Traditionsbeauftragten, musste die Fahne abgegeben werden. Dies geschah über den Nachschub der Fliegenden Gruppe LTG 62.

Als „Ersatz“ für die Ahlhorner Truppenfahne diente von nun an eine ausrangierte Bundesdienstflagge in der Ausstellung.

Der damalige Traditionsbeauftragte ist nun schon Pensionär, dient aber pflichtbewusst hin und wieder als Reservist dem Verband.

Bei Beginn seiner diesjährigen Reserveübung musste er auch im Geschäftszimmer des Stabes vorgestellt werden. Zu seiner Überraschung hing im Zimmer, nicht ganz vorschriftsmäßig, eine Truppenfahne. Neugierig geworden, wurde die Fahne näher untersucht. Dabei stellte sich heraus: Es ist die alte Truppenfahne des LTG 62.



**Die Fahnenstange mit Namen von Verstorbenen**

Wie das? Hatte sie den Verband etwa nie verlassen? Wie kam sie in das Geschäftszimmer? Der Spiess, OSF Heierhorst, brachte schließlich etwas Licht ins Dunkel.

Bei Aufräumarbeiten im Keller des Block 5 stieß er auf ein langes Futteral. Als er es öffnete enthielt es die besagte Truppenfahne. Er entschied, die Fahne zur Ausschmückung des Ge-

schäftszimmers zu benutzen. Damals mit abgegebenen Gegenstände wie Ständer, Koppel, weiße Lederhandschuhe etc. waren allerdings nicht dabei und bleiben verschollen.

Nach wie vor ungeklärt ist, wie die Fahne in den Keller gelangte. Wurde sie nicht mehr benötigt? Der Kommodore hat entschieden, dass die Fahne wieder in der Ju 52-Halle ausgestellt werden soll und damit an das ehemalige LTG 62 erinnert.

Wir sind froh und glücklich, dass die Fahne überlebt hat, gehört sie doch zu unserer Tradition.

Die Fahne, genauer die Fahnenstange, hat übrigens eine Besonderheit: Auf der Stange sind die Namen von im Dienst verstorbenen Kameraden des „Jumbo-Geschwaders“ verewigt.

Die Fahnenstange wurde später gegen eine normale ausgetauscht.

Mir ist keine zweite Fahnenstange mit eingravierten Namen bekannt. Wer weiß mehr darüber? Gab es eine solche „Tradition“? Wenn nicht hätten wir etwas Einmaliges!

Zurzeit lässt die TGLW e. V. zwei neue Ständer anfertigen. Einen für die Fahne und einen um die Fahnenstange mit den Namen zu präsentieren. Herzlichen Dank an OSF Heierhorst und den Kameraden vom Geschäftszimmer für ihre Unterstützung bei der Rückführung der Fahne in die Ju 52-Halle.

**Text: Hptm a. D. Manfred Pickel**



## Wir sind für Sie da!

Bei Fragen rund um das Thema Energie stehen wir Ihnen gerne persönlich zur Verfügung.

**meerenergie**

die Marke der Stadtwerke Wunstorf

Stadtwerke Wunstorf GmbH & Co. KG

An der Nonnenwiese 7, 31515 Wunstorf

Telefon (0 50 31) 95 40-0

E-Mail [info@stadtwerke-wunstorf.de](mailto:info@stadtwerke-wunstorf.de)

[www.stadtwerke-wunstorf.de](http://www.stadtwerke-wunstorf.de)

## Sensationsfund im Hartvikvannsee

32 Jahre nach der Bergung unserer Ju 52 hat sich ein Taucherteam um den Italiener Fabrizio Tosoni auf die Suche der noch im See liegenden Flugzeuge gemacht.

Von den neun 1986 noch im See liegenden Maschinen konnten damals nur sechs geortet werden. Vier Maschinen wurden geborgen. Eine der im See verbliebenen Ju's lag im flachen Wasser und war dementsprechend ausgeplündert – eine Bergung lohnte sich nicht. Die zweite Maschine liegt vermutlich unter Geröll an einer Flussmündung. Die Echos konnten daher nicht durch Augenschein bzw. Fotos bestätigt werden.

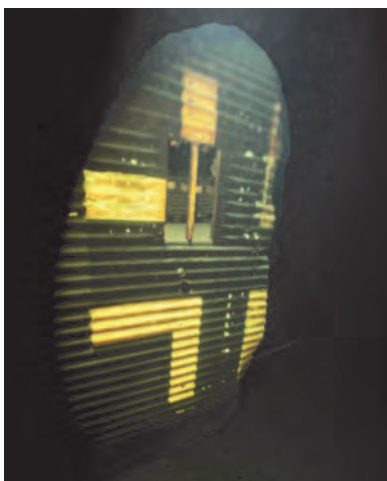


**Die Junkers von vorne in 70 m Tiefe. Etwas gruselig in diesem Dämmerlicht.**

Das Taucherteam, das sich dieses Jahr auf die Suche nach den noch verbliebenen Junkers machte, bestand aus sechs Personen und war international besetzt:

Fabrizio Tosoni (I), Denise Tosoni-Gülseren (D), Peter Leopold (D), Christine Dybwad (NO), Sakari Koskinen (FI) und David Pax (FI).

Als erstes suchte das Team den Harvikvannsee mit einem Sidescan Sonar und ROV drei Tage intensiv ab. Ca. 100 m vom Ufer entfernt konnten sie in 70 m Tiefe ein Flugzeug lokalisieren. Innerhalb von vier Tagen tauchte das Team mehrmals zu der Ju hinab.



**Das Heck wurde fachmännisch abgetrennt .**

Dabei versuchten sie so viele Erkenntnisse wie möglich zu gewinnen.

Die Taucher fanden die Junkers in einem überraschend guten Zustand vor. Das Heck der Maschine fehlt allerdings. Es scheint, dass es fachmännisch abgetrennt wurde. Auch ist ganz deutlich als Staffelpappen ein „Herz Ass“ zu erkennen.

Die untere Hälfte des

Wappens wurde allerdings mit einem springenden schwarzen Hasen übermalt. Bei der gefundenen Maschine könnte es sich um die Ju 52 mit dem Kennzeichen DB+RB mit der Werknummer 6697 handeln. Die Taucher konnten dies allerdings nicht bestätigen, da das Heck mit dem Kennzeichen, wie erwähnt, fehlt. Auch eine Werknummer fanden sie nicht.



**Das Cockpit wurde auch ausgeplündert. Es fehlen u. a. die Instrumentenbretter samt Instrumenten.**

In 80 m Tiefe fand das Taucherteam darüber hinaus noch einen Flügel mitsamt Triebwerk. Laut ihren Aussagen ist der Zustand ebenfalls noch hervorragend. Im See verstreut finden sich nach wie vor noch viele einzelne Metallteile der versunkenen Junkers.

Die Ursache für die vielen verstreuten Einzelteile ist unter anderem in den Bombardierungen, der die Maschinen ausgesetzt waren, zu finden.

Das Taucherteam hat ihr Projekt mittlerweile beendet. Eine Bergung der Ju durch das Team ist nicht beabsichtigt.

Ich danke Frau Denise Tosoni-Gülseren für ihre Kontaktaufnahme, die wertvollen Informationen und die fantastischen Bilder. Alle Bilder machte Fabrizio Tosoni und wir erhielten von ihm die Erlaubnis sie in unserem „Fliegenden Blatt“ zu veröffentlichen. Herzlichen Dank dafür!

**Text: Hptm a. D. Manfred Pickel**



**Die Taucherin Frau Denise Tonsoni-Gülseren.**



## Nora auf dem Freigelände fast wie neu

Die Noratlas in unserer Ausstellung wurde von der „Simulatortechnik“ des alten C-160 Simulators von 1992 bis 1994 museal aufbereitet und neben die JU Halle geschleppt.

Vor einigen Jahren sind bereits die Enteisungsmatten und die Lackierung erneuert worden. Die Maschine wurde in Rahmen der Umgestaltung des Freigeländes mehrfach hin und her geschleppt, bis sie ihre nun hoffentlich endgültige Position erreichte.

Den Laderaum hat man lange gut für alles nutzen können, was im Weg stand, und ein Marder fand den Weg über das Fahrwerksbein durch die Tragfläche in die Laderaumdecke.

Die frühere Beleuchtungsanlage blieb dunkel und in der Maschine machte sich ein schrecklicher Geruch breit.

Den Marder und einige Nistplätze haben wir schon vor einiger Zeit mit Gfk Formteilen ausgesperrt. Nun war es an der Zeit, die Nora wieder vorzeigbar und so begehbar wie die Transall zu machen

Hauptmann Manfred Pickel machte eine Reserveübung und StFw a.D. Ulrich van de Weyer war als



**Uli van de Weyer beim Zuschneiden der Holzabdeckungen für die Laderaumösen.**

Vereinsmitglied in Zivil dabei. Zeitweise hatten wir auch Hilfe von Mannschaftsdienstgraden des Geschwaders.

Zuerst wurde alles eingelagerte Material in den neuen Lagerraum verbracht, dann die Deckenverkleidungen abgebaut und die Reste der Marderwohnung entfernt.

Nachdem der Laderaum an allen Seiten gründlich gereinigt war, ging es an die Aufarbeitung.

Die Stromversorgung musste komplett überarbeitet werden und die Zuleitung wurde fest verlegt.

Die Anticoll Leuchten wurden umgebaut und auch die anderen großen Lampen wurden auf lange haltbaren 230 Volt LED Leuchtmittel umgestellt, die nun per Timer bei Dunkelheit automatisch eingeschaltet werden.

Das Netzteil, welches die Lampen im Laderaum mit 28 Volt versorgt, ist auch wieder in Betrieb und im Laderaum herrscht angenehmes Licht.

Dauerhaft eingeschaltet bleibt der neue Entfeuchter, der den Innenraum vor Schimmel schützen soll.

Damit der Marder keine Chance mehr hat, wurde seine Zweitwohnung im linken Fahrwerkschacht entfernt und die Abdeckplanen neu eingepasst.

Die Bugfahrwerksklappen hingen runter, daher wurde die Halterung neu justiert, der Rollscheinwerfer bekam sein Glas geklebt.

Die Sitzbänke im Laderaum wurden wieder ordentlich befestigt und repariert, die Ösen für die Ladungssicherung wurden abgedeckt um Stolperfallen zu vermeiden, dann wurden Teppichmatten verlegt, um den Holzboden vor Schäden zu bewahren. Abschließend wurde unter Aufsicht des Strahlenschutzbeauftragten das zum radioaktiven Kontrollbereich gehörende Cockpit gereinigt. Instandsetzungen waren nicht möglich, aber alles ist wieder regeudicht.

Zukünftig wird der Laderaum mit einem Bildschirm ausgestattet sein, in dem Filme aus der Zeit gezeigt werden. Die Nora soll dann in der neuen Saison Besuchergruppen zugänglich sein.



**Der vorherige Zustand. Als Lager missbraucht. Die Deckenverkleidungen hängen herunter. Der Marder hat Schäden hinterlassen. Die Elektrik war hin und die Maschine war undicht geworden.**



**Jetziger Zustand. Gereinigt und Instandgesetzt. Es fehlen noch die Teppiche und der Bildschirm der rechts an der Trennwand installiert wird.**

Text: Hptm a. D. Manfred Pickel  
Foto: Ulrich van de Weyer



Volle Innenstadt beim Konzert der USAFE-Band.



Sternfahrt zur Ju-Halle

Ein beeindruckendes Bild bot sich am Freitag dem 28. September dem Besucher der Ju-Halle. Kein freier Parkplatz mehr zu finden. Das Besondere: Alle waren durch einen einzigen Fahrzeugtyp belegt! Verantwortlich dafür zeichnete sich der Mercedes Benz R129 SL-Club mit seinen schnittigen Cabrios der zum wiederholten Male unser Museum als Reiseziel auserkoren hatte. Die Fahrer samt Begleitung erhielten einen Vortrag, erkundeten ausgiebig das Museum und genossen die Darbietungen in der Transall. Der Fan-Club ließ anschließend den Abend bei einem gemütlichen Zusammensein in Steinhude ausklingen. Unser Museum erfreut sich über die Landesgrenzen hinaus großer Beliebtheit. Es bildet sich ein Kreis von Stammkunden, die das Museum regelmäßig besuchen.

# 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



# 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)