

DAS FLIEGENDE BLATT



Die Zeitung für den Fliegerhorst Wunstorf



August 2021

Ausgabe 64



Der Lufttransportstützpunkt in Tiflis ist die letzte Station
vor dem Heimflug nach Deutschland.





A400M feiert 2000. Flugstunde als Tanker im Auslandseinsatz

Seit September 2019 ist Deutschland als erste Nation überhaupt mit dem A400M in der Tankerrolle im Auslandseinsatz. Von Jordanien aus unterstützen die Soldatinnen und Soldaten des LTG 62 den internationalen Einsatz "Counter Daesh". Dabei werden Kampfflugzeuge verschiedener Nationen in der Luft betankt, um deren Einsatzradien und -zeiten zu verlängern.

Nach nur eineinhalb Jahren stand im April nun ein kleines Jubiläum an, die 2000te Flugstunde als Tanker im Auslandseinsatz. Über 400 Luftbetankungseinsätze wurden bis zum 9. April schon erfolgreich durchgeführt.

Text: RHS Martin Buschhorn

Bild: OSG Simon Otte

Spendenradtour der Flugbereitschaft macht Halt in Wunstorf und erhält zwei Spendenschecks

Alljährlich führen Soldatinnen und Soldaten der Flugbereitschaft eine große Spendenradtour zu Gunsten der Aktion Sorgenkinder des Bundeswehr-Sozialwerk e.V. durch. In diesem Jahr war der Fliegerhorst Wunstorf ein Etappenziel. Vor dem Start der vierten Etappe erhielt der selbst mitfahrende stellvertretende Kommandeur der Flugbereitschaft BMVg, Oberst Johannes Stamm, zwei Spendenschecks.

Der Stellvertretende Kommandeur des LTG 62, Oberst Wolfgang Stern, freute sich sehr darüber, einen Scheck in Höhe von 500,00 EUR überreichen zu können. Die Summe war bei einer spontanen Spendensammlung auf dem Fliegerhorst zusammengekommen. Zusätzlich unterstützte der Freundeskreis Fliegerhorstes Wunstorf e.V. die Aktion mit einer Spende von 200,00 EUR, die von Oberstleutnant a.D. Reiner Simon übergeben wurde.



Inhalt

Seite

Spendenradtour und 2000. Flugstunde	2
Grußwort Kommodore	3
Parlamentsarmee zurück	4-5
Der Hub Tiflis	6-9
Schwinge für Piloten und Pilotin	10
Luftbetankung hautnah	11
Erprobung Fallies aus beiden Türen	12-13
Mobile Tankstelle A-400m	14-15
Hilfeinsatz für Indien	16
Amtshilfe in Osnabrück SysZ 23	17
Die leisen Helfer im Hintergrund	18-19
Einsatz in Mali	20
Nach 45 Jahren in zwei Armeen	21
Kunstwettbewerb der Bundeswehr	22-23
Auf dem Fliegerhorst und rundherum	24-25
Impressum	26
Truppenbesuch des Ev. Militärbischofs	26



Der Kommodore und Standortälteste, Oberst Christian John.

Wir waren von Anfang an dabei – zunächst mit der Transall in Termez / Usbekistan, später dann in Mazar – e Sharif und bis zum Schluss im strategischen und taktischen Lufttransport mit dem A400M. Generationen von Besatzungen sind in Afghanistan geflogen; unzählige Technikkontingente haben dort Ihren Dienst versehen. Dieser Einsatz hat uns geprägt wie kaum ein anderer – er hat in vielerlei Hinsicht die Grundlagen für das taktische Fliegen mit Transportflugzeugen im Einsatz und unter Bedrohung gelegt. Wir Lufttransporter haben unseren Beitrag geleistet, indem wir über all die Jahre eine verlässliche und unverzichtbare Größe in diesem Einsatz waren – von der ersten bis zur letzten Stunde!

Liebe Freundende des Fliegenden Blattes,

"first in – last out" heißt es wieder für den Lufttransport. Nach mehr als zwanzig Jahren haben unsere Besatzungen Ende Juni dieses Jahres die letzten Soldaten aus Afghanistan abgeholt und über Tiflis in Georgien nach Wunstorf gebracht. Ein wahrhaft historischer Moment, der mit einem feierlichen Appell und dem Einrollen der Truppenfahne des Einsatzkontingentes Resolute Support auf dem Flugfeld in Wunstorf seinen Höhepunkt fand. Das Ende dieses Einsatzes markiert auch einen bedeutenden Abschnitt in der Geschichte des Lufttransportes.

Es ist an der Zeit allen daran Beteiligten dafür zu danken. Für viele von uns war dieses Engagement mit großen persönlichen Opfern verbunden. Es hat uns und unseren Familien viel abverlangt. Wir haben unseren Teil zur Erfüllung des politischen Mandates beigetragen – das Mandat einer demokratisch gewählten und den Werten des Grundgesetzes verpflichteten Bundesregierung an seine Parlamentsarmee. Wir können und wir sollten stolz darauf sein!

Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre dieser Ausgabe des "Fliegenden Blattes" und verbleibe,

Ihr Christian John
Oberst u. Kommodore LTG 62

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
SPIELENACHMITTAG IM HALLENBAD

JEDEN ZWEITEN SAMSTAG IM MONAT
MITTERNACHTSSAUNA
MIT TEXTILFREIEM SCHWIMMEN

www.wunstorf-elements.de



Deutscher Beitrag Resolute Support beendet Rückverlegung abgeschlossen

Am Mittwoch, den 30. Juni 2021, sind die letzten 264 Bundeswehrsoldatinnen und Bundeswehrsoldaten der NATO-Mission Resolute Support (RS) nach Deutschland zurückgekehrt.

Der Heimflug begann am 29. Juni 2021 um 21:24 Uhr (MESZ) mit dem Abheben der letzten Bundeswehr-Maschine vom Flugplatz im Camp Marmal, dem ehemaligen Feldlager der Bundeswehr in Masar-i Scharif, im Norden Afghanistans. Die zuvor noch in Kabul stationierten deutschen RS-Soldatinnen und RS-Soldaten hatten bereits am 23. Juni die afghanische Hauptstadt verlassen und wurden nach Masar-e Scharif geflogen.

Der letzte Flug wurde mit amerikanischen Maschinen vom Typ C-17 und deutschen A-400M-Transportflugzeugen durchgeführt. In einer der A400M verließ auch der Kommandeur des deutschen Einsatzkontingents Afghanistan, Brigadegeneral Ansgar Meyer, als letzter deutscher Soldat der Mission Resolute Support das Einsatzland.

Die Maschinen flogen zunächst nach Tiflis in Georgien, wo die Luftwaffe einen temporären Lufttransportstützpunkt ('HUB') als Drehscheibe für die Rückführung des Personals aus Afghanistan eingerichtet hatte.

Nach einem Aufenthalt zum Umladen von Material sowie zum Betanken flogen die deutschen Soldatinnen und Soldaten um 09:04 Uhr (MESZ) mit drei A400M weiter nach Deutschland. Um 13:52 (MESZ) Uhr trafen sie dann auf dem Fliegerhorst Wunstorf bei Hannover ein. Auch die Soldaten des Kommandos Spezialkräfte, die zur Unterstützung der Absicherung der Rückverlegung nach Afghanistan verlegt wurden, sind wieder nach Deutschland zurückgekehrt.

Zur Rückkehr der Soldatinnen und Soldaten war der Befehlshaber des Einsatzführungskommandos der Bundeswehr, Generalleutnant Erich Pfeffer, nach Wunstorf gekommen. Er nahm die 264 Männer und Frauen unter Einhaltung der Pandemieschutzbestimmungen persönlich in Empfang und dankte ihnen für ihren Einsatz: "Mit Ihrer Ankunft in Deutschland enden fast 20 Jahre Einsatz in Afghanistan, die deutsche Beteiligung bei Resolute Support und die Rückverlegung aller deutschen Kräfte aus dem Einsatzland. Heute freue ich mich mit Ihnen, Ihren Angehörigen und Freunden, der gesamten Bundeswehr und der Bevölkerung in unserem Land über Ihre gesunde Rückkehr und den erfolgreichen Abschluss der Rückverlegung."

Weiter sagte General Pfeffer: "Nach der politischen Entscheidung der NATO, den Einsatz Resolute Support zu beenden, ging es darum, den Abzug weiterhin geordnet, aber vor allem auch zügig und sicher zu gestalten. Die Rückverlegung war nicht nur eine logistische Herausforderung, sondern musste mit bestmöglichem Schutz der eigenen Kräfte so schnell wie möglich umgesetzt werden. Heute kann ich mit großer Anerkennung und Wertschätzung feststellen, dass Sie diesen Auftrag in herausragender Weise erfüllt haben. Auf Ihre Leistung - jeder bzw. jede für sich - und genauso als Team dürfen Sie zu Recht stolz sein. Ich bin jedenfalls mächtig stolz auf Sie. Ich danke Ihnen dafür mit Nachdruck, auch im Namen des Generalinspektors der Bundeswehr und der Bundesministerin der Verteidigung."

General Pfeffer dankte im Folgenden auch der Luftwaffe und den Logistikern der Streitkräftebasis, ohne deren zuverlässige Unterstützung die Rückverlegung nicht hätte erfolgreich abgeschlossen werden können.





Der Kommandeur des letzten deutschen Einsatzkontingents, Brigadegeneral Meyer, erwartet zum letzten Mal die Truppenfahne des letzten deutschen Einsatzkontingents RS in Afghanistan.



Nach 20 Jahren wird die Truppenfahne eingerollt

Als sichtbares Zeichen der Anerkennung zeichnete Generalleutnant Pfeffer Brigadegeneral Meyer vor seinem angetretenen Kontingent mit der deutschen Einsatzmedaille Resolute Support aus. Brigadegeneral Meyer bedankte sich bei seinen Soldatinnen und Soldaten und stellte abschließend fest: "Mission accomplished! Sie haben Ihren Auftrag erfüllt." Die Vorbereitungen zur Rückverlegung der deutschen Soldatinnen und Soldaten begannen bereits kurz nach der Entscheidung der NATO im April, ihr militärisches Engagement in Afghanistan zu beenden. Deutschland hatte diese Entscheidung mitgetragen und damit auch den Abzug der Bundeswehr beschlossen. Seit Mai lief dann die Rückverlegung des Personals und Materials der Bundeswehr aus den verbliebenen Standorten der Bundeswehr in Kabul und Masar-e Scharif nach Deutschland. Vor dem Beginn der Rückverlegung betrug die Personalstärke noch etwa 1.100 Soldatinnen und Soldaten.



Übernahme der Truppenfahne durch General Pfeffer

Diese wurde kontinuierlich reduziert und die Truppe über den 'HUB' in Tiflis nach Deutschland zurückgefliegen. Parallel dazu ist Material im Volumen von ungefähr 750 Containeräquivalenten auf dem Land- und Luftweg nach Deutschland zurückgebracht worden, darunter rund 120 Fahrzeuge und sechs Hubschrauber. Mit der Entbindung von Brigadegeneral Meyer von seinem Kommando als Kommandeur des letzten deutschen Einsatzkontingents RS in Afghanistan durch den Befehlshaber und der Übergabe der Truppenfahne des Kontingents an Generalleutnant Pfeffer endet heute auch formal die deutsche

Beteiligung an der Mission Resolute Support. Die Truppenfahne wird in das Einsatzführungskommando nach Schiewelowsee überführt und dort aufbewahrt. Der genaue Zeitpunkt der Rückverlegung der letzten Kräfte wurde zum Schutz der Soldatinnen und Soldaten nicht vorher kommuniziert.



A400M beim Start in Tiflis.

Material in Container zu verpacken und aus einem Einsatzland geordnet nach Deutschland zurückzuführen ist für die Logistikspezialisten der Bundeswehr keine große Herausforderung. Die Luftwaffe kümmert sich mit ihren Lufttransportspezialisten in Tiflis um den sicheren Ausflug von Personal aus Afghanistan.

Ein Lufttransportstützpunkt entsteht

Für diese Aufgabe wurde in Georgien innerhalb kürzester Zeit ein Lufttransportstützpunkt errichtet. Seit dem 10. Juni 2021 wird das Personal aus Afghanistan über diese Drehscheibe mit geschützten Transportflugzeugen A400M des Lufttransportgeschwaders 62 ausgeflogen. Routinemäßig, wie bei anderen Einsätzen auch, werden zusätzlich zuverlässige, zivile Vertragsfirmen für den weiteren Passagiertransport nach Deutschland genutzt. So können verschiedene Transportkapazitäten effektiv genutzt

werden. Zusätzlich wurde mit Georgien ein Partnerland gefunden, das die notwendigen militärischen und gewerblichen Unterstützungsleistungen als Host Nation Support (HNS) bereitstellt.

Zunächst galt es, mit einer kleinen Rumpfbesatzung die grundsätzlichen Rahmenbedingungen für die Aufnahme des Hauptkontingentes mit den Flugzeugen zu schaffen. Der Schwerpunkt lag auf der Durchführung des militärischen Flugbetriebs am zivilen Flughafen in Georgiens Hauptstadt Tiflis. Immer mehr Spezialisten der Luftwaffe schafften im nächsten Schritt die dafür notwendige Infrastruktur, z.B. Arbeitsplätze mit sicherer IT-Anbindung nach Deutschland. In einem Hotel wurde das Lagezentrum des Lufttransportstützpunktes eingerichtet, die entsprechenden Covid-19-Auflagen konnten so berücksichtigt und eingehalten werden. Für den Flugbetrieb und den Luftumschlag wurden Büroflächen direkt am Flughafen gemietet.

WIR BRINGEN GUTEN GESCHMACK

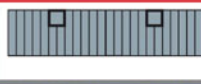
Getränke Heidorn

05031 - 9696919

GETRÄNKEMARKT

WIR BRINGEN GUTEN GESCHMACK

FACHGROSSHANDEL



FACHGROSSHANDEL • GASTROSERVICE • HEIMDIENST • VERANSTALTUNGSSERVICE • GETRÄNKEMÄRKTE

Wunstorf - Industriestraße 10 & Steinhude am Meer - Großenheidorner Str. 61



Zum Abflug bereit... Jetzt geht es nach Hause.

Bis zu fünf moderne Transportflugzeuge können nun nach nur einem Monat Vorbereitungszeit von Tiflis aus betrieben werden. Neben dem fliegenden Personal besteht das Kontingent aus Unterstützungspersonal, wie den Technikern und den Luftumschlagspezialisten. Medizinisches Fachpersonal rundet die Leistungspalette am Lufttransportstützpunkt ab. Insgesamt ist alles eng am Auftrag – dem Ausfliegen von Personal – ausgerichtet, also "tailored to the mission".



Eine sorgfältige Planung im Einsatzzentrum.

Die Arbeit läuft

Mittlerweile herrscht im Kontingent ein Regelbetrieb, trotzdem müssen "Verfahren und Prozesse regelmäßig nachjustiert werden", so der Chef des Stabes, Oberstleutnant Robert W., "eine enorme Aufgabe, die das Kontingent zu leisten hat". Dazu muss die Arbeit entsprechend aufgeteilt werden: der Kontingentführer sitzt mit seinem Unterstützungspersonal im Lagezentrum im Hotel. Hier laufen alle Fäden zusammen und die Aufträge müssen koordiniert werden. Alles dreht sich um die schnellstmögliche Rückführung des Personals aus Afghanistan.



Ohne Humor geht es nicht.

Kernauftrag: Personentransport

Der taktische Flugbetrieb wird dann im Gefechtsstand der Air Task Unit (ATU) vor Ort am Flughafen durch einen erfahrenen Kommandanten auf dem Waffensystem A400M geführt. Neben dem Chef des Stabes ist er der wichtigste Berater des Kontingentführers. Alle Flugzeuge werden durch das European Air Transport Command (EATC European Air Transport Command) in Eindhoven koordiniert und letztendlich bereitgestellt. Diese Planungen werden dann in einer sogenannten "Mission Card" vor Ort präzisiert und die Crews für die Flüge geplant. Hier liegt zudem die Verantwortung für die Einsatzbereitschaft der kleinen Flotte. Daher gehören zum Team auch die Techniker dieser fliegenden Waffensysteme, die Problemlöser vor Ort.

Der Luftumschlagzug unterstützt bei der "Abfertigung" des Personals für den Weiterflug nach Deutschland. Er stellt mit seinen Passagierzahlen die Grundlage für die Flugplanungen, da der Schwerpunkt beim Personen- und weniger beim Materialtransport liegt. Die navigatorischen Flugvorbereitungen werden vom Lufttransportgeschwader 62 bereitgestellt. Mit diesen Informationen werden dann die Crews gebrieft und der Schwerpunkt der jeweiligen Mission festgelegt. Die ATU regelt zudem die Zusammenarbeit mit dem zivilen Ground Handler am Flughafen.

Unterstützung bis zur Beendigung des Einsatzes

Mit dieser Aufgabenteilung kann der Lufttransportstützpunkt seinen Auftrag effektiv durchführen. Im Mittelpunkt stehen die Soldatinnen und Soldaten, die ihren Einsatz in Afghanistan erfolgreich beendet haben. Dank der Arbeit am Lufttransportstützpunkt am Boden und in der Luft können sie schnell und sicher nach Hause fliegen.

Text: PIZ Lw Uwe Weber
Bilder: Bundeswehr/Volker Muth

Kein alltäglicher Job für die Techniker am Hub Tiflis

Von Anfang an sind sie in Tiflis dabei und sorgen für eine einsatzbereite Transportflugzeugflotte: Techniker vom Lufttransportgeschwader 62.

Hauptfeldwebel André J. ist Fluggerätemechaniker am Airbus A400M. In dieser Funktion ist er für die Wartung und Instandhaltung des Transportflugzeuges zuständig. Normalerweise arbeitet er in Wunstorf in der 1. Technischen Staffel. Dort stehen für die tägliche Arbeit an den Maschinen große Hangars und viele Stellplätze für die modernen Transportflugzeuge zur Verfügung. Außerdem arbeitet er in einem Team aus Mechanikern und Avionikern, die die Flugzeuge warten und instandsetzen.



Vor und nach dem Flug wird das Fahrwerk des A400M untersucht.

Bevor ein Transportflieger starten kann

Beim Kontingent Hub Tiflis ist er ein Mann der ersten Stunde und seit dem 8. Juni 2021 in Tiflis Angehöriger der Air Task Unit (ATU). Während er am Heimatstandort im Schichtbetrieb tätig ist, musste er sich hier in einem sehr dynamischen Arbeitsumfeld eingewöhnen. Regeldienstbetrieb gibt es bei seiner Arbeit nicht. Wenn aber alles normal läuft, dann wissen er und seine Leute einen Tag vorher, welche Luftfahrzeuge für den Flug nach Masar-e Scharif geplant sind. Als ausgebildeter Spezialist weiß Hauptfeldwebel André J., was er zu tun hat und alle Soldatinnen und Soldaten arbeiten Hand in Hand, um die Flotte einsatzbereit zu halten. Zunächst wird die Vorfluginspektion durchgeführt. Das Flugzeug wird auf seinen technischen Zustand überprüft, Flüssigkeitsstände kontrolliert und das Flugzeug beispielsweise für die Mission betankt. Anschließend wird die Maschine an die Crew übergeben und kann starten. Dann heißt es, auf die Rückkehr der Maschine zu warten.

Nach dem Flug

Hauptfeldwebel André J. erinnert sich noch genau, als er als Marshaller das erste Mal einen A400M in die Parkposition nach einem Flug eingewunken hat: "Das Zusammenspiel von Mensch und Technik war schon beeindruckend für mich.



Die Kontrollen bei Nacht erfordern besondere Konzentration und Beweglichkeit.

Die Leistung der Triebwerke von so nahem zu erleben und das Flugzeug trotz der enormen Größe so punktgenau mit dem Piloten auf seinen Stellplatz zu manövrieren. Wie hier in Tiflis steht da manchmal nicht viel Platz zu anderen Maschinen zur Verfügung."

Die Crew übergibt die Maschine danach wieder an die Techniker, wie Hauptfeldwebel André J. Jetzt folgt die Nachfluginspektion. Im Prinzip geht es darum, ob das Luftfahrzeug für einen nächsten Flug wieder einsatzbereit wäre. Viele Instandsetzungen, z.B. der Wechsel eines Fahrwerkkrades sind ohne Problem vor Ort möglich.

Ein mitfliegender Mechaniker

Ein ganz besonderes Gefühl hat er, wenn er als mitfliegender Techniker Teil der Crew ist. Dann fliegt er mit nach Afghanistan und macht den "external walkaround" nach der Landung und unterstützt bei technischen Fragen und deren Lösungen auf der Mission. "An erster Stelle steht für mich die Flugsicherheit, das ist zunächst mal unabhängig vom Auftrag. Die Jobzufriedenheit, die ich hier erlebe, ist immens. Wenn wir unsere Jobs gemacht haben, das Flugzeug fliegen kann und Kameradinnen und Kameraden am Ende des Tages aus dem Flugzeug aus Afghanistan steigen, dann ist das für mich ein sehr emotionales Gefühl", sagt er. Hauptfeldwebel André J. ist dann auch einer der Letzten, der nach dem Abschluss der Rückverlegung aus Afghanistan den Hub Tiflis verlassen wird. Getreu dem Motto der Technischen Gruppe vom Lufttransportgeschwader 62 aus Wunstorf: "First in - last out"!

Text: Uwe Weber PIZ Lw

Bilder: Bundeswehr/Volker Muth

Alle Soldatinnen und Soldaten vom Hub Tiflis arbeiten daran, die Rückführung von Personal aus Afghanistan schnell und sicher sicherzustellen. Nicht nur nah dran, sondern mittendrin sind die Piloten mit ihren Transportflugzeugen A400M. Sie fliegen mit ihren Crews direkt nach Afghanistan. Einer von Ihnen ist Hauptmann Christopher R. vom Lufttransportgeschwader 62 aus Wunstorf. Er ist Co-Pilot und erzählt von seinen Flügen nach Afghanistan.



stationiert, bin mir aber bewusst, welche Bedeutung dieser Einsatz – und gerade jetzt die Beendigung – auch für die Bundeswehr hat. Angepasst an die Sicherheitslage passen wir unsere Landeprozeduren an und bleiben möglichst lang so hoch wie möglich in der Luft. Wir fliegen den Flugplatz dann relativ steil an, im Vergleich bis zu dreimal steiler als ein normaler Airliner. Bis zur Landung bin ich dann auch schon etwas angespannter. Bis zum Verlassen der Landebahn sind wir

jederzeit in der Lage, bei Bedrohungssituationen direkt wieder zu starten. Aber normalerweise geht es für uns zur Parkposition.

Wie ist dieser Einsatz hier für Sie?

Ich bin ein erfahrener Pilot mit über 800 Flugstunden auf dem Airbus A400M. Trotzdem ist der Einsatz für mich etwas Besonderes. Zum einen aus fliegerischer Sicht und andererseits, weil ich damit Teil des zu Ende gehenden Engagements der Bundeswehr in Afghanistan im Rahmen der NATO-Mission Resolute Support bin.

Wie sieht so ein Flug nach Afghanistan für Sie und ihre Crew aus?

Wenn wir zu einem Flug eingeteilt sind, gehen wir mit der Crew die Flugdetails, wie Wetter, Besonderheiten zum Flug und zum Zielort, durch. Dann übernehmen wir die Maschine von den Technikern. Wir schauen nochmal nach Beschädigungen und dem generellen technischen Zustand des Flugzeuges. Auf unseren Flügen haben wir hier auch Techniker an Bord, die uns auf den Missionen unterstützen. Danach bereiten wir das Flugzeug auf den eigentlichen Flug vor und "füttern es mit Daten". Wenn alle Vorbereitungen erledigt, alle auf ihren Plätzen und angeschnallt sind, lassen wir die Triebwerke mit 44.000 PS an. Normalerweise fliegen wir leer nach Afghanistan, um die Soldatinnen und Soldaten abzuholen. Außer am 17. Juni, als ich als Co-Pilot den Generalinspekteur der Bundeswehr mit nach Afghanistan geflogen habe. Wir rollen auf die Piste und beginnen den knapp drei Stunden dauernden Flug nach Osten. Meistens haben wir Rückenwind und fliegen der Sonne entgegen. Wir halten den Kontakt zur Flugsicherung und fliegen zum Zielort.



Anflug auf Masar-e Scharif .

Der Rückflug dauert nun etwas länger und wir erreichen Tiflis.

Was haben Sie für ein Gefühl bei diesen letzten Flügen nach Afghanistan?

Auch wenn wir die Soldatinnen und Soldaten nicht direkt nach Deutschland fliegen, bin ich froh, dass wir sie als Luftwaffe schnell aus dem Einsatzland nach Tiflis bringen können. Ich kann mir gut vorstellen, dass unsere Passagiere bei uns erleichtert sind. Spätestens, wenn sie nach Verlassen des afghanischen Luftraumes ihre Schutzwesten im Flugzeug ablegen dürfen, nehmen wir Ihnen sprichwörtlich ein Stück der Last ab.



Text: Uwe Weber, PIZ Lw
Bilder Bundeswehr/Volker Muth

Wie ist es für Sie, in Masar-e Scharif zu landen, wissend, dass dies die letzten Flüge in das Einsatzland sind?

Ich habe die Afghanistan-Mission in den letzten Jahren auf vielen Flügen begleitet. Da habe ich oft Personal und Material eingeflogen. Ich war zwar dort nie



Ausbildung „über den Wolken“ erfolgreich beendet

Als im Januar 2019 die Ausbildung für zehn angehende Transportpiloten und einer Pilotin begann, hätte sich niemand von ihnen vorstellen können, unter welchen besonderen Bedingungen dies sein würde. Trotz Covid 19, oder auch dem Coronavirus zum Trotz, haben Sie Ihre Ausbildung erfolgreich beenden können. Ende März haben sie nun bei Ihrer Graduierung die lang ersehnte "Schwinge" erhalten.

Verleihung im kleinsten Kreis

Wie schon bei dem vorherigen Lehrgang im November musste die Übergabe in einem an die Hygieneregeln angepassten Rahmen erfolgen. So konnten weder Familienangehörige, noch Freunde an der sonst großen und feierlichen Verleihung teilnehmen. Auch Oberst Wolfgang Stern, Stellvertretender Kommandore des LTG 62, hätte bei seiner Ansprache gerne in die stolzen Augen der Familien und Freunde geblickt. Er vertrat in der Luftfahrzeughalle der Luftwaffe Christian John, der sich zu diesem Zeitpunkt in der isolierten Unterbringung vor seinem anstehenden Auslandseinsatz befand.

"Sie haben es geschafft!"

In seiner Rede richtete sich Oberst Stern daher ausnahmslos an die vor ihm angetretene Crew. "Sie haben sich den Traum vom Fliegen erfüllt und sollten den Tag trotz der ungewöhnlichen Umstände als etwas ganz Besonderes empfinden und in Erinnerung behalten. Sie haben es geschafft!" Niemand könne Ihnen die Erfahrungen der letzten Jahre mehr nehmen, auch kein Virus. Sei es der erste Alleinflug in den Weiten von Arizona, oder der erste Steigflug aus den Wolken in den Sonnenschein. Nach über 1000 Stunden Theorie und circa 240 Flugstunden in 22 Monaten hätten sie nun die generelle Ausbildung zum Militärluftfahrzeugführer und zur Militärluftfahrzeugführerin abgeschlossen. Doch bei aller Euphorie der Absolventinnen und Absolventen wollte Oberst Stern noch etwas verraten. "Da

kommt noch mehr! (...) Wie langweilig sähe Ihr Leben denn aus, wenn Sie in so jungen Jahren keine Herausforderungen mehr vor sich hätten?"

Modernste Cockpits in multinationaler Zusammenarbeit

Auf die jungen Pilotinnen und Piloten warten als Nächstes die speziellen Ausbildungen für die jeweiligen Transportflugzeuge ihrer zukünftigen Einheiten. Unter anderem mit dem Airbus A400M, sowie dem A-350 stehen der Luftwaffe die modernsten Cockpits weltweit zur Verfügung. Auch die multinationale Ausrichtung der Luftwaffe entwickelt sich weiter. Die multinationale A-330 MRTT-Flotte in Eindhoven und Köln, sowie der zukünftige gemeinsame Betrieb von C-130J im Deutsch-Französischen Lufttransportgeschwader in Evreux belegen dies. Die Planung einer Multinational Air Transport Unit (MNAU) mit zehn A400M am Standort Lechfeld sind ein weiteres Indiz für die zukünftige Ausrichtung im militärischen Lufttransport.

Gerade die rasante Fähigkeitsentwicklung beim A400M wird die angehenden Militärluftfahrzeugführer in ihrer weiteren Ausbildung fordern. Neben dem mittlerweile 18-monatigen erfolgreichen Einsatz als Tankflugzeug über Syrien und dem Irak, mit mehr als 400 erfolgreichen Einsätzen, wurden in diesem Jahr bereits weitere Fähigkeiten unter Beweis gestellt. Erstmals wurden Besatzungen für das Landen auf unbefestigten Pisten trainiert und das Absetzen von Automatikspringern im Reihensprung steht kurz vor der Zertifizierung.

"Hierfür werden Sie gebraucht."

Für Oberst Stern war es eine besondere Freude, die Pilotinnen und Piloten mit der Verleihung der "Schwinge" in der Gemeinschaft der Militärluftfahrzeugführer willkommen zu heißen. "Neue Flugzeuggenerationen und neue Fähigkeiten erfordern auch eine neue Generation von Flugzeugführern und Flugzeugführerinnen. Hierfür werden Sie gebraucht!"

Text: RHS Martin Buschhorn
Bilder: SU Matthias Müller



Luftbetankungseinsatz des A400M hautnah miterleben

Seit September 2019 ist Deutschland als erste Nation überhaupt mit dem A400M in der Tankerrolle im Auslandseinsatz. Von Jordanien aus unterstützen die Soldatinnen und Soldaten des LTG 62 den internationalen Einsatz "Counter Daesh". Dabei werden Kampfflugzeuge verschiedener Nationen in der Luft betankt, um deren Einsatzradien und -zeiten zu verlängern. Zusätzlich wird diese Fähigkeit bei internationalen Übungen, oder bei Trainingsflügen genutzt. Luftbetankung – eine knappe Ressource.

Das LTG 62 stellt dabei den A400M als "fliegende Tankstellen" für deutsche Eurofighter und Tornados, sowie diverse weitere Kampfflugzeugtypen von Partnernationen zur Verfügung – bei Tag und in der Nacht. Die Betankungen finden je nach Luftraumfreigabe in der Regel, in einer Höhe von ca. 4.500 bis 8.900 Metern statt. Die Geschwindigkeit wird dabei von dem zu betankenden Flugzeug vorgegeben. Sie erfolgt in der Regel mit einer Geschwindigkeit von 400 bis 550 km/h. Der A400M ist in der Lage, je nach Kapazität, bis zu ca. zehn Kampfflugzeuge pro Stunde zu betanken. Hierbei werden aus zwei, seitlich an den Tragflächen montieren Behältern, Schläuche ausgefahren. An diese können die

Kampfflugzeuge andocken, um betankt zu werden. Eine komplexe Fähigkeit für ein Transportflugzeug und dadurch international eine knappe Ressource. Soviel zu den "nackten" Zahlen. Doch wie erleben die Crews einen solchen Einsatz, was passiert alles noch vor dem Start und während des Fluges im Cockpit?

Crew gibt Einblick in den fliegerischen Alltag
Im November 2020 begleitete ein internationaler Youtube-Kanal eine A400M-Crew bei einem Luftbetankungseinsatz. Neben dem reinen Flug, wurden dabei auch das Briefing und die Flugvorbereitungen gefilmt. Mit vielen GoPros im A400M und im Tornado erhält der Zuschauer einen Einblick in die Arbeit in der Luft. Produziert wurde es vom Youtube-Kanal "Airclips.com", der für seine 487.000 Abonnenten weltweit Flugzeugcrews in englischer Sprache begleitet. Das Video kann mit dem QR-Code geöffnet werden.
<https://www.youtube.com/watch?v=gmluPOJt4fg>



Text: RHS Martin Buschhorn
Bild: HF Dennis Wrobel

KASINO WUNSTORF



Das Serviceteam des Kasino freut sich, Sie in unseren Räumlichkeiten im Charme der 30er Jahre, zu begrüßen.
Wir laden sie ein, unser Haus für Gespräche an der Bar, oder für ein gutes Essen mit Freunden und Familie zu nutzen.
Bei der Gestaltung ihrer privaten Feierlichkeiten stehen wir ihnen mit Rat und Tat zur Seite.

Sie erreichen uns im Büro: Mo.-Do 9.⁰⁰ Bis 14.⁰⁰ : 05031-4052860 im Kasino zu den Öffnungszeiten: 05031-4052861

Geöffnet Bar & Bistro

Küche

Mo. bis	10.00-13.30	11.00-13.00
Mittw.	15.30-22.30	16.00-21.30
Do.	10.00-13.30	11.00-13.00
	15.30-21.30	16.00-20.30
Samstag	11.30-19.00	12.00-17.30
Sonn-/Feiertag	11.00-22.30	12.00-20.30



Erfolgreiche Einsatzprüfung: Automatiksprünge aus A400M

Für die Fallschirmspringer der Luftlandebrigade 1 und den Ausbildungsstützpunkt Luftlande Lufttransport Altstadt rückte ein langersehnter Moment in greifbare Nähe. "Das erste Mal aus dem A400M springen – was für ein einzigartiger Adrenalinkick", sagte ein Kamerad kurz vor dem Sprung. Vorfreude und eine leichte Anspannung stand den Fallschirmjägern buchstäblich ins Gesicht geschrieben. Denn auf diese Premiere haben sie sich intensiv vorbereitet.

Die Gruppe zur Weiterentwicklung von Taktik, Technik und Verfahren (TTVG) A400M des Lufttransportgeschwaders 62 in Wunstorf führte bei der WTD 61 in Manching mit Sprungpersonal des Heeres die Einsatzprüfung des T-10 Fallschirmes für den operativen Einsatz im A400M durch. Ein wichtiger Test. Gelingt er, wird das Einsatzspektrum des Heeres künftig erweitert.

Oberstes Ziel der Einsatzprüfung war es, künftig einen sicheren Sprungbetrieb zu gewährleisten. Grundsätzlich wird bei jedem komplexen Gerät oder Verfahren eine Einsatzprüfung durchgeführt. Der Ablauf und die Herangehensweise entsprechen zum einen der langjährigen Erfahrung der Bundeswehr bei der Feststellung eines sicheren Flugbetriebes auf Grundlage der geltenden Vorschriften, als auch auf Basis der Vorgaben der Firma Airbus. Bei der Einsatzprüfung wurden neben allen Abläufen, Notverfahren, die Kommunikation untereinander, Abgangsverhalten der Fallschirme, die Ablagedaten, das heißt der durch das Luftfahrzeug berechnete und tatsächliche Landepunkt, validiert überprüft. Erst nach dem positiven Abschluss einer Einsatzprüfung kann das Gerät beziehungsweise in diesem Fall das Verfahren "Der Automatiksprung" der Truppe übergeben werden.

Nachdem bereits in 2016 das erste Mal Freifaller aus A400M gesprungen sind, wurde in den vergangenen Jahren intensiv an der Erweiterung dieser Fähigkeit gearbeitet. Ziel war es, das Absetzen auch von Automatikspringern zu ermöglichen. Seit Jahren

arbeitet die TTVG des LTG 62 an diesem Projekt. Vor der Einsatzprüfung in Manching konnte die TTVG auf die Ergebnisse von Tests der Partnernation Frankreich zurückgreifen, die bereits im letzten Jahr die nationale Zertifizierung vorgenommen hatten.

Herausforderung für alle Beteiligten

Nun ist es soweit. Der A400M ist in der Luft. Mit an Bord: Die Absetzer. Sie sind die Letzten, die den Springer auf dem Weg aus dem Flieger "abschlagen". Einer von ihnen ist Sprungausbilder Hauptfeldwebel Patrick Reiser. Er ist sich seiner besonderen Verantwortung an diesem Tag bewusst. Denn im Vergleich zu den Sprüngen aus der C-160 Transall hat sich einiges geändert. "Für den Sprung aus den Seitentüren des A400M ist eine genaue Gesamtlänge von Aufziehleinen inklusive Haken und Verpackungssack vorgegeben. Um dieser Vorgabe zu entsprechen, wurden die beim Einsatz des T-10-Fallschirms verwendeten Leinen geändert und zugelassen", erklärt der Ausbildungsfeldwebel aus Altstadt. "Nun müssen wir nachweisen, dass der T-10 auch mit dem A400M kompatibel ist", so Reiser weiter.

Neu sei beim Verlassen des A400M auch, dass der Sprung von der sogenannten "Integrated Jump Plattform", kurz IJP, erfolge, die sich außerhalb des Luftfahrzeugs befindet. "Daran müssen sich die Springer jetzt gewöhnen", sagt Reiser. Im Vergleich zur Transall C-160 ist der Airbus A400M viel größer. Dadurch passen deutlich mehr Springer in das Transportflugzeug. Die Fallschirmjäger sitzen im A400M auf Einzelsitzen. Daher müssen die Absetzer auch mehr Zeit beim Absetzen der Springer einplanen. Eine Umstellung. Die Absetzkommandos erfolgen von nun an auf Englisch. Auch das ist eine Neuerung.

Einige Abläufe bleiben hingegen unverändert. Das genaue Überwachen des Anlegens von Haupt- und Reserveschirm oder die Einweisung in den Sprung

mit Sicherheitstraining bleiben. Auch das "Glück ab" und das Überprüfen der zuvor angelegten Schirme, bleiben die Aufgabe von Hauptfeldwebel Reiser.

Erste "echte" Fallschirmsprünge

Dann ist es soweit – die lang ersehnten "echten" Automatiksprünge aus einem deutschen A400M können stattfinden. Ein Hauch von Aufregung ist zur spüren. Brigadegeneral Jens Arlt ist der erste Einzelspringer. Premiere. "Ein unglaublich gutes Gefühl, mit diesem ersten Sprung ein neues Zeitalter einzuläuten". Von nun an geht es Schlag auf Schlag. Ein Springer nach dem anderen darf das erste Mal aus dem A400M springen. In den kommenden Tagen folgen weitere Einzelsprünge bei unterschiedlichen Luftfahrzeug-Konfigurationen und Mehrfachabsetzungen von bis zu 32 Fallschirmjägern gleichzeitig. Die Springer sind begeistert. "Mega geil" und ähnliche Aussprüche sind zu hören. Alle Sprünge verlaufen reibungslos. Insgesamt kommen 50 Fallschirmspringer zum Einsatz.

Mit gewohnter Routine und Konzentration erfüllen die Absetzer und Springer in Manching ihren Auftrag. Vom zeitgerechten Einhängen, dem Absetzen, dem Überwachen, ob die Springer das Luftfahrzeug ordnungsgemäß verlassen haben, bis zur Vorbereitung für die nächsten Springer läuft alles routinemäßig. "Wir sind froh, dass alles von Beginn an reibungslos klappt", sagt Reiser.

Datenaufzeichnung und Auswertung

Neben den jeweils angewandten Absetzverfahren mit Springern werden auch Tests mit Dummies durchgeführt. Die Testpunkte der Einsatzprüfung werden genauestens dokumentiert. Sogenannte Kinetheodoliten der WTD 61 zeichnen die Flugbahnen der abgesetzten Fallschirmjäger und Testpuppen auf.

"Unser gesamtes Kamera- und Filmteam ist gefordert", sagt Karin Krause, Leiterin der Medienservices in der WTD 61. "Wir haben verschiedenste Kameras am Boden, im Chaseflugzeug und im A400M installiert. Alle erfassten und zeitlich synchronisierten Daten werden bei der Einsatzprüfung täglich analysiert. Unser Medienservice hat sie aufbereitet, ausgewertet und der TTVG zur Verfügung gestellt", so Krause.

Sicherheit hat oberste Priorität

Die Erprobungsflüge konnten daher mit einer routinierten Besatzung starten.

Vor dem Flug wurde der Laderaum des A400M für das Absetzen von Automatikspringern vorbereitet. Alle Luftfahrzeuge werden bereits mit dem nötigen Equipment ausgeliefert und je Art des anstehenden Fluges, durch den Bereich "Role Change" des LTG 62 eingerüstet.

"So eine Einsatzprüfung ist immer etwas Besonderes, weil man nie weiß, was trotz detaillierter Planung passieren kann", sagt Hauptmann Horst van Mark aus Erfahrung. Er ist einer der beteiligten Luftfahrzeugführer des A400M aus Wunstorf. Damit die Sicherheit immer gewährleistet ist, folgen die Absetzungen immer einem schrittweisen Ablauf.

Markus Mütter, Testflugingenieur der WTD 61, begleitet die Einsatzprüfung von Beginn an. "Hier in Manching führten wir zuerst Bodentests zum Üben aller Verfahren und Abläufe durch. Diese waren bereits im Vorfeld beim LTG 62 in Wunstorf im Laderaumsimulator und im Realluftfahrzeug intensiv trainiert worden. Dort erfolgten auch die ersten Einweisungen des beteiligten Sprungpersonals.

Die nächsten Schritte waren Trockenanflüge, gefolgt von Absetzungen von Fallschirmpuppen, sogenannten "Dummies". Auch Notfallverfahren, wie das Bergen eines "Hung Up Paratroopers", also eines an der Aufreißeleine hängengebliebenen Springers, wurde mit Dummies trainiert. Erst danach wurden die ersten "echten" Automatikspringer mit einem deutschen A400M abgesetzt. Hierbei flog das Transportflugzeug in einer Höhe von rund 500 Metern, mit einer Geschwindigkeit von ca. 220 km/h (120 Knoten) über dem Absetzplatz Feilenmoos bei Manching. Auch die Packer aus Altenstadt haben ganze Arbeit geleistet. Sie haben insgesamt 358 Schirme sicher gepackt. Aufgrund der engen Zeitfenster waren sie teilweise bis in die Nacht hinein gefordert.

Ein besonderer A400M

Verwendet wurde aktuell übrigens ein besonderer A400M. Das Flugzeug mit der Kennung 54+36 ist derzeit noch der einzige Deutsche A400M, der mit einem modifizierten Türschutz durch die Firma Airbus ausgerüstet wurde und zum simultanen Absetzen aus beiden Türen zugelassen ist. Die Umrüstung der bereits vorhandenen A400M wird bei turnusmäßigen Checks erfolgen, die zur Übernahme noch anstehenden verfügen bei Auslieferung bereits darüber.



von Petra Klinker PIZ AIN





A400M als weltweit nutzbare mobile Bodenbetankungsanlage für Hubschrauber erprobt

Seit Mitte 2019 wird der A400M zur Betankung von Kampfflugzeugen in der Luft eingesetzt. Eine Fähigkeit, die neben der Luftwaffe auch die internationalen Bündnispartner, z.B. im Auslandseinsatz Counter Daesh, oder bei Übungen nutzen. Schon fast 2000 Flugstunden als "Fliegende Tankstelle" haben die A400M des Lufttransportgeschwader 62 (LTG 62) und deren Besatzungen im Luftraum über Syrien und dem Irak geleistet. Eine ergänzende Fähigkeit wäre das Betreiben eines Forward Area Refueling Points (FARP), das Betanken von Hubschraubern am Boden direkt aus einem A400M. Diese Fähigkeit wurde im März 2021 durch die Gruppe zur Weiterentwicklung von Technik, Taktik und Verfahren (TTVG) des LTG 62 erfolgreich getestet und könnte in Zukunft das Fähigkeitsspektrum des A400M erweitern.

Weltweit nutzbare Tankstelle

Einer der Vorteile von Hubschraubern ist es, dass sie nahezu überall landen können. Dies ermöglicht Einsätze auch in unzugänglichem Gebiet. Jedoch ist die Reichweite geringer und nicht überall gibt es die passende Infrastruktur zum Auftanken. Gerade auf Behelfsflugplätzen stehen eher selten Tankwagen, oder ähnliches zur Verfügung. Hier kommt der

A400M ins Spiel. Durch die Fähigkeit der Landung auf unbefestigten Pisten (UPR), sowie seines Tankvolumens von ca. 60.000 Litern, könnte er als "mobile fliegende Bodenbetankungsanlage" weltweit eingesetzt werden. Fehlende Infrastruktur und Tankwagen werden dabei durch den A400M ersetzt und die Hubschrauber können ihre Einsätze effektiver durchführen.

Intensive Vorarbeit erforderlich

Wie bei allen Fähigkeiten stehen vor der Nutzung im Einsatz viele umfangreiche Tests. Hierbei sind Machbarkeit, Sicherheit und Optimierung im Fokus. So hatte die TTVG des LTG 62 die finalen Betankungsversuche genau vorbereitet. Dabei wurde sie mit fachlichem und technischem Know-how durch die Technische Gruppe des LTG 62 unterstützt. Am Anfang stand dabei der Umgang mit dem



Das erfahrene Fachpersonal der Technischen Gruppe unterstützt auch beim Zusammenbau des Fare-Kits.

extra für den Test ausgeliehenen FARE-Kit (Forward Area Refueling Equipment). Dieses umfasst eine Pumpe, Schläuche, Zapfpistolen, Zählwerke, Y-Stücke und Druckbetankungsanschlüsse. Nach ersten Trocken-tests wurde das FARE-Kit an einen Tankwagen

angeschlossen, um die Bodenbetankungsanlage unter Druck und Funktionsfähigkeit der FARE-Pumpe zu prüfen.

Mit den gewonnenen Erkenntnissen wurde im nächsten Schritt das FARE-Kit das erste Mal an einen A400M angeschlossen und Kraftstoff an einen so genannten Enttanker abgegeben. Hierbei wurden Durchflussmengen durch entsprechende Pumpeneinstellungen ermittelt, die für weitere Tests zwin-



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



Das Be- und Enttanken erfolgt beim A400M über eine Steuereinheit, die sich zwischen Fahrwerk und der Springertür befindet.

Am Ende des Tages konnte die Fallbetankung erfolgreich beendet werden.

Druckbetankung an CH-53 GS und NH90

Am zweiten Testtag wurde die Druckbetankung erprobt. Hierfür standen eine CH-53 GS und ein NH90 zur Verfügung. Der Testaufbau war identisch zu den Vorversuchen, jedoch wurde diesmal mit einem Druckbetankungsstutzen gearbeitet. Beim Betanken des NH-90 wurde durch dessen Crew ein Auto stop bei 1.200 kg und 1.900 kg gesetzt.

Diese Einstellungen wurden ohne Probleme durch den A400M unterstützt. Die Systeme schalteten die Kraftstoffzufuhr automatisch bei der voreingestellten Kraftstoffmenge und beim maximalen Füllstand ab. Ein voller Erfolg.

Bei der CH-53 GS wurde im Anschluss von Anfang an die maximale Pumpenleistung eingestellt. Die maximale Fördermenge lag bei 294,5 l/min. Hierdurch konnte der maximale Füllstand nach 20 Minuten erreicht werden, was für alle Beteiligten ein positives Ergebnis darstellte.

Ein positives Fazit

Durch die Tests wurde der Nachweis erbracht, dass ein FARP durch einen A400M aufgestellt und betrieben werden kann. Es bleibt abzuwarten wann und in welchem Umfang der A400M als "mobile Bodenbetankungsanlage" weltweit eingesetzt werden kann. Es ist abhängig von erforderlichen folgenden Zertifizierungsprozessen.

Eindrücke von den Testtagen und weitere Informationen zu Herausforderungen und Einsatzmöglichkeiten, können im folgenden Video gesehen werden.

Text: RHS Martin Buschhorn

Bilder: Christian Schwaiger / Simon Otte

gend erforderlich waren. Alles verlief reibungslos, so dass dem Betankungsvorgang von einem A400M in einen Hubschrauber nichts mehr im Wege stand.

Erster "scharfer" Test mit LUH H145M erfolgreich

Am ersten Testtag auf dem Fliegerhorst Wunstorf, wurde zunächst ein LUH H145M betankt. Der Testaufbau war identisch zu den Vorversuchen, jedoch wurde die FARE-Pumpe nicht verwendet. Aus Sicht der beteiligten Experten sollte die Förderleistung der internen Pumpen des A400M hierfür völlig ausreichen. Eine Besonderheit war dabei der Betankungsstutzen des LUH H145M. Er ähnelt einem Schwannenhals und hat u.a. deswegen eine maximale Fördermenge von kleiner als 160 l/min.

Aufgrund dieser Gegebenheiten wurde die Betankung mit einer verschiedenen Anzahl an Pumpen in mehreren Etappen durchgeführt. Dadurch sollte das Überschwappen des Kraftstoffs verhindert und gleichzeitig getestet werden, für welche Fördermengen welche Pumpen am besten geeignet sind.

Rechtsanwälte - Fachanwälte - Notare

Lange Straße 38 * 31515 Wunstorf



Michael Schmidt
Rechtsanwalt & Notar
Fachanwalt für Familienrecht
Erbrecht



Felix Buddecke
Rechtsanwalt & Notar
Verkehrsrecht
Mietrecht



Axel Buddecke
Rechtsanwalt a.D.
Notar a.D.



Dr. Klaus Fehlig
Rechtsanwalt a.D. 
Notar a.D.

Telefon: 0 50 31 - 20 33

Fax: 0 50 31 - 1 57 33

Internet: www.buddecke-schmidt.de

*** e-mail: info@buddecke-schmidt.de**

Hilfseinsatz für Indien



Große olivfarbene 20-Fuß-Container mit einem Aufkleber der Europäischen Union und einem roten Kreuz werden in den Laderaum des A400M mit der Kennung 54+05 verladen. Das Flugzeug rollt auf die Start- und Landebahn, bereit für den Abflug nach Indien, wo seine Ankunft bereits erwartet wird.

Multinationaler Hilfseinsatz gegen Covid-19

Das durch die Corona-Pandemie schwer getroffene Indien mit seinen über 1,3 Milliarden Einwohnern hatte innerhalb kürzester Zeit Neuinfektionen im fünfstelligen Bereich registriert. Die Sterblichkeitsrate aufgrund des Virus steigt stetig. Den Krankenhäusern geht der medizinische Sauerstoff aus, der für die Behandlung von Covid-19 notwendig ist. Mehr als 40 Nationen haben den Entschluss gefasst, die südasiatische Republik zu unterstützen. So auch die Bundesrepublik Deutschland. Das Auswärtige Amt beschloss am 28. April 2021 einen Hilfseinsatz zu starten. Im Rahmen der humanitären Not- und Katastrophenhilfe übernimmt die Bundeswehr den Einsatz. Kofinanziert wird die Hilfsleistung über den Europäischen Katastrophenmechanismus (EUCPM).

Zwei Teilstreitkräfte, eine Bundeswehr, ein Ziel

Der Sanitätsdienst der Bundeswehr besitzt im medizinischen Bereich das geschulte Personal und die Ressourcen. Damit sie schnellstmöglich vor Ort den Menschen helfen können, werden sie von ihren Kameradinnen und Kameraden der Luftwaffe unterstützt, denn eine der Kernkompetenzen der fliegenden Teilstreitkraft ist der Lufttransport und das, wenn nötig, weltweit. "Das sind keine Routine-Aufträge für uns, doch meine Verbände arbeiten im Team eng zusammen und Hand in Hand mit dem Sanitätsdienst der Bundeswehr. Wir haben ein gemeinsames Ziel: Menschenleben zu retten", sagte der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Ingo Gerhartz.

Ohne Pause auf dem Weg nach Indien

Innerhalb von wenigen Tagen nach dem Beschluss hieß es für die Soldatinnen und Soldaten "Tasche packen". Am Samstag, den 1. Mai 2021, machte sich der Airbus A-350 "Kurt Schumacher" mit der

Kennung 10+03 vom Flughafen Köln/Bonn aus auf nach Neu-Delhi. Mit seiner Reichweite von 18.000 Kilometern wurde ohne Zwischenstopp auf direktem Weg nach Indien geflogen. Das zweistrahlige Großraum-Verkehrsflugzeug ergänzt seit 2020 die Flotte der Flugbereitschaft. Der Regierungsfieger wird im regulären Betrieb für politisch-parlamentarische VIP-Flüge genutzt. Für die Hilfsaktion stellte ihn die Luftwaffe zur Verfügung.

"Ich freue mich, dass wir mit dem A350, dem modernsten Flugzeug der Flugbereitschaft, diesen wichtigen Beitrag im weltweiten Kampf gegen das Virus so schnell leisten können", sagte Gerhartz über diese Einsatzbereitschaft. Die Maschine brachte 120 dringend benötigte Beatmungsgeräte und 13 Soldatinnen und Soldaten des Sanitätsdienstes, welche bis zu 14 Tage in dem Land verbleiben, nach Indien. In der Hauptstadt angekommen übernahm das Indische Rote Kreuz die Geräte.

Sauerstoff für die Krankenhäuser

Wie der Inspekteur der Luftwaffe es bereits angekündigt hatte: "Unsere A400M des Lufttransportgeschwaders 62 aus Wunstorf werden dann das größere Material nach Indien bringen", starteten am 5. und am 6. Mai 2021 jeweils ein Airbus A400M von Wunstorf aus in Richtung Neu-Delhi. An Bord die Sauerstoffherstellungsanlage. "Wir sind als Luftwaffe stolz darauf, mit unserem Lufttransport einen wichtigen Beitrag im weltweiten Kampf gegen das Corona-Virus zu leisten", so Gerhartz.

Sie ist für die Menschen in Indien überlebenswichtig, da es zunehmend an Sauerstoff für die Behandlung in den Krankenhäusern mangelt. Vorab wurde die Anlage durch den Sanitätsdienst der Bundeswehr von Weißenfels nach Wunstorf transportiert. Dort wurde sie anschließend an die Luftwaffe übergeben, die mit dem A400M den schnellstmöglichen und weltweiten Transport der großen und schweren 20-Fuß-Container übernimmt.

Überlebenswichtig: die Sauerstoffherstellungsanlage

Nach einem Zwischenstopp in den Vereinigten Arabischen Emiraten, wo die Transportflugzeuge ihren Treibstoff auffüllten, ging es weiter nach Neu-Delhi. In Indien angekommen übernahmen dann die Soldatinnen und Soldaten des Sanitätsdienstes die Anlage. Zuvor haben diese für den Aufbau die örtlichen Gegebenheiten erkundet. Aufgebaut wird sie nun in der Nähe des Flughafens Neu-Delhi, bei einem Corona-Hospital. Im Anschluss werden die Sanitäter das Personal des Indischen Roten Kreuzes in das System einweisen.

Die Sauerstoffherstellungsanlage kann pro Tag bis zu 400.000 Liter gasförmigen Sauerstoff erzeugen. Sie wird Indien für bis zu drei Monate zur Versorgung der Kranken geliehen.

Text: PIZLw Nathalie Passon

Bild: Christian Timmig



SysZ 23 im Corona-Amtshilfe-Einsatz in Osnabrück



Es ist Montag, der 15.02.2021, kurz nach Mittag, als klar wird, dass das 1. Manöverelement (ME) des Systemzentrum 23, welches sich seit 16 Tagen in Osnabrück im Amtshilfe-Einsatz befindet, vorzeitig abgelöst werden

muss. Eigentlich war ein Einsatzzeitraum von drei Wochen geplant, doch ein bestätigter Corona-Fall innerhalb des eingesetzten Kontingents macht einen vorzeitigen Wechsel unausweichlich. Die Telefone im Lagezentrum des SysZ 23 laufen heiß, Hektik liegt in der Luft. Kurz vor Dienstschluss ist es vollbracht, alle wissen Bescheid und haben noch ein paar Stunden, um zu packen.

Die Übergabe

Auch am nächsten Morgen ist die Anspannung noch greifbar, doch der Plan scheint aufzugehen. Fahraufträge und Kommandierungen werden noch verpackt, der Bus steht pünktlich parat. Abfahrt 0800. Zur gleichen Zeit läuft auch in Osnabrück alles auf Hochtouren, um eine kontaktlose Übergabe an das Nachfolgekottingent zu ermöglichen. Enttäuschung und Ernüchterung dominieren. Man hatte sich auf eine angemessene Verabschiedung von den Heimen und eine saubere Übergabe an die Nachfolger gefreut, doch jetzt muss alles überstürzt passieren. Auch mit dem Kreisverbindungskommando (KVK) gilt es nun die notwendigen Maßnahmen zu koordinieren. Das KVK ist für das ME der erste Ansprechpartner und regelt den Amtshilfe-Einsatz vor Ort. Oberste Priorität hat die Einweisung der Soldaten in die Handhabung der Corona-Schnelltests, denn ohne können sie nicht in den Einrichtungen eingesetzt

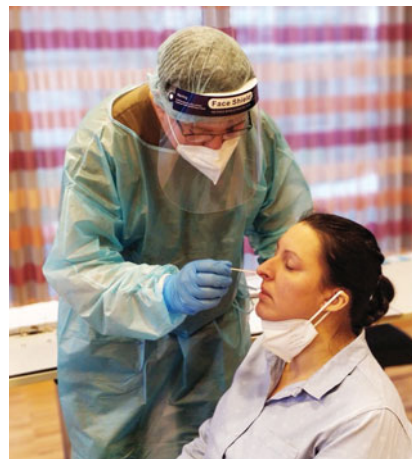
werden. Die Johanniter können einen spontanen Termin gegen Mittag ermöglichen. Gute Nachrichten.

Gegen 1000 erreicht der Bus das Hotel. Es ist Konzentration gefragt, denn die beiden Kontingente sollen sich nicht begegnen. Absitzen, Ausladen, Ausweichen, Einladen, Aufsitzen – parallel dazu die Übergabe der Kontingentführer. Eine halbe Stunde später reist das 1. ME ab, das Nachfolgekottingent hat übernommen.

Die Einweisung

Doch zum Verschlaufen bleibt keine Zeit, weiter geht's zu einem ausgedienten Kasernengelände im Norden von Osnabrück, wo die Einweisung stattfindet. Die drei Ausbilderinnen sind herzlich und überaus kompetent und geben den Soldaten in der zweistündigen Veranstaltung eine intensive Schulung zu den Corona-Schnelltests. Praxisanteil: Die Soldaten

testen sich unter Vollschutz gegenseitig. Die Ausbilderinnen stehen dabei permanent mit Rat und Tat zur Seite. Während die ersten Versuche teilweise noch zu zaghaft unternommen werden, haben die Meisten schnell den Dreh raus. Unangenehm bleibt's für die Getesteten in der Regel dennoch.



Abstrich für den Coronatest.

Nach der Einweisung zurück zum Hotel. Die Zimmer sind fertig. Perfektes Timing. Nächste Aufgabe: Kontaktaufnahme mit den Einrichtungen. Zur gleichen Zeit macht sich der neue Kontingentführer auf den Weg zum Leiter des KVK: Oberstleutnant der Reserve Johannes Düwel. Er erzählt dem Hauptmann alles, was dieser wissen muss. Insgesamt seien alle sehr dankbar, dass die Bundeswehr hier sei.

Text und Bilder: Hptm Cris Cybik



Wir denken grün!

Grünstrom ohne Aufpreis. Der Umwelt zuliebe.





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

www.stadtwerke-wunstorf.de



Medizingerätetechniker des A400M MedEvac – Wichtiger Teil des Teams

Seit fast drei Jahren wird der A400M für den Transport von Kranken und Verletzten über weite Strecken eingesetzt. Egal ob Flüge in die Einsatzgebiete, oder internationale Hilfe während der Pandemie, der Erfolg jedes Fluges ist eine Teamleistung. Einen wichtigen Teil leisten dabei die Medizingerätetechniker des LTG 62 – leise im Hintergrund.

Rund um die Uhr

Maximal zwölf Stunden beträgt die Zeit, die zwischen der Alarmierung und dem MedEvac-Start auf dem Fliegerhorst Wunstorf liegen darf. An 365 Tagen im Jahr und 24 Stunden am Tag steht ein A400M und Personal bereit, um im Notfall schnell handeln zu können. Wenn die Crew des Flugzeuges und die je nach Art des Auftrages individuell zusammengestellten medizinischen Spezialisten beim Flugzeug eintreffen, haben andere schon viel Vorarbeit geleistet. Die Medizingerätetechniker des Fliegerarztbereichs des LTG 62 haben den Laderaum der Transportmaschine in eine fliegende Intensivstation verwandelt. Einer von ihnen ist Hauptfeldwebel Konstantin Burlager.

Einrüstung je nach Auftrag

"Die Einrüstung erfolgt individuell, je nach Anzahl der Patienten und deren Erkrankung. Bei Flügen in Zusammenhang mit COVID 19 sind natürlich zusätzliche Dinge zu berücksichtigen.", so Burlager. Für den kleinsten MedEvac-Rüstcode mit zwei PTE (Patienten Transport Einheiten) werden circa zwei Stunden benötigt, für den größten mit sechs PTE vier Stunden. "Wir sind immer zu dritt in Bereitschaft und kümmern uns um die Vorbereitungen. Einer von uns fliegt dann auch mit, um während des Fluges die Geräte überprüfen zu können." Dreieinhalb Tonnen Material werden dabei jeweils beim Ein- und Ausrüsten bewegt und fest im Laderaum verzurrt. Viel Handarbeit!

Verantwortlich für Funktionsfähigkeit aller Geräte

Vor dem Einbau stimmen sie sich immer eng mit dem für den Flug verantwortlichen Medical Director ab. Der mitfliegende Techniker ist während der Mission für die Funktionsfähigkeit aller Geräte verantwortlich. "Nach jedem Start und jeder Landung prüfe ich, ob es Störungen gibt und ob alles noch fest verzurrt ist. Durch die Vibrationen und G-Kräfte bei Start- und Landung kann es zu Beeinträchtigungen kommen. Gerade die PTE auf denen die Patienten



Prüfung Funktionsfähigkeit nach Herstellervorgaben.

Mitgliedschaft
und Service



Deutscher
Bundeswehrverband
Interessenvertretung aller Menschen der Bundeswehr



Landesverband Nord

Deine Ansprechpartner vor Ort:

StoKa Wunstorf OSF Claudius Kohlmann Tel.: (05031) 405 2508 Mail: ClaudiusKohlmann@bundeswehr.org

TruKa LTG 62 & SanVersZ HF Kevin Krieger Tel.: (05031) 405 6086 Mail: KevinkriegerLTG62@outlook.de

TruKa SysZ 23 & TAusbz SF Wolfgang Schuler Tel.: (05031) 405 2657 Mail: Wolfgang1Schuler@bundeswehr.org

KERH Deister-Leine H a.D. Gerd Hillerns Tel.: (05031) 73914 Mail: kerh.deisterleine@web.de

Landesgeschäftsstelle Tel.: (04321) 69 56 7 - 0 Mail: nord@dbwv.de





Blick in den Hauptraum der Halle.

Hier kann direkt auf die eigenen "Apotheke" zurückgegriffen werden. Ein Materialbewirtschaftungsfeldweibel und zwei Mannschaftssoldaten koordinieren sie und prüfen laufend Verfalldaten und die korrekte Lagerung. Hierfür stehen neben vielen Regalen auch Kühlschränke sowie ein Tresorraum zur Verfügung. Zu diesem haben jedoch nur die Fliegerärzte des LTG 62 direkten Zugriff. Darin werden die unter das Betäubungsmittelgesetz fallenden Medikamente gelagert.

transportiert werden, müssen zu 100% arretiert und funktionsfähig sein!"

Eigene Halle mit Zugang zum Flugfeld

Nachdem die Mission für die medizinische Crew und den A400M mit der Landung in Wunstorf endet, beginnt die weitere Arbeit der Medizingerätetechniker. Der A400M wird gereinigt und bei Bedarf desinfiziert und das medizinische Equipment zurück in die Halle des Fliegerarztbereiches am Flugfeld transportiert. Dort wird es für den nächsten Einsatz gewartet und gelagert.

Neben einer großen Haupthalle, die für zwei komplette MedEvac-Sätze ausgelegt ist, befinden sich Fachwerkstätten und Lagerräume. Hier halten die insgesamt neun Medizintechniker des LTG 62 das Equipment in Schuss. "Wir prüfen die Geräte nach Herstellervorgaben und füllen die Sätze wieder auf, wenn etwas verbraucht worden ist.

"Apotheke" vor Ort

Eine Besonderheit ist dabei die Zusammenarbeit mit der eigenen "Apotheke" des Fliegerarztes. Da jeder Satz über Medikamente und Verbrauchsmaterial verfügt, müssen diese natürlich immer in ausreichender Menge vorhanden sein.

Spezielle Ausbildung für verantwortungsvolle Arbeit

Für Hauptfeldweibel Burlager ist gerade die Eigenständigkeit und auch die Komplexität das schönste seiner Tätigkeit. "Es ist natürlich immer schön, wenn wir nicht fliegen müssen, da dann niemand dringend Hilfe braucht. Aber Menschen in Not helfen zu können, ist für mich ein großer Antrieb." Zusätzlich zu



Im Flug hat jede Kiste und dessen Inhalt seinen festen Platz. Verbrauchtes Material wird immer aufgefüllt.

der normalen Ausbildung zum Medizingerätetechniker, hat er verschiedene weitere Ausbildungen durchlaufen, bevor er vollständig eingesetzt werden konnte. "Ich habe einen Grundlehrgang AirMedEvac absolviert und werde jährlich im Rahmen der Wehrfliegerverwendungsfähigkeit III begutachtet. Zusätzlich wurde ich bei einem speziellen Lehrgang auf den A400M-MedEvac ge-

schult und eingewiesen. Danach konnte ich das erste Mal einen MedEvac-Flug als Medizingerätetechniker mit dem A400M begleiten."

Text und Bilder: RHS Martin Buschhorn

Wir zeigen Ihnen wo es am schönsten ist:

Ihre ADAC Reisebüros.



Jetzt buchen in Ihrem ADAC Reisebüro - vor Ort oder auf adacreisen.de

ADAC



Ich bin iM EINsatz: Luftumschlagfeldwebel

Auf drei Kontinenten und zwei Weltmeeren: In unterschiedlichen Einsatzgebieten leisten die Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr täglich ihren Dienst. Doch was tun sie genau vor Ort? Was ist ihre spezielle Aufgabe? Was bewegt sie, was treibt sie an? In der Serie "Ich bin iM EINsatz" stellen wir einige von ihnen ganz persönlich vor.

Ich bin Oberfeldwebel Mary A. und 30 Jahre alt. Hier am Lufttransportstützpunkt in Niamey, im Deutschen Einsatzkontingent MINUSMA (Multidimensionale Integrierte Stabilisierungsmission der Vereinten Nationen in Mali), bin ich bereits das zweite Mal als Luftumschlagfeldwebel eingesetzt. Insgesamt ist dies mein fünfter Einsatz, zuvor war ich in Bamako, in Termes und in Limassol. Mein Heimatverband ist das Lufttransportgeschwader 62 in Wunstorf. Im April 2013 bin ich als Mannschaftssoldatin in die Bundeswehr eingetreten und 2017 in die Feldwebellaufbahn gewechselt. Über den Berufsförderungsdienst der Bundeswehr habe ich in der Abendschule eine Ausbildung zur Kauffrau für Büromanagement gemacht.

Das ist meine Aufgabe im Einsatz.

Als Luftumschlagfeldwebel bin ich für die komplette Flugabfertigung verantwortlich. Das beinhaltet, dass die Fracht zum Lufttransport vorbereitet und das Luftfahrzeug mit den Gütern beladen wird. Hinzu kommt die Passagierabfertigung: Ich bringe die Passagiere zum Flugzeug und hole sie wieder ab. Darüber hinaus kümmere ich mich um die Flugbuchungen des Personals am Lufttransportstützpunkt, wenn sie innerhalb von Mali und Niger zu anderen deutschen Standorten des Kontingents fliegen müssen.

Unser Team vom Luftumschlagzug besteht aus drei Soldatinnen und Soldaten. Aufgrund der kleinen

Teamgröße müssen wir uns jederzeit gegenseitig in allen Aufgabenbereichen unterstützen. Das heißt auch, dass ich darauf achten muss, dass jeder von uns möglichst alle Aufgaben übernehmen kann. Diese Art der Unterstützung ist aber nicht nur innerhalb unseres Teams zu finden, sondern in allen Bereichen hier ein Selbstläufer. Braucht jemand einen Gabelstapler, dann helfen wir natürlich. Benötigt unser Team weitere helfende Hände, zum Beispiel, wenn besonders viel Post ankommt, erhalten wir selbstverständlich umfassende Unterstützung.

Das macht meine Tätigkeit hier besonders.

Ich bin persönlich dadurch motiviert, dass nicht jeder Tag wie der andere ist und es somit nie langweilig wird. Zudem ist es immer schön, bekannte Gesichter wieder-

zusehen oder einfach neue Leute kennenzulernen. Auch die Zusammenarbeit mit anderen Nationen bereitet mir große Freude. Das ist nur leider momentan durch die Corona Pandemie stark eingeschränkt. Das Virus macht das Arbeiten hier im Einsatz nicht gerade einfacher, aber durch den Zusammenhalt und die sehr gute und familiäre Kameradschaft bekommen wir das gemeinsam gut hin.



Mary-A. lädt mit dem Gabelstapler auf.

Das vermisse ich hier am meisten.

Am meisten vermisse ich meine Familie und meine Freunde, vor allem das spontane Treffen und Zusammensein, was jedoch schon vor dem Einsatz aufgrund von COVID-19 Coronavirus Disease 2019 sehr schwierig war. Das selbst gekochte thailändische Essen von meiner Mama fehlt mir hier vor Ort auch sehr. Im Einsatz merke ich immer wieder, dass es Kleinigkeiten sind, die das Leben schöner machen und die hier nicht umsetzbar sind: die eigene Wäsche waschen, einkaufen gehen oder selbst kochen. Das sind nur einige der auf den ersten Blick banalen, aber in Wirklichkeit unglaublich schönen Dinge.

Text: PIZ EFK/ Mary A.
Bilder: Jill Seidelt

Nach 45 Jahren in zwei Armeen

Stabsfeldwebel Harald Schade hat in seiner langen Zeit als Soldat viel erlebt. Was für viele jüngere ein Teil des Geschichtsunterrichtes ist, oder als Soldat zur politischen Bildung gehört, hat er live mitgemacht. Er war 33 Jahre aktiver Soldat – 15 davon in der NVA. Von 1994 bis 2009 war er Flugplatzmeister auf dem Fliegerhorst Wunstorf. Eine Tätigkeit, die er anschließend für zwölf Jahre als Reservist weiter ausgeübt hat. Mit seinem 65. Geburtstag verlassen vier Jahrzehnte Erfahrung als Flugplatzmeister die Bundeswehr.

Zwei Systeme – eine Tätigkeit

Als Harald Schade 1976 den Dienst als Berufsunteroffizier bei der NVA antrat, hatte das einen pragmatischen Grund. "Ich wollte eine Ausbildung zum KFZ-Schlosser machen. Das war aber auf dem zivilen Weg nicht so einfach. Es gab jedoch die Chance bei einer Verpflichtung von zehn Jahren, die Ausbildung beim Militär zu machen. Das habe ich dann gemacht." Nach seiner Ausbildung zum Unteroffizier in Prora folgte dann die vom ihm angestrebte Fachausbildung. Danach wurde er als Zugführer bei einer Flugplatzwartungsstaffel eingesetzt. Damals wusste er noch nicht, dass diese Aufgabe ihn für die nächsten Jahrzehnte begleiten würde und ihn später nach Wunstorf führen sollte.

Vom "Weiterverwendeten" zum Berufssoldaten in der Bundeswehr

Als die Wiedervereinigung aus zwei Systemen eins machte, war Harald Schade als Stabsfähnrich am Standort Drewitz-Süd eingesetzt. Dort waren ein MIG 21 und ein MIG 23 Geschwader stationiert. Für den gebürtigen Riesaer eine ungewisse Zeit. "Da man ja nicht von jetzt auf gleich alle Standorte abwickeln konnte, haben ich zunächst den Status eines "Weiterverwendeten" im Dienstgrad des Hauptfeldwebels erhalten und bin erstmal meiner alten Aufgabe nachgegangen." Jedoch war die Zukunft für den mittlerweile zweifachen Vater komplett offen. "Ich habe mich bei der Bundeswehr erneut bewerben müssen. Zeitgleich habe ich mich beim Arbeitsamt um eine Ausbildungsstelle als Heizungsbauer bemüht." Als dann im Juni 1991 die Zusage der Bundeswehr kam, war die Zeit der wirtschaftlichen Ungewissheit für die Familie vorbei. Wunstorf wurde neue Heimat – beruflich und privat.

Wie viele andere hat Harald Schade hierfür eine weitere Dienstgradanpassung in Kauf genommen. Als Oberfeldwebel ging es für ihn 1991 zunächst als Flugplatzmeister zum Erprobungsgeschwader MIG 29 nach

Preschen/Forst. Als dieses nach Laage verlegt wurde, stand 1994 der letzte berufliche Wechsel für ihn an. "In Wunstorf war ein Dienstposten als Flugplatzmeister in der Fliegerhorstgruppe frei. Der Standort hat mir bei einer kurzen Besichtigung sehr gefallen, da habe ich die Möglichkeit ergriffen." So kam er schließlich nach Wunstorf. Die Stadt, die auch für seine Familie eine neue Heimat wurden und es noch immer ist.

Reserve aus Überzeugung

Als Harald Schade 2009, nach 15 Jahren als Flugplatzmeister in Wunstorf aus dem aktiven Dienst ausschied, stand für ihn gleich fest, dass er vor Ort als Reservist weiter unterstützen möchte. In den letzten zwölf Jahren hat er immer für drei Monate im Winterdienst geholfen. Für ihn eine Tätigkeit, die nie langweilig wird. "Auch nach 45 Jahren erlebt man immer etwas Neues, vor allem auf diesem Fliegerhorst. Aufgrund der Topografie kann es sein, dass auf der einen Seite der Startbahn alles trocken ist und auf der anderen Seite Eis und Schnee liegt. So etwas habe ich an keinem meiner anderen Standorte vorher erlebt", so Schade.

"Ich würde jedem empfehlen nach Wunstorf zu gehen."

Mit seinem 65. Geburtstag endet nun die Zeit bei der Bundeswehr. Er selbst wird still und bescheiden gehen, so wie ihn seine Weggefährten in über vier Jahrzehnten kennengelernt haben. Zurückblickend würde der mittlerweile fünffache Großvater auch jungen Menschen die Bundeswehr uneingeschränkt empfehlen "Es werden viele Chancen geboten, die man nur nutzen muss, auch wenn es vielleicht zunächst mal unbequemer ist. Das habe ich selbst erleben dürfen." Eins steht für ihn dabei fest: "Ich würde jedem empfehlen nach Wunstorf zu gehen, weil der Standort und das LTG 62 einfach schön sind."

Text: RHS Martin Buschhorn
Bilder: OSG Simon Otte





Der Künstler unter den "Nachschiebern"

Es ist 2010. Im Häuschen der Tankstelle des Fliegerhorstes Wunstorf macht ein Soldat seine Mittagspause. Doch anstelle Zeitung zu lesen oder mit dem Handy zu spielen, zeichnet er Comics. Fabian Mendrok macht das eigentlich nur für sich, weil es ihm seit Schulzeiten Spaß macht. Doch wie es der Zufall so will, fällt es an diesem Tag dem Infomeister des LTG 62 auf. Der ist so beeindruckt, dass er den jungen Soldaten bittet, ein Comic exklusiv für die nächste Ausgabe der Geschwaderzeitung zu zeichnen. Elf Jahre später sollte sich dieser Tag für den, nun als Stabsunteroffizier im Nachschub der Technischen Gruppe des LTG 62 eingesetzten Soldaten, auszahlen. Fabian Mendrok wurde am 15. April 2021 mit dem XX. Preis beim Kunstwettbewerb der Bundeswehr ausgezeichnet.

Über El-Paso zum digitalen Zeichnen

Dass es hierzu gekommen ist, war von vielen Zufällen und auch beruflichen Veränderungen geprägt. Nach sechs Jahren beim LTG 62 verließ Stabsunteroffizier Mendrok im Dezember 2014 den Fliegerhorst Wunstorf in Richtung El Paso/Texas (USA). Am dortigen Luftwaffenstandort war er nun erstmals im Nachschub tätig. Hier kam er das erste Mal mit dem digitalen Zeichnen auf dem Laptop in Kontakt, was von nun an seine unverändert von Hand gezeichneten Comics neu prägen sollte. Nach seiner Rückkehr ins LTG 62 Mitte 2018, fanden einige seiner Werke schon den Weg in Bilderrahmen auf den Fluren der Technischen Gruppe.

Von Kameraden angespornt

"Es freut mich natürlich sehr, dass meinen Kameradinnen und Kameraden meine Bilder gefallen.", so Mendrok. Ohne die hätte er auch gar nichts von dem

Wettbewerb gewusst, bei dem er nun ausgezeichnet wurde. "Ein Kamerad kam eines Tages in der Pause zu mir und legte mir den Flyer vom Kunstwettbewerb hin. Er sagte, dass ich da unbedingt mitmachen sollte."

Das "Abendmahl" als Inspiration

Nachdem noch weitere ihn ermutigt hatten, war der Entschluss gefasst, jedoch fehlte noch die zündende Idee. "Eines Tages kam ein anderer Kamerad zu mir und fragte mich was ich vom Motiv des Abendmahls halten würde. Danach habe ich einfach losgemalt." Nach ein paar Wochen war das Bild dann fertig.

In seiner Erläuterung zu seinem Werk schildert Fabian Mendrok es so:

Bei dem Überbegriff "Diversität" im Hinblick auf die Bundeswehr habe ich mich der Vorlage eines der wohl bekanntesten Abbildungen der Geschichte bedient, dem "Abendmahl". Bereits in der Bibel verkörpert es unterschiedlichste Personen mit unterschiedlichsten Merkmalen an einem Tisch. Dieser großzügige Tisch soll die Bundeswehr als ganzheitlichen Komplex darstellen. An ihm finden alle Beteiligten ihren ganz individuellen

Platz, ungeachtet wo er oder sie herkommen, wie die persönliche, geschlechtliche Gesinnung oder sexuellen Vorlieben sind. Auch körperliche, oder geistige Beeinträchtigungen sind ein nicht unwesentlicher Bestandteil der militärischen Gemeinschaft. Ergänzt wird all dies durch die parallellaufende, familiäre Situation. Auch diese kann ganz individuell von "Normalität" über "Herausforderung" bis hin zur "absoluten Härte" wahrgenommen werden.



Der Arbeitsplatz von Fabian Mendrok ist der Nachschub der Technischen Gruppe des LTG 62.





A400M Fortschritt.

Der Begriff "Diversität" bedeutet "Vielseitigkeit"! Die Bundeswehr ist sich dieser vielen unterschiedlichen Seiten bewusst und bietet dennoch jedem Einzelnen eine Chance!

Das zeichnet sie als Arbeitgeber aus und stellt die Attraktivität klar in den Fokus.

Zur ersten geplanten Preisverleihung im Auslandseinsatz

Für den jungen Stabsunteroffizier war bereits die Nominierung eine Ehre. "Als ich erfahren habe, dass ich von 89 Einsendungen unter den Top 5 bin, war ich wirklich stolz." Zu der geplanten Preisverleihung im November 2020 wurden die ersten fünf in den Deutschen Bundestag nach Berlin eingeladen, jedoch ohne zu wissen welchen Platz sie genau belegt haben. Dies sollte erst während der Zeremonie verkündet werden. Hier wäre für den jungen Vater der vielleicht einzige Wermutstropfen gewesen, da er nicht persönlich hätte teilnehmen können. Im Vorfeld schilderte er es so: "Anfang September beginnt mein Auslandseinsatz in Niamey, da kann ich in Berlin leider nicht teilnehmen. Es ist natürlich etwas schade, aber nun einmal mein Job." Aufgrund der Verlegung in das Jahr 2021 und der digitalen Preisverleihung konnte er nun doch dabei sein und freute sich unheimlich über den 2. Platz.

Der Kunstwettbewerb der Bundeswehr

Der Kunstwettbewerb der Bundeswehr wird seit 1997 im Wechsel von der Katholischen Arbeitsgemeinschaft für Soldatenbetreuung (KAS) und der Evangelischen Arbeitsgemeinschaft für Soldatenbetreuung (EAS) durchgeführt. Er findet alle zwei Jahre statt. Ziel des Wettbewerbs ist es, die künstlerische Betätigung innerhalb der Streitkräfte zu fördern und gleichzeitig eine intensive Auseinandersetzung mit aktuellen Fragen des Alltags von Soldatinnen und Soldaten anzustoßen.

Diversität in der Bundeswehr

Die fünfzehnte Ausgabe des Kunstwettbewerbs der Bundeswehr legte mit dem Thema »Diversität« den Fokus auf die Vielfalt innerhalb der Streitkräfte. In der Ausschreibung zum Wettbewerb wurden alle Interessierten aufgerufen einen Beitrag beizusteuern. Dieser sollte: "Vielfalt nicht ausschließlich im Sinne des Dienstgrads, des Geschlechts oder der Truppengattung, sondern insbesondere in Bezug auf Chancengerechtigkeit, Vereinbarkeit von Dienst und Familie, Inklusion und Interkultur", verdeutlichen.

**Text: RHS Martin Buschhorn
Bild: HF Dennis Wrobel**



Quelle: Luftwaffe/Lars Iversen

Transall mit Sonderlackierung verabschiedet sich

Am 3. Juni konnte am Himmel über Wunstorf noch einmal etwas Altbekanntes, aber dennoch Ungewöhnliches beobachtet werden. Eine mit einer besonderen Lackierung versehene Transall verabschiedete sich mit einem kurzen Überflug vom Fliegerhorst.

Sie ist eine der Letzten im Dienst befindlichen C-160 der Bundeswehr und gehört zum Lufttransportgeschwader 63, das in Hohn/Schleswig-Holstein beheimatet ist. Da im September 2021, nach über 50 Jahren, der Flugbetrieb mit diesem Flugzeugtyp eingestellt wird, hatte das LTG 63 vorab zwei Abschiedsflüge geplant. Für Norddeutschland stand dieser nun am 3. Juni an. Dabei wurden insgesamt 14 Standorte überflogen.



Alt und Jung waren extra zum Fliegerhorst gekommen um Abschiedsbilder zu schießen.

Fast 500 Schaulustige

Am Fliegerhorst nutzten viele Schaulustige die Möglichkeit, sich noch einmal selbst vom "Engel der Lüfte" zu verabschieden. Um möglichst viele Menschen in der Region darauf aufmerksam zu machen, hatte das LTG 62 eine Pressemitteilung zum Abschiedsflug herausgegeben. So war es nicht verwunderlich, dass die besten Plätze zum Filmen und Fotografieren schon früh belegt waren. Geschätzte 500 Leute hatten sich dabei rund um den Fliegerhorst eingefunden. Um kurz nach 11 Uhr war es dann zu hören, dass typische tiefe Brummen der Transall-Triebwerke, welches für Jahrzehnte rund um den Fliegerhorst zu hören war. Viele Erinnerungen werden für immer damit verbunden bleiben, wie der Fly-Out der letzten Transall des LTG 62 in 2015.

Text/Foto: RHS Martin Buschhorn



Bequem
ist einfach.



ssk-wunstorf.de

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

 Stadtparkasse
Wunstorf



Seltener "Gast" für eine Woche in Wunstorf

Mitte Mai konnte für eine Woche im Himmel über Wunstorf etwas eher Ungewöhnliches beobachtet werden. Ein Flugzeug, zwar mit vier Turboproptriebwerken, aber weiß und deutlich kleiner als ein A400M. Dabei handelte es sich um eine P-3C Orion des Marinefliegergeschwaders 3 "Graf Zeppelin". Sie ist das fliegende Auge der Flotte. Auch wenn sie nicht so aussehen: Sie sind Kampfflugzeuge und für die U-Boot-Jagd konzipiert. Meistens werden die P-3C Orion allerdings zur Aufklärung über große Distanzen eingesetzt. Sie überwachen weiträumig Seegebiete aus der Luft. Mehr zu diesem Flugzeug kann man unter dem QR Code erfahren:

Beheimatet sind die insgesamt acht Flugzeuge am Marinefliegerstützpunkt Nordholz. Aufgrund von Bauarbeiten im dortigen Flugsicherheitsbereich wäre in der Woche nach Himmelfahrt jedoch kein Flugbetrieb möglich gewesen. Daher nutzte das MFG 3 den Fliegerhorst Wunstorf als Ausweichflugplatz für Trainingsflüge. Das LTG 62 unterstützte im Bereich

Cross-Service und Betankung. Die Betreuung stellte für das Fachpersonal natürlich keine besondere Herausforderung dar, sondern ist Alltag auf einem militärischen Flugplatz.



Text: RHS Martin Buschhorn
Bild: OSG Simon Otte

Neuigkeiten in der Ju-Halle



Original NSU-Mofa der Bw aus den 60iger Jahren. Das Mofa wurde u. a. bei der Wache eingesetzt. Das Mofa bildet mit dem VW-181 "Techn. Offz.-Kfz" ein ansprechendes Ensemble das die 60iger Jahre der Lw in der Ausstellung repräsentiert.

Der Neue Bildband zum Abschied der Transall



**Das Museum öffnet wieder!
Ab Samstag 31.Juli 2021**



Truppenbesuch des Ev. Militärbischofs

Im Mittelpunkt stand zunächst der A400M, derzeit das modernste Transportflugzeug der Welt. Bischof Felmberg zeigte sich beeindruckt von den Fähigkeiten des Luftfahrzeugs und auch von der Leistungsfähigkeit und Leistungsbereitschaft des Geschwaders.

Ein buchstäblicher Höhepunkt: In der Dockhalle auf Höhe des Höhenrunders zu stehen und auf die Tragflächen herunterzuschauen. Nichts für Menschen mit Höhenangst! Weitere Höhepunkte: Die beiden Full Flight Simulatoren des Geschwaders, in denen der größte Teil der Pilotenausbildung stattfindet, und der Cargo Hold Trainer, wo die Ausbildung für Technische Ladungsmeister und alle, die sonst mit Ladung zu tun haben, stattfindet. Auch hier zeigte sich Felmberg sehr beeindruckt von den technischen Möglichkeiten und der Begeisterung der Soldaten und Soldatinnen vor Ort.

Am Nachmittag gab es dann eine (corona-konforme) Gesprächsrunde in der Kapelle der Militärseelsorge, bei der Angehörige des PSN (Psychosoziales Netzwerk) und zwei Spieße des Geschwaders aus dem "Innenleben" der Bundeswehr erzählen konnten. Hier kamen auch aktuelle Probleme zur Sprache: die hohe Belastung der Soldatinnen und Soldaten durch Zusatzaufgaben in der Pandemie, der generelle Personal-mangel, der coronabedingte Ausbildungsstau, die schwerfälligen bürokratischen Prozesse und die allgemeine Verantwortungsdiffusion, nicht nur, aber eben auch in der Bundeswehr.

Als Seelsorger hat der Militärbischof auch dafür ein offenes Ohr. So nahm der Bischof aus seinem Besuch intensive Eindrücke mit, offene Begegnungen und viele neue Informationen.



Impressum

„Das Fliegende Blatt, ist eine Zeitschrift für Angehörige und Freunde des Fliegerhorstes Wunstorf, mit einer Auflage von 1500 Exemplaren.

Herausgeber der Zeitung sind der Freundeskreis Fliegerhorst Wunstorf e.V., und die Traditionsgemeinschaft Lufttransport Wunstorf e.V. (www.tglw.de)

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

Redaktion:

Leitung / Layout: Wilfried Bender, OTL a.D.
Werner Koch, OTL a.D.

Postanschrift: Das Fliegende Blatt, Redaktion+Pressestelle
Zur Luftbrücke 1 ; 31515 Wunstorf.
Email: info@freundeskreis-flgh-wunstorf.de

Redaktionelle Mitarbeit:

Pressestelle LTG 62,
Email: ltg62pressestelle@bundeswehr.org

Anzeigenredaktion

Hans-Jürgen Hendes, Am Hüppfeld 6, 31515 Wunstorf
Email: hjhendes@gmail.com

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

von Alexandra Dierks



**MeinPlus.
MeinOrt.**

**Morgen
kann kommen.**

Wir machen den Weg frei.



Sichern Sie sich jetzt als Mitglied des großen Vorteilsprogramms MeinPlus exklusive Mehrwerte bei regionalen und bundesweiten Partnern. Noch kein Mitglied? Sprechen Sie uns gerne an!

Volksbank eG · Hafenstraße 4-6 · 31582 Nienburg
Telefon 05021/986-0 · posteingang@vbnienburg.de

#MeinPlusMeinOrt

Volksbank eG 
Nienburg - Steyerberg - Stolzenau/Uchte - Wunstorf

Auswahl regionaler MeinPlus Partner

