

DAS FLIEGENDE BLATT

Die Zeitung für den Fliegerhorst Wunstorf

August 2022

Ausgabe 67





ILA22 – Internationale Luft- und Raumfahrttausstellung 2022

von RHS Martin Buschhorn

Vom 22. bis 26. Juni präsentierte sich die internationale Aerospace-Industrie auf dem Berlin Expo-Center Airport direkt neben dem Hauptstadtflughafen BER in Schönefeld. Wie immer mit dabei waren die fliegenden Systeme der Bundeswehr. Mit dabei zwei A400M des LTG 62. Die Internationale Luft- und Raumfahrttausstellung (ILA) Berlin ist die bedeutendste Fachmesse der Luft- und Raumfahrtindustrie in Deutschland. Sie findet seit Anfang des Jahrhunderts alle zwei Jahre im Süden Berlins statt. Die ersten drei Tage ist die Messe ausschließlich für Fachbesucher geöffnet. Am Wochenende ist sie öffentlich zugänglich. Die Bundeswehr ist größter Einzelaussteller. Zu finden sind Messestände und Chalets der Aussteller sowie Expertendiskussionen zu Themen wie Nachhaltigkeit, Weltraum oder Digitalisierung, ein Static-Display mit Fluggeräten zum Anfassen und Überflüge von Fluggeräten, die den Weg in eine klimaneutrale Zukunft weisen. Das LTG 62 war mit einem A400M zur Besichtigung (Static-Display) und einem weiteren, der täglich Flugvorführungen zeigte (Flying-Display). Am Samstag fand vom A400M aus eine Liveschleife zum Tag der Bundeswehr statt. Impressionen und viele Berichte von der ILA können unter folgendem QR-Code geöffnet werden.



Bild: Bundeswehr/Jane Schmidt

Inhaltsverzeichnis:	Seite
Zwischenstopp auf der ILA	2
Grußwort Kommodore	3
Zu Besuch im LTG 62:	
Verteidigungsministerin	4-5
Spezialoperationen	6-7
Führungswechsel Line Maintenance	8-9
Traumberuf A400M-Pilotin	10-13
Zukunftstag - Girlsday	14-15
Graduation und Abschied aus Arizona	16-17
Rettung aus Krisengebieten	18-20
Startschuss Schwerlastabsetzen	21
Ein tolles Team	22-23
Vom Ackerschnacker Dit und Dat	24-26
Impressum	25
Das Bücherkarussell	26



Liebe Leserinnen und Leser des Fliegenden Blattes,

es wird nicht langweilig im LTG 62. Auch in dieser Ausgabe des "Fliegenden Blattes" finden Sie einen Abriss dessen, was unseren Alltag im Geschwader ausmacht. Nach wie vor leisten wir unseren Beitrag in die Einsatzgebiete in Afrika und den Nahen Osten. Dazu nehmen Übungen und Einsätze zur Unterstützung an der NATO-Ostflanke, sowohl mit Lufttransporten als auch durch Luftbetankung, zunehmend an Raum ein. All das ist nicht zu schaffen ohne motiviertes, leistungsfähiges und ausdauerndes Personal. Umso dankbarer waren wir über den Besuch unserer Verteidigungsministerin, die sich während Ihres Besuches nicht nur einen persönlichen Eindruck vom Verband und seinen Fähigkeiten machen konnte, sondern den Soldatinnen und Soldaten auch ausdrücklich für ihr Engagement dankte. Zum Abschied sagte sie mir: „Da haben Sie eine tolle Truppe Herr John“ – ich kann ihr da nur zustimmen und gebe dieses Kompliment gerne an unsere Frauen und Männer weiter.

Neben der täglichen Arbeit muss es auch Zeit zur Entspannung geben. Nach zwei Jahren der Corona-bedingten Abstinenz konnte wir erstmals wieder ein Geschwaderfest durchführen. Dank der unermüdlichen Arbeit der Spieße unserer Technischen Gruppe und der Ausbildungsinspektion wurde daraus eine gelungene Veranstaltung, die uns noch lange im Gedächtnis bleiben wird.

Ein weiteres besonderes Highlight im Sommer war sicherlich auch die Teilnahme an der Internationalen Luft- und Raumfahrttausstellung 2022 in Berlin, bei der wir, trotz brütender Hitze, auf sehr großes Interesse mit langer Warteschlange hinter unserem Flugzeug gestoßen sind.

Weitere interessante Informationen erwarten Sie in diesem Heft – wie immer wünsche ich Ihnen viel Freude bei der Lektüre und verbleibe,

Ihr Christian John

Oberst und Kommodore LTG 62

KASINO WUNSTORF



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

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 in Büro: Mo.-Do 9.00 bis 14.00 : 05031-4052860 im Kasino zu den Öffnungszeiten: 05031-4052861

Weltweit im Einsatz

Der Verband, der in der Region Hannover beheimatet ist, verfügt derzeit über 37 Transportflugzeuge des Typs A400M. Die Flugzeuge sind weltweit für den Transport von Personal und Material sowie für die Luftbetankung im Einsatz. In bestimmten Lagen kann der A400M zudem für den Strategischen Patientenlufttransport als MedEvac-Luftfahrzeug (Medizinische Evakuierung) eingesetzt werden. Für die Ministerin sei es daher ein Herzensanliegen gewesen, die Einheit zu besuchen, die einen logistischen Eckpfeiler der Einsatzunterstützung darstellt.

Nach einem persönlichen Gespräch mit Geschwaderkommandeure Oberst Christian John begab



Begrüßung durch den Kdore.

sich Verteidigungsministerin Lambrecht zum Wartungsdock der 2. Technischen Staffel, um einen Eindruck über die Ausmaße des Flugzeugs und die komplexen technischen Verfahren zu erhalten. Vom höchsten Punkt des Hangars konnte sie den A400M begutachten und viel über die Ausbildung und Wartung des vielseitigen Luftfahrzeugs erfahren. Der stellvertretende Kommandeur der Technischen Gruppe, Oberstleutnant Dominik Nabe, schilderte den Fortschritt, der mit dem Wechsel von der Transall zum A400M einherging: "Es ist um einiges mehr möglich als zuvor. Mehr Kapazitäten, eine höhere Reichweite und insgesamt eine bessere Leistungsfähigkeit."



Gespräche im Wartungsdock mit Soldaten.



Verteidigungsministerin in Wunstorf:

"Verband mit Zukunft"

von Annika Schulz, PIZ LW

Erstmals besucht Verteidigungsministerin Christine Lambrecht das Lufttransportgeschwader 62 in Wunstorf. Die Ministerin sprach mit den Soldatinnen und Soldaten des Verbandes und besichtigte die hochmoderne Infrastruktur. In einer Ansprache richtete sie sich direkt an die Truppe und lobte insbesondere ihre Leistung in Krisenlagen.

Ein erfolgreicher Wandel

Bereits in 2014 begann die Einführung des A400M als nun modernstes Transportflugzeug der Luftwaffe. Der Übergang von der Transall sei mit Bravour gemeistert worden, so die Ministerin im Gespräch mit den Soldatinnen und Soldaten. Die Evakuierungsoperation in Afghanistan und die Unterstützungsflüge zur Amtshilfe in der Hochphase der Corona-Pandemie seien gewisse Herausforderungen gewesen. Doch es habe sich auch gezeigt, dass der Verband auf unterschiedlichste Lagen vorbereitet sei und die Soldatinnen und Soldaten mit Hingabe ihren Dienst leisteten.

Auch wies die Ministerin auf die besondere Lage und Rolle des Geschwaders innerhalb der Bundeswehr hin. Als nunmehr einziges Transportgeschwader der Luftwaffe mit taktischen Luftfahrzeugen hat das

LTG 62 eine besondere Verantwortung als Logistikknotenpunkt, für den Transport bei Übungen, Einsätzen und im Rahmen des Host Nation Supports. Umso wichtiger war es, dass die Luftwaffe gemeinsam mit der Industrie die Einsatzbereitschaft der A400M in den vergangenen Jahren erheblich steigerte. Allein im März dieses Jahres waren die A400M Maschinen bereits mehr als 800 Stunden im Einsatz.

Mehr als nur ein Flugplatz

Die zunehmenden Anforderungen an die Luftwaffe und an die Transportkapazitäten des Geschwaders machte einen Ausbau der Liegenschaft notwendig. In den vergangenen Jahren wurde deshalb nahezu die gesamte Infrastruktur des Fliegerhorstes modernisiert. Von der Start- und Landebahn über Shelter und Un-



terkunftsgebäude bis hin zum Ausbildungszentrum ist die Einheit nun für den weiteren Aufwuchs vorbereitet. Bis 2026 sollen die letzten 13 der 50 A400M an das LTG übergeben werden.

Auch für die Ausbildung der Soldatinnen und Soldaten wurde Wunstorf vollumfänglich ausgestattet. Neben neuester technischer Ausstattung der Ausbildungsräumlichkeiten erhielt die Einheit zudem einen Cargo-Hold-Trainer zum Üben des Beladungsprozesses. Zur Ausbildung der Piloten stehen zwei Full-Flight-Simulatoren zur Verfügung. Verteidigungsministerin Lambrecht konnte sich im Cockpit während eines Simulatorfluges über Wunstorf selbst ein Bild der hiesigen Ausbildungskapazitäten machen.

Unterstützung an der NATO-Ostflanke

Für die Ministerin sei es ein lehrreicher Besuch gewesen. Sie habe in Wunstorf eine motivierte Truppe erlebt, die offenes Feedback gäbe: "Es ist genau dieser Spirit, den wir brauchen", so Lambrecht. Derartige Rückmeldungen aus der Praxis schätze sie sehr. Zudem thematisierte die Ministerin die anhaltende Bereitschaft zur Personal- und Materialverstärkung an der NATO-Ostflanke. Das Geschwader war in den vergangenen Wochen zunehmend in diesem Auftrag gefordert. Ob Litauen, die Slowakei oder Rumänien - das Team Luftwaffe hatte auch mit kürzester Vorlaufzeit die Verlegung und den Einsatz professionell und flexibel sichergestellt.

Bilder: Bundeswehr/Jane Schmidt



Pressstatement über QR-Code abrufbar.



Übung NIGHT HAWK 2021

Von OTL Daniel Weiter

Bisher war für Einsätze von Spezialkräften die C-130 Hercules ein nicht wegzudenkender und erprobter Begleiter. Zumindest so lange, bis im September '21 der A400M im Rahmen der Übung Night Hawk auf die Spezialkräfte-Bühne trat und im dänischen Aalborg eindrucksvoll sein Potential unter Beweis stellte.

Night Hawk findet im Zweijahresrhythmus statt. Es handelt sich hierbei um die größte Spezialkräfteübung in Europa. 2021 beteiligten sich Spezialkräfte und Unterstützungspersonal aus 13 Nationen an der Großübung.

Spezielle Spezialoperationen

obsbotschaft eintrifft: Eine der C-130 ist ausgefallen, die Mission droht zu kippen. In einem der Planungscontainer stecken die Technischen Ladungsmeister die Köpfe zusammen, wälzen Vorschriften, berechnen Lastverteilungen und Schwerpunkte und präsentieren schließlich ein ungewöhnliches Ergebnis: Der A400M kann die beiden anderen Flugzeuge komplett ersetzen und dabei weiterhin auf dem kleinen Behelfsflugplatz Sindal im Norden Dänemarks landen: Die Bodenbelastung ist trotz des höheren Gesamtgewichts beim A400M deutlich geringer als bei der C-130. Im Rahmen der Risikoabwägung wird nun diese Option weiterverfolgt.

ausgeschaltet, die Crew fliegt jetzt mit Nachtsichtgeräten. Von außen ist der Koloss nun nicht mehr im Nachthimmel zu erkennen. Die umfangreiche Planung hat sich gelohnt: Der Einsatz verläuft mustergültig; alle Geiseln konnten befreit werden. Im Nachgang titelt eine dänische Lokalzeitung euphorisch: "Größtes Flugzeug aller Zeiten landet in Sindal".

"Wie ne Herc´ auf Steroiden!"

Die Einsatznachbesprechung als wesentlicher Bestandteil einer Mission lässt den dänischen Ground Force Commander ein wenig seine Zurückhaltung verlieren: "Der A400 ist ja wie eine Herc auf Steroiden! Der kann ja alles – nur besser!". Ein besonderes Lob galt den Ladungsmeistern. Deren operationeller Planungsansatz bei Beachtung aller Sicherheitsvorschriften brachte den Stein für diese neue Art der Operationsplanung erst ins Rollen.

"Größtes Flugzeug aller Zeiten landet in Sindal"

Die Flugvorbereitungen laufen: Kraftstoffberechnung, Landestrecken und Eventualfälle werden ausgeplant. Parallel dazu bereiten die Techniker zwei A400M für den Auftrag vor: Ölstände und Reifendrücke werden dem Auftrag angepasst, die Avionik entsprechend vorbereitet. Währenddessen überprüft



Sorgfältige Planung - Robuster Einsatz

In der Planungszelle während der Übung verdichten sich die Aufklärungsergebnisse: Die Aufklärungsplattformen haben die Geiselnahmer aufgespürt. Zweifellos ist nun Eile geboten, jedoch darf dies nicht auf Kosten einer sorgfältigen Planung passieren.

In Aalborg läuft gerade das Mission Approval Briefing. Hierbei werden dem Commander der Bodenträfte mehrere Angriffsoptionen zur Entscheidung vorgelegt. Bei der Erarbeitung waren ebenfalls Vertreter aller potentiell einsetzbaren Special Operations Air Task Units (SOATUs) vertreten, so auch der Experte für A400M.

Zurück im Special Operations Component Command ist die Entscheidung gefallen: Eine dänische Hercules soll Fallschirmspringer über dem Platz absetzen. Sobald das Flugfeld gesichert ist, wird weiteres Material und niederländische Spezialkräfte mit einer deutschen C-160 Transall und einem deutschen A400M nachgeführt.

Geiselnbefreiung als Geschwaderauftrag

Das LTG 62 hält für NATO-Einsätze derzeit zwei SOATUs in unterschiedlichen Bereitschaftsstatus vor. Die Federführung liegt bei der 3. Fliegenden Staffel, die explizit hierfür 2019 aufgestellt wurde. Zwingend notwendiges Unterstützungspersonal kommt aus allen Bereichen des Geschwaders und ist bereits im Grundbetrieb entsprechend assigniert. Die SOATU A400M zählt zu den "Kräften direkte Unterstützung" bei Spezialkräfteeinsätzen.

Lageänderung

Die Planungen in Aalborg sind in vollem Gange, als die Hi-



die Technikerin für Rettungs- und Sicherungssysteme die Schutzwesten der Besatzung sowie die Helme und die Nachtsichtgeräte. Nichts darf jetzt dem Zufall überlassen werden.

Mit professioneller Gelassenheit wird die Maschine beladen und alles verzurrt. Während des Fluges darf nichts verrutschen, muss jedoch direkt nach der Landung in kürzester Zeit ausgeladen werden können. Insbesondere bei den schweren Fahrzeugen ist dies eine Herausforderung.

Mit Einbruch der Nacht startet der A400M zu seiner Mission. Die Außenbeleuchtung wird im Anflug auf das Zielgebiet

Lessons identified

Die derzeit bereits vorhandenen Fähigkeiten des A400M konnten beeindruckend demonstriert werden. Im Abschlussbericht der Evaluation wurde jedoch auch auf noch verbesserungswürdige Teilbereiche hingewiesen: Zwingend notwendig ist die Schaffung von regelmäßigen taktischen Trainingsmöglichkeiten. Das Verfahren zur Vermessung von unbefestigten Pisten ist für A400M derzeit noch zu komplex und entspricht nicht dem NATO-Standard. Eine weitere Fähigkeit, die zeitnah benötigt wird, ist die Betankung von anderen Luftfahrzeugen am Boden aus dem A400M heraus. Hierzu wird es im Jahr 2022 weitere Erprobungen und Tests geben. Diese Übung zeigte den Spezialkräften der NATO das beeindruckende Potential des A400M. Grundlegende Einsatzverfahren werden nun mit den Fähigkeiten des A400M komplett überholt werden müssen; Ein großes Umdenken ist notwendig

Bilder: Luftwaffe





v.l.n.r. Hauptmann Lisa Schoeps, neue Staffelchefin der 1. Technischen Staffel; Oberstleutnant Ruben Schenke, Kommandeur der Technischen Gruppe LTG 62; Major Heiko Reinhardt, ehemaliger Staffelchef

Des Weiteren ist die Line Maintenance für die Abfertigung aller Gast-Flugzeuge zuständig. Zusätzlich unterstützen die Angehörigen der 1. Technischen Staffel die regelmäßigen Einsatzflüge und VIP-Flüge als Mitfliegende Techniker. Der Einsatz auf Reparaturkommandos rund um den Globus sowie die Ausbildung von Fluggerätmachern der Ausbildungswerkstatt runden das vielfältige Fähigkeitsspektrum der Line Maintenance ab.

Am 31.03.2022 wurde das Kommando über die 1. Technische Staffel durch den Kommandeur der Technischen Gruppe, Oberstleutnant Ruben Schenke, von Major Heiko Reinhardt an Hauptmann Lisa Schoeps übergeben. Major Reinhardt bleibt in seiner nächsten Verwendung als Leiter des Waffensystemunterstützungsteams Transport- und Sonderluftfahrzeuge dem A400M sowie dem Standort Wunstorf treu.

Line Maintenance unter neuer Führung

von OLT Heiko Theesen

Die 1. Technische Staffel stellt mit der Durchführung von Störbehebungen und planbarer Instandsetzung, von Flugdienstinspektionen sowie dem Herstellen unterschiedlicher Rüstzustände den Flugbetrieb der gesamten A400M-Flotte sicher. Hierbei zeichnet sich die sogenannte Line Maintenance Tag für Tag durch ihren professionellen und vor allem flexiblen Einsatz aus. So ist sie nicht nur in der Main Operating Base (MOB) in Wunstorf rund um die Uhr im Dienst, sondern auch in der Deployed Operating Base (DOB) in Al-Azraq, Jordanien im Einsatz.

Ein gutes Wiedersehen

Vor dreieinhalb Jahren hat Oberstleutnant Schenke selbst die Führung der Line Maintenance an Major Reinhardt übergeben und ihm damals ein "glückliches Händchen für Führungsentscheidungen und auf ein gutes Wiedersehen" gewünscht. Zwei Jahre später kam dieses Wiedersehen zustande, als Oberstleutnant Schenke die Führung über die Technische Gruppe übernahm. Im Rahmen des Übergabeappels ließ der Kommandeur in seiner Ansprache die Ereignisse der letzten dreieinhalb Jahre noch einmal Revue passieren. Neben den aus der Pandemie hervorgegangenen Herausforderungen unterstrich Oberstleutnant Schenke vor allem die hohe Einsatzbereitschaft der Line Maintenance im Rahmen der NATO Response Force Gestellung, des Einsatzes in Jordanien und insbeson-



Hauptmann Schoeps meldet die Übernahme der 1. Technischen Staffel.

dere der Militärischen Evakuierungsoperation in Afghanistan im August 2021. Mit Beginn des Ukrainekrieges hat die 1. Technische Staffel durch eine erstaunliche Kaltstartfähigkeit, mit der die Tankermissionen an der Ostflanke des NATO Gebietes gestartet wurden, erneut ihre Professionalität, Kreativität und Flexibilität auf höchstem Niveau unter Beweis gestellt. Er dankte Major Reinhardt, welchen er als Alpha-Chef und Teambuilder bezeichnete, für die Zusammenarbeit der letzten zwei Jahre und freut sich "zum zweiten Mal auf ein Wiedersehen". Hauptmann Lisa Schoeps hieß der Kommandeur im Team Technische Gruppe herzlich willkommen. Sie übernimmt die Staffel während einer sicherheitspolitischen Zeitenwende. Er betonte die Herausforderungen der kommenden Zeit, wie etwa den Aufwuchs der Flotte auf 51 Luftfahrzeuge sowie den Zuwachs an Personal, welches ihr zukünftig unterstellt sein wird.

Ein lang ersehnter Traum ging in Erfüllung – Chef einer grandiosen Staffel

In seiner letzten Ansprache erinnerte sich Major Reinhardt an seine erste Ansprache als Staffelchef. Damals ging für ihn "ein lang ersehnter Traum in Erfüllung". Rückblickend war dieser Traum "mitunter äußerst fordernd und stressig, aber auch sehr lehrreich." Er bedankte sich bei seiner Staffel, denn "was ist ein Staffelchef ohne Staffel? Er ist nichts." Trotz der hohen Herausforderungen der letzten Jahre haben die Angehörigen seiner Staffel "zu keiner Zeit Zweifel an Ihrem Willen und Ihrer Zuversicht aufkommen lassen". Auch dafür sprach Major Reinhardt seinen Dank aus. Seiner Nachfolgerin wünschte er "alles Gute, Ausdauer und immer ein sicheres Händchen" als Staffelchefin einer "grandiosen Großstaffel". Zum Ende seiner Ansprache wünschte er allen Angehörigen der 1. Technischen Staffel, dass Sie "immer gesund nach Hause zu Ihren Kameraden, Kollegen und Familien zurückkehren".

Verständnis der 1. Technischen Staffel weiterhin aufrechterhalten

Hauptmann Lisa Schoeps war in Ihrer letzten Verwendung im Flottenmanagement CH53 tätig. Zuvor war sie stellvertretende Leiterin der Betriebsorganisation der Flugbereitschaft sowie an der Beschaffung und Einführung der A319OH- und A321-Flotte beteiligt. Nach der klassischen Offiziersausbildung absolvierte sie ein Studium im Fach Maschinenbau. In ihrer Ansprache bedankte sie sich bei Major Reinhardt für die "überaus produktive, effiziente und wertvolle Übergabe" und wünschte ihm alles Gute und weiterhin ein gutes Händchen in seiner neuen Verwendung. Für Hauptmann Schoeps ist diese Verwendung als Staffelchefin der "wichtigste Meilenstein" in ihrer beruflichen Karriere. Sie hat die Angehörigen der 1. Technischen Staffel um einen "konstruktiven Austausch, tatkräftige Unterstützung und einen Vertrauensvorsprung" gebeten, um die "hohe Qualität, die innere Haltung und das Verständnis der 1. Technischen Staffel auch weiterhin aufrecht zu erhalten und gar zu stärken".

Bilder: Kevin Schrief

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

Bäderbetriebe Wunstorf GmbH

BEI JEDEM WETTER GENIESSEN

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

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



Augenarztuntersuchung im Rahmen der Eignungsfeststellung.

Wie kam es zu deinem Berufswunsch?

Als Kind fand ich das Fliegen schon immer unglaublich beeindruckend. Das kribbelige Bauchgefühl, wenn der Flieger vom Boden abhebt und die Welt, die nach wenigen Sekunden aussieht wie das Miniatur-Wunderland. Zusätzlich auch die unglaubliche Kraft der Physik, die ein riesiges Flugzeug durch die Luft trägt. Meine Freizeit habe ich aber immer im Reitstall verbracht und so kam es auch nie dazu, dass das Fliegen ein Hobby wurde. Es kam mir aber als Kind schon die Idee, dass Pilotin jedoch ein unglaublich toller Beruf sein muss.

Warum hast Du dich für den Beruf der Pilotin bei der Bundeswehr entschieden?

Mein erster Kontakt mit der Bundeswehr war bereits während der Schulzeit auf einer Berufsbörse. Nach dem Abitur und der quälenden Frage - was man denn nun aus seinem Leben machen würde - kam mir erneut der Gedanke "Pilotin". Zuerst habe ich mich bei der Lufthansa beworben, da hat es aber nicht geklappt. Als dann eine Bekannte von mir zur Marine ging, kam mir die Bundeswehr wieder in den Sinn. Ich ging dann zu einem Karriereberater in meiner Heimatstadt. Der war sehr aufgeschlossen gegenüber meinem Traumberuf und half mir dann auch umgehend alle Unterlagen für die Bewerbung zu erstellen



Der Fluglehrer erklärt Pilotenanwärtern die Umrechnung von Streckenmaßen und Entfernungen.

Wie wird man dann Pilotin?

Beworben habe ich mich ganz allgemein als Offizier. Bei den Informationsgesprächen mit meinem Karriereberater konnte ich bereits Interessen angeben, auf die dann beim Auswahlverfahren in Köln eingegangen wurde. Dort wurde ich dann in einigen Gesprächen allgemein zu meinen Beweggründen Pilotin zu werden und Flugzeugmustern der Bundeswehr interviewt. Im Vordergrund steht aber die Eignungsprüfung zum Offizier. Hat man diese grundsätzliche Eignung erhalten, ist die erste von drei Phasen auf dem Weg zum Cockpit geschafft.



Traumberuf A400M-Pilotin

Von RHS Martin Buschhorn, ROS Philipp Hiemer und Hptm Manfred Schriever

Der Traum vom Fliegen – viele haben ihn, manche leben ihn. Eine davon ist Hauptmann Leonie. Sie ist A400M-Pilotin bei der Bundeswehr. Mit ihren Kameradinnen und Kameraden vom Lufttransportgeschwaders 62 (LTG 62) ist sie ein Teil des Teams Luftwaffe. In einem Interview haben wir über ihren Beruf, ihre Ausbildung und ihre persönlichen Erfahrungen gesprochen.

Wie geht es dann weiter?

Phase zwei findet in Fürstenfeldbruck statt. Dort werden die psychischen und physischen Fähigkeiten geprüft, die eine Pilotin oder ein Pilot bei Bundeswehr haben muss. Neben Gesprächen mit Psychologen beginnt man bereits mit Tests in einem einfachen Flugsimulator. Dabei werden Koordination und Konzentrationsfähigkeit bei immer komplexer werdenden Aufgaben geprüft. Danach beginnen die wirklich umfangreichen ärztlichen Untersuchungen, die einen auf Herz und Niere prüfen. Hier kann es dann sein, dass man aufgrund von individuellen Voraussetzungen für bestimmte Flugzeugmuster ausgeschlossen wird. Im schlechtesten Fall kann auch festgestellt werden, dass

man für den fliegerischen Dienst nicht geeignet ist, oder auch vollständig ausgemustert wird

Und die letzte Phase?

Die findet ebenfalls in Fürstenfeldbruck statt und ist die umfangreichste. In einer Woche werden dann die fliegerischen Fähigkeiten geprüft. Die Woche besteht aus immer schwieriger werdenden Simulatorflügen und Unterrichten im Bereich der Fliegerei. Neben der Koordination wird hier auch geprüft, wie schnell man sich neues Wissen aneignet und es umsetzen kann.



Pilotenanwärterin nutzt die computerassistierten Testverfahren während der flugpsychologischen Auswahl.

Gibt es aus deiner Sicht Unterschiede zwischen deiner Ausbildung bei der Bundeswehr im Vergleich zu einer zivilen Airline?

In der reinen fliegerischen Ausbildung gibt es wenig Unterschiede, da auch die Pilotinnen und Piloten der Bundeswehr nach den zivilen Richtlinien der EASA ausgebildet werden. Der Unterschied zeigt sich später klar im Aufgabenspektrum und der dafür erforderlichen Lehrgänge. Wie man bei der Evakuierung in Afghanistan gesehen hat, fliegen wir auch bei großen Bedrohungen, wenn alle zivilen Airlines den Flugbetrieb eingestellt haben. Außerdem landen wir auf unbefestigten Pisten, betanken andere Flugzeuge in der Luft, oder nutzen Nachtsichtgeräte.

Muss man zwingend ein Studium haben, um Pilotin zu werden?

Ich selbst habe ein Studium abgeschlossen. Der fliegerische Dienst ist jedoch einer der Bereiche der Bundeswehr, in der es die Laufbahn der Truppen- und Fachdienstoffiziere gibt. Als Fachdienstoffizier hat man die Möglichkeit die Ausbildung nicht nur ohne Studium, sondern auch mit Realschulabschluss, anzufangen. Im Gegenzug dazu sind die Aufstiegsmöglichkeiten begrenzter im Vergleich zum "Truppendiener".

Auch der Umgang mit Kritik ist ein Bewertungskriterium. Wichtig ist ein kontinuierlicher Anstieg der Leistungskurve

Wie lange dauerte deine Ausbildung bis zum A400M-Cockpit?

Die reine fliegerische Ausbildung dauerte ca. zweieinhalb Jahre. Davor habe ich aber die Ausbildung zum Offizier mit Studium und andere erforderliche Lehrgänge abgeschlossen. Zwischen den Ausbildungsabschnitten hatte ich auch etwas Wartezeit. Bei mir waren es von der Grundausbildung bis zum Abschluss des Type Rating A400M insgesamt knapp 10 Jahre.



März 2021 erhielt Leonie ihren Militärluftfahrzeugführerschein und die „Schwinge“.

Warum eigentlich Transportpilotin A400M und nicht Jet oder Hubschrauber?

Ich glaube, der Wunsch, die ganze Welt zu sehen und befliegen zu können, spielte da bei mir immer eine wichtige Rolle. In der Transportfliegerei gibt es einen schönen Spruch: "Lieber mit dem Bus um die Welt, als mit den Porsche um den Parkplatz". Aber es wäre gelogen, wenn ich nicht hin und wieder mal in die andere Welt blicken wollen würde, weil mich die gesamte Fliegerei interessiert.

Hättest du den Weg zum Offizier auch weiterverfolgt, wenn es mit der Pilotenausbildung nicht geklappt hätte?

In erster Linie bin ich zur Bundeswehr gegangen, um Pilotin zu werden. Über Alternativen habe ich mich kaum informiert. Im Laufe meiner Zeit habe ich aber gesehen, wie vielseitig die Bundeswehr ist. Ob von einem "reinen Bürojob", bis "draußen bei Wind und Wetter", oder von "immer zu Hause" bis "ständig auf Achse im Einsatz" ist alles dabei. Wichtig ist, denke ich, dass man sich umfangreich über verschiedene Quellen informiert, da ein späterer Wechsel von Verwendungen - je nach Bedarf - schwierig sein kann.

Was sagen deine Eltern und Freunde zu deinem Job?

Meine Mama hat sich natürlich am Anfang erstmal Sorgen gemacht, aber nach 10 Jahren Dienstzeit sieht sie viele Dinge gelassener. Mein Papa dagegen war von Anfang an Feuer und Flamme. Er selbst war in jungen Jahren Sportsoldat und hat gerne auf die Zeit zurückgeblickt. Die Einstellung bei der Bundeswehr hat er immer schon als große Chance gesehen. Meine Freunde waren sich schon immer sicher, dass das genau das Richtige für mich ist.

Hattest du selbst zwischendurch Ängste?

Ich glaube, eine meiner größten Stärken ist meine positive Einstellung, auch wenn diese mal etwas naiv sein kann. Für mich ist grundsätzlich erstmal alles möglich und so habe ich auch jeden Schritt meines Weges gemacht. Natürlich hatte ich vor allen meinen Prüfungen Angst, zu scheitern. Aber Ängste wären, in meinen Augen nie ein Grund gewesen, es nicht wenigstens zu probieren.

Gab es zwischendurch trotzdem den Punkt aufzuhören oder aufzugeben?

In meinem ersten Jahr bei der Bundeswehr war ich über die Weihnachtsfeiertage wieder für eine längere Zeit in der Heimat und dann ein zweites Mal von zu Hause wegzugehen, fiel mir unglaublich schwer. Damals liebäugelte ich mit dem Gedanken einfach eine Ausbildung in meiner Heimatstadt zu machen, um wieder zu Hause sein zu können. Dann bekam ich aber ein gehöriges Donnerwetter von meinem Papa, da er solche persönlichen Empfindlichkeiten, wie Heimweh, nicht als Ausrede gelten ließ. Gott sei Dank habe ich auf ihn gehört, ich hätte mich im Nachhinein sonst schwarzgeärgert. Danach kam der Gedanke nie wieder.

Bist du an deine körperlichen oder geistigen Grenzen gestoßen?

Die eigenen physischen und psychischen Grenzen lernte ich in den letzten 10 Jahren oft kennen. Ich lernte aber auch, über die eigenen "vermeintlichen" Grenzen hinauszugehen und über mich hinauszuwachsen. Ich glaube, jeder kennt auch dieses unglaublich berausende Gefühl, etwas geschafft zu haben, was man sich zuvor nicht mal ausmalen wollte. In vielen Ausbildungsabschnitten wird dies ganz bewusst getan, denn für Soldatinnen und Soldaten kann der Ernstfall



immer eintreten und die Kameradinnen und Kameraden müssen sich aufeinander verlassen können.

Was hat dich dabei am meisten gefordert?

Meine größte Herausforderung waren gar nicht einzelne Ausbildungsabschnitte, sondern in der fliegerischen Ausbildung oft alleine als Frau zu sein. Mir fehlte einfach der Austausch mit anderen Frauen über die Gedanken, die man sich hier und da mal macht, oder sich vielleicht auch eher traut auszusprechen. Eine Zeitlang dachte ich, dass es den Männern vielleicht wirklich in der Ausbildung einfacher fällt, aber sie behielten ihre Ängste und Sorgen einfach eher für sich oder konnten damit anders umgehen. Mit dieser Erkenntnis fiel eine große Anspannung von mir und danach, konnte ich

meine Ausbildung auch richtig genießen. Nichtsdestotrotz würde ich mich über mehr weibliche Verstärkung freuen.

Wie war es für dich denn als Frau in der Grund-/Offizier- und Pilotenausbildung?

Ich glaube wie in jedem anderen Beruf auch. Möchte man respektiert werden, muss man gute Arbeit machen und mit seinen Mitmenschen fair umgehen. Sicherlich waren die körperlichen Anforderungen hoch, aber nach 10 Jahren Dienstzeit bin ich immer wieder fasziniert, was man körperlich leisten kann, wenn der Geist willens

Im Simulator wird für die Praxis geübt.

ist. Wenn ich auf meine Ausbildung zurückblicke, wurde ich auf jeden Fall immer fair und respektvoll von meinen Vorgesetzten und Kameraden behandelt. Ich war zwar häufig eine der wenigen oder die einzige Frau und stach damit sicherlich aus der Reihe, aber die Ansprüche und Messlatten waren die Gleichen.

Wurdest du denn als Frau anders behandelt als deine männlichen Kameraden?

Aufgrund der Vielzahl von unterschiedlichen Lehrgängen und klaren Lehrgangsziele kann ich mit Recht behaupten, dass für mich als Frau die gleichen Regeln galten und ich die gleichen Leistungen erbringen musste.

Hattest du dabei mit Vorurteilen zu tun, z.B bei männlichen Kameraden oder Vorgesetzten?

Ich glaube, jeder hat da seine Schubladen, in denen man gerne denkt. Ich bin ja eher eine zarte Person und sehe auch nicht sonderlich furchteinflößend aus. Aber bis jetzt konnte ich jeden davon überzeugen, dass ich aus hartem Holz geschnitzt bin und mir nicht so schnell die Butter vom Brot nehmen lasse. So lange man sein Gegenüber dann eines Besseren belehren kann, ist alles gut.

Fühltest du dich irgendwann mal benachteiligt, oder auch bevorzugt?

Ich glaube, da geht es mir wie jeden anderen im Leben. Mal ist man der Hund und mal ist man der Baum. Ich glaube, das hat nichts mit meinem Geschlecht zu tun. Wenn es um repräsentative Dinge geht, stehe ich sicherlich öfter vorne, da Frauen, meiner Meinung nach unbegründet, noch eine Rarität bei uns sind.

Gibt es aus deiner Sicht besondere Stärken oder Schwächen bei Pilotinnen?

Grundsätzlich bin ich keine Freundin davon Eigenschaften einem Geschlecht zu zuordnen. Dann wären wir ja wieder beim Thema Vorurteile. Grundsätzlich sollte jede Pilotin und jeder Pilot Eigenschaften wie Zuverlässigkeit, Gewissenhaftigkeit, Verantwortungsbewusstsein, Genauigkeit, Teamgeist und Kritikfähigkeit besitzen. Koordinative Fähigkeiten und eine Feinfähigkeit dürfen natürlich auch nicht fehlen. Alle guten Pilotinnen und Piloten kennen die eigenen Stärken und Schwächen und reflektieren diese.

Was würdest du jungen Frauen als Rat geben, wenn sie sich für diesen Beruf interessieren?

Generell möchte ich Frauen und auch allen anderen jungen Menschen mehr Mut im Einstieg im Berufsleben wünschen. Die wenigsten wissen von klein auf, was sie werden möchten und planen ihre ganze Schulbildung danach. Von hohen Anforderungsprofilen darf man sich nicht abschrecken lassen, denn wichtig ist der Wille, die Dinge lernen und anpacken zu wollen. Ich hatte bis zur Bundeswehr keine Ahnung von verschiedenen Flugzeugmodellen, Aerodynamik oder war im Besitz eines Flugscheins. Aber ich war wissbegierig und das ist, was zählt, denn wir wissen alle, dass man nicht allwissend die Schule verlässt und die richtige Berufswahl einen ziemlich unter Druck setzen kann. Jedem der die sich für die Bundeswehr interessiert möchte ich den Tipp geben, sich umfangreich zu informieren. Die Bundeswehr ist unglaublich vielseitig und selbst nach einem Jahrzehnt kenne ich nur ein Bruchteil aller Berufe und Verwendungen. Daher mein Rat, fragt neben den Karrierecentern auch Freunde und Bekannte, die Erfahrung mit der Bundeswehr haben. Für alle, die sich speziell für meine Verwendung interessieren: Glückwunsch! Ihr habt den aufregendsten Job der Welt gewählt. Also traut euch, denn wer nicht wagt, der nicht gewinnt.

Bilder: Stephan Ink, Simon Otte, Matthias Müller



Endlich wieder Zukunftstag auf dem Fliegerhorst Wunstorf

Von Hptm Manfred Schriever

Zwei Jahre blieben die Tore des Fliegerhorstes Wunstorf pandemiebedingt für Besucher geschlossen. Nun fanden sich am 28. April bei perfektem Frühlingwetter 110 interessierte Mädchen und Jungen im Alter von 15 bis 19 Jahren am Fliegerhorst ein, um ihren Zukunftstag am Heimatstandort des A400M zu starten.

Organisatorisch fanden zwei getrennte Veranstaltungen statt - ein "Girls-Day" mit 58 jungen Frauen - und ein "klassischer Truppenbesuch", zu dem sich 52 junge Männer einfanden. Aufgrund der sicherheitspolitischen Lage und den bekannten Corona-Unsicherheiten konnten zwar nicht alle verfügbaren Plätze beider Veranstaltungen besetzt

werden, dafür nahmen aber einige Schülerinnen und Schüler weite Anreisewege auf sich, um auf dem Fliegerhorst Wunstorf ihren Tag zu verbringen.

Nach einer Einweisung im Kino ging es in begleiteten Kleingruppen zu den Erlebnispunkten, die neben der Ausbildungswerkstatt, Fliegenden Gruppe und Technischen Gruppe des LTG 62 in diesem Jahr erstmals auch durch das Systemzentrum 23 am Standort realisiert wurden.

Das Programm war vielfältig und kurzweilig, aber auch anstrengend, die Einblicke in die möglichen Berufsbilder bei der Bundeswehr waren zahlreich.

So konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf dem Flugfeld die Transall und den A400M von Innen sehen, sich das Cockpit zeigen und erklären lassen und im Laderaum einiges über verschiedenste Beladung und deren Auswirkung bei Fluggeschwindigkeit lernen. In der Ausbildungswerkstatt hatten die jungen Frauen und Männer die Chance, an vielen Stationen Elektronik und Mecha-

nik hautnah zu erleben und die unterschiedlichsten Luftfahrzeuge anzufassen und diese auch zu betreten. Im Systemzentrum 23 wurden verschiedenste Berufsbilder am Beispiel der Wartung und Instandhaltung des Waffensystems Patriot gezeigt, wobei u.a. die Hydraulik des Launchers vom Patriot-Waffensystems bedient werden durfte, sowie der 3D-Drucker in Aktion zu sehen war.

In allen Bereichen trafen die Schülerinnen und Schüler auf engagierte Frauen und Männer, die maßgeblich zum Gelingen des Tages beitrugen und somit Werbung für ihren jeweiligen Beruf machen durften. Allgemeine und konkrete Fragen ließen sich kompetent direkt vor Ort klären oder wurden laufend durch die Gruppenbegleiter beantwortet.

Als Mittagessen bei sonnigem Blick auf die Flight gab es die altbewährten Nudeln mit vegetarischer Soße aus der Feldküche vom Feldküchen-trupp serviert

Zum Ende der Veranstaltung stellte ein Karriereberatungsteam vom Karrierecenter Hannover die verschiedenen Berufsbilder und -einstiegsmöglichkeiten der Bundeswehr vor und rundete den Zukunftstag damit ab.

An der JU 52-Halle nahmen am Nachmittag die Angehörigen ihre von einem eindrucksvollen Tag geschafften Kinder schließlich wieder in Empfang.

Bilder: OSG Simon Otte



Video QR-Code
Links,
Weitere Bilder
QR-Code Rechts.





Nachwuchspiloten beenden erfolgreich ihre Ausbildung

von RHS Martin Buschhorn

Seit vielen Jahrzehnten durchlaufen die angehenden Transportpiloten der Bundeswehr eine qualitativ hochwertige Ausbildung in Bremen. Dort werden sie in der 4. Fliegenden Staffel des Lufttransportgeschwaders 62 (LTG 62) durch die Lufthansa Aviation Training ausgebildet. Einen Weg, den sie mit mittlerweile mehreren Generationen von Luftfahrzeugführern der Marine und Luftwaffe teilen. Die vier jungen Nachwuchspiloten sind jedoch der vorletzte Lehrgang dieser Art.

Am 16. Mai erhielten die jungen Luftfahrzeugführer vom Kommodore des LTG 62, Oberst Christian John, als Zeichen für ihre Leistungen die lang ersehnte "Schwin-

ge". Hinter den Nachwuchspiloten liegt eine ohnehin schon anspruchsvolle, knapp zweijährige Ausbildung, die ganz im Zeichen der Pandemie stand. Zwölf Monate Theorieausbildung in Bremen im Lehrsaaal, fordernde Zwischenprüfungen bis hin zur Abschlussprüfung für Verkehrspiloten beim Luftfahrtbundesamt, sowie die praktische Ausbildung in Goodyear/Arizona und Bremen liegen hinter den Flugschülern.

Im Anschluss an ihre erfolgreich absolvierte Ausbildung werden sie auf den unterschiedlichsten Luftfahrzeugmustern der Bundeswehr – je nach zukünftiger Verwendung und Teilstreitkraft – die Typenschulung erhalten

und eingesetzt werden. Sei es auf dem A400M im LTG 62, der C130J in Evreux, der "weißen Flotte" der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung, oder auf P-3C Orion und DO 228 bei den Marinefliegern sowie als Luftfahrzeugführer auf DA42 für das Waffensystem Heron.

Anderer Ausbildungspartner – Gleicher Ort für die Theorie

Seit über sechs Jahrzehnten ist Bremen bereits Standort der Transportpilotausbildung der Bundeswehr – seit April jedoch mit einem neuen Ausbildungspartner. Canadian Aviation Electronics (CAE) hat als neuer Vertragspartner die fliegerische Grundlagenausbildung von Transportflugzeugführern der Bundeswehr in Bremen übernommen. Dort hat der erste Lehrgang mit 22 Flugschülern ihre Theorieausbildung in den neuen Ausbildungsräumen am Flughafen Bremen begonnen. Während es bei der theoretischen Ausbildung nur wenige Änderungen gibt, beginnt in der praktischen Ausbildung nach Jahrzehnten eine neue Ära.



Goodbye Arizona

Die Flugschulklasse Bw 09/20 war der letzte Kurs von angehenden Luftfahrzeugführern von Luftwaffe und Marine, die an der alten Verkehrsfliegerschule der Lufthansa in Bremen ausgebildet wurden. Dementsprechend ging mit ihnen eine Ära, nicht nur für die Lufthansa, sondern auch für die Bundeswehr, zu Ende. Nachdem sie im Herbst 2021 ihre Theorieausbildung beendet hatten, waren sie für sechs Monate in Goodyear, Arizona. Hier absolvierten sie den ersten Teil der praktischen Ausbildung und flogen dabei u.a. die Beechcraft Bonanza, die von den meisten Piloten liebevoll "Bonnie" genannt wird.

Ein Flugzeug, an dem viele Emotionen hängen – und diese Flugschüler waren die letzten der Bundeswehr, die es im Rahmen der Ausbildung fliegen durften. Auch für viele der heutigen Ausbilder war es das erste Flug-

zeug, dass sie alleine bei einem Soloflug gesteuert haben.

Bonjour Montpellier

Wo das Eine endet, fängt auch immer etwas Neues an. Am 28. April 2022 startete die erste Praxisausbildung von elf Flugschülern der Klasse Bw 04/21 am neuen Schulungsstandort Montpellier

in Frankreich. Hinter ihnen liegt bereits die zwölfmonatige Theorieausbildung, die noch von Lufthansa Aviation Training durchgeführt wurde, sowie die Abschlussprüfung für Verkehrspiloten beim Luftfahrtbundesamt.

In Montpellier führt der Kooperationspartner Airways Aviation den Anteil "Single-Engine-Ausbildung" durch, also die ersten Flüge mit einem einmotorigen Flugzeug. Sieben Monate dauert der Ausbildungsabschnitt auf der hierfür genutzten Diamond 40 (DA 40). Zurück in Deutschland wird in weiteren 7 Monaten die Ausbildung abgeschlossen. Hierzu erfolgt ein Wechsel auf das 2-motorige Muster DA 42 in Bremen. Mit dem Erwerb der Berufspilotenlizenz mit Instrumentenflugausbildung, der Multicrewausbildung, sowie dem Erwerb des Militärluftfahrzeugführerschein Fläche endet die Ausbildung – und auch sie werden als ausgebildete Nachwuchspiloten ihre Schwinge erhalten. Many happy landings!

Bilder: Luftwaffe



vbnienburg.de

Zusammenhalten
ist immer noch die beste
Zukunftsstrategie.

Morgen
kann kommen.
Wir machen den Weg frei.

Jetzt Wunschtermin
online vereinbaren.

In dieser Zeit ...
brauchen wir wieder mehr Zuversicht. Deshalb unterstützen wir alle, die trotz Herausforderungen den Mut finden, die Zukunft in die Hand zu nehmen: Ideenhaber und Anpacker, Familien und Pläneschmieder, Mitbestimmer, Unternehmer und Alltagshelden. Gemeinsam schauen wir nach vorn und sagen: **Morgen kann kommen.** Wir machen den Weg frei.

Volksbank eG
Nienburg - Steyerberg - Stolzenau/Uchte - Wunstorf

Rechtsanwälte - Fachanwälte - Notare

Lange Straße 38 * 31515 Wunstorf

Michael Schmidt
Rechtsanwalt & Notar
Familienrecht + Erbrecht

Felix Buddecke
Rechtsanwalt & Notar
Verkehrsrecht + Mietrecht

Axel Buddecke
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

Übung Schneller Adler: Rettung aus Krisengebieten



von Ralf Heberer

Die militärische Evakuierungsübung Schneller Adler fand vom 02. bis 09. Mai statt. Dabei übten rund 2.000 Soldatinnen und Soldaten von Heer, Marine und Luftwaffe in Mecklenburg-Vorpommern gemeinsam mit Angehörigen der niederländischen Streitkräfte. Im Fokus stand die Rettung Schutzbefehlener aus einem fiktiven kollabierenden Failed State.

Die militärische Evakuierungsübung Schneller Adler läuft bereits seit mehreren Tagen. Ein wichtiges Zwischenziel und damit die Basis für die eigentlichen Evakuierungen war jedoch schon vorab erreicht. Die dafür notwendigen Soldatinnen und Soldaten waren mit ihrer Technik und Ausrüstung in Peenemünde eingetroffen.

Ein Airbus A400M der Luftwaffe verließ zügig mit Einsatzkräften der Division Schnelle Kräfte (DSK-Division Schnelle Kräfte) den Fliegerhorst im niedersächsischen Wunstorf. Ziel war der kleine Flughafen in Peenemünde. Dort angekommen verlassen die Soldatinnen und Soldaten die Militärmaschine, sammeln und organisieren sich. Alles ist Teil der Übung Schneller Adler 2022, die alle drei Jahre als Schwerpunktübung des Generalinspektors absolviert wird. Mit einem Personalansatz von knapp 2.000 Übungskräften wurde eine Woche lang die Evakuierung von deutschen Staatsbürgern aus einem Krisenland trainiert

Übungsraum Mecklenburg-Vorpommern

In diesem Jahr wurde die Evakuierungsübung erstmals komplett in Mecklenburg-Vorpommern realisiert. Die Insel Usedom war im Szenario das befreundete Gastland, aus dem die Bundeswehr die Einsatzkräfte

in das fiktive Krisenland bringen wird, um eine Rettungsaktion erfolgreich zu realisieren. Das "Krisenland" war die Insel Rügen, die mit ihren wenigen Landzugängen (lediglich Rügendamm und -brücke) eine besondere Herausforderung für die Evakuierung darstellt.

In 72 Stunden einsatzbereit

Für die Einsatzkräfte der DSK-Division Schnelle Kräfte, die zuvor eine Stunde vom niedersächsischen Fliegerhorst Wunstorf nach Peenemünde geflogen waren, begann die Übung aber bereits vor einigen Tagen: am Donnerstag die Alarmierung, am Freitag und Samstag die Anfahrt zum Sammelpunkt Celle. Dort erfolgten die Einweisung in den Auftrag, in die Rules of Engagement (Verhaltensregeln im Einsatzland) sowie in die Begebenheiten und Besonderheiten des Krisenlandes. Und dann ging es per Bus zum Fliegerhorst Wunstorf, wo das persönliche

Einsatz erfahrener Kommandeur

Der A400M war wieder auf dem Rückflug nach Wunstorf. Dort warteten weitere Einsatzkräfte und Großgerät ebenfalls auf den Transfer nach Peenemünde. Auf dem Flughafen in Peenemünde bereitete sich bereits der Einsatzführer auf die bevorstehende Evakuierung vor.

Brigadegeneral Jens Arlt, Kommandeur der Luftlandebrigade 1 in Saarlouis, weiß dabei sehr genau, wie er seine Einsatzkräfte aus dem Saarland und Niedersachsen einzusetzen hat: Im September 2021 führte er den deutschen Einsatzverband, der die deutschen Evakuierungsflüge vom Flughafen in Kabul in Afghanistan aus organisierte. Mit Schneller Adler 2022 wird von ihm und den Einsatzkräften jedoch nicht nur das Szenario "Evakuierungsflüge" geübt; infolge der Insellage des fiktiven Krisenlandes wird die DSK-Division Schnelle Kräfte zusätzlich die Evakuierungsoption "Schiff" nutzen.

Gepäck jedes Soldaten für den Lufttransport verpackt wurde, sowie die letzten Vorbereitungsmaßnahmen erfolgten. Anschließend ging es mit aufmunitionierten Magazinen sowie genügend Verpflegung zum Flieger, jeweils zu einem A400M des Wunstorfer Transportgeschwader 62.

Internationale, maritime Zusammenarbeit trainieren

Als zweiter Übungspartner stellte die Niederlande das Landungsschiff "Rotterdam" zur Verfügung. Mit diesem Schiff sollten später im nördlichen Teil der Insel Rügen 200 Testpersonen, die innerhalb der Evakuierung feste Übungsrollen haben, auf dem Wasserwege abtransportiert werden. Selbstverständlich war dabei das Übungsumfeld nicht nur freundlich gestimmt, aber die Einsatzkräfte waren auf alles vorbereitet.



Zivile Role-Player warten auf einen Platz in der Maschine.

Hintergrund

Bei Schneller Adler 2022 stellte die Bundeswehr die Fähigkeit unter Beweis, gemeinsam mit ihren Verbündeten deutsche Staatsbürger und sonstige Schutzberechtigte aus Krisengebieten weltweit zu evakuieren. Übungspartner sind in diesem Jahr die Niederlande, die unter anderem Marineeinheiten und Luftfahrzeuge stellen.

Die Übung fand im Schwerpunkt in Mecklenburg-Vorpommern und dort vorwiegend im Raum Rügen, Darß und Usedom statt.

Jeder Staat muss in der Lage sein, eigene Staatsbürger aus Krisengebieten in Sicherheit zu bringen. Und zwar im Zweifel ohne lange Vorwarnzeit. Die Lageentwicklung in Afghanistan nach der Rückeroberung der Macht durch die Taliban im Sommer 2021 hat das eindrücklich gezeigt. Damals flog die Bundeswehr binnen weniger Tage mehr als 5.000 Menschen aus Kabul aus.

Militärische Evakuierungsmissionen sind komplex und erfordern das erfolgreiche Zusammenwirken mehrerer Teilstreitkräfte. Deshalb werden sie auch als Joint Operations bezeichnet. In der Bundeswehr hält die in Stadtallendorf stationierte Division Schnelle Kräfte

(DSK) ständig ein Kräfteedispositiv vor, dass binnen kürzester Zeit ein Kontingent für eine militärische Evakuierungsmission in den Einsatz schicken kann. Der DSK-Division Schnelle Kräfte unterstehen neben den Fallschirmjägerregimentern 26 und 31 auch die Heeresfliegerkräfte und das Kommando Spezialkräfte (KSK).

Auf verschiedene Situationen vorbereitet

In der Realität müssen militärische Evakuierungsoperationen stets der jeweiligen Lage angepasst werden. Mehrere solcher denkbaren Szenarien sollen bei Schneller Adler geübt werden. Bei einer schnellen Luftevakuierung werden die Schutzberechtigten an einem Sammelpunkt registriert und anschließend ausgeflogen. Eine robuste Luftevakuierung bedeutet, dass die Zivilisten unter

Umständen zuvor freigekämpft werden müssen. Auch die Befreiung von Schutzbefohlenen aus dem Hinterland durch eine Quick Reaction Force (QRF) ist möglich.



Rettung übers Wasser

Wenn das Ausfliegen von Schutzbedürftigen unmöglich ist, kommt unter Umständen auch eine See-Evakuierung in Betracht. Deutsche und niederländische See-

streitkräfte spielten in diesem Zusammenhang an den Häfen Sassnitz und Mukran verschiedene Szenarien durch. Auch bei einer maritimen Evakuierung kann die Rettung der Schutzbefohlenen vom Land auf die See auf verschiedenen Wegen erfolgen. Etwa mit Helikoptern oder Festtrumpfschlauchbooten. Zu den teilnehmenden Kräften gehören unter anderem Angehörige des Seebataillons und das niederländische Landungsschiff "Rotterdam".

Neben den Marineeinheiten beteiligen sich an Schneller Adler vorwiegend Soldatinnen und Soldaten des Fallschirmjägerregimentes 26 sowie Feldjägerkräfte. Die Luftwaffe stellte mit Transportflugzeugen des Typs A400M die Lufttransportfähigkeit für die geplanten Luftevakuierungen sicher. Insgesamt sind rund 2.000 Soldatinnen und Soldaten an der Übung beteiligt, von denen 1.200 aktiv üben. Die Übrigen sichern den technischen und logistischen Hintergrund für das Manöver. Außerdem waren Angehörige ziviler Behörden wie des Bundesinnenministeriums und des Auswärtigen Amtes in die Übung eingebunden. Dies entspricht der Einsatzrealität. Für die Darstellung der Schutzbefohlenen wurden Hunderte zivile Role-Player verpflichtet.

Bilder: Bundeswehr / Mario Bähr



Startschuss der Einsatzprüfung – Absetzen Schwerlast A400M

Von RHS Martin Buschhorn

Wie können Material oder Hilfsgüter direkt und ohne Zeitverzögerung an schwer zugängliche Orte gebracht werden? Die Lösung: Sie werden direkt über dem Ziel aus einem Flugzeug abgesetzt. Für schwere Lasten sind hierfür andere Verfahren erforderlich, als für leichtere. Erstmals wurde Ende Juni mit einem deutschen A400M das Absetzen Schwerlast, durch den Truppenversuch (TTVG) des Lufttransportgeschwaders 62 (LTG 62) erfolgreich evaluiert. Dies markiert den Startschuss für die Einsatzprüfung.

Strahlender Sonnenschein und besten Bedingungen am Himmel über dem Absetzplatz in der Nähe von Saragossa/Spainien. In circa 300 Metern Höhe nähert sich ein deutscher A400M mit geöffneter Laderampe. Bei 240 km/h wird aus dem Laderaum eine Standard-NATO-Übungslast abgesetzt, die über den Ausziehschirm den Laderaum verlassend, am Fallschirm hängend, punktgenau im vorher festgelegten Ziel landet. Ein voller Erfolg.

Interoperabilität im Lufttransport

Damit alles genauso gelingt, war eine intensive Vorbereitung notwendig. Die Spanische Luftwaffe hatte die A400M-Partnerschaft Deutschland, wie schon bei der Erprobung der Luftbetankung und dem Landen auf unbefestigten Pisten, tatkräftig unterstützt. Im Rahmen des spanischen Übungsflugbetriebes wurden Kapazitäten für die taktische Einsatzprüfung des A400M durch den Truppenversuch des LTG 62 bereitgestellt. Für den Technischen Ladungsmeister des A400M, Oberstabsfeldwebel Eike Bösch, ist dies ein Zeichen für die gute Zusammenarbeit der A400M-Nationen. "Durch die gemeinsame Evaluierung von internationalen NATO-Standards können wir von Beginn an Synergien und internationale Interoperabilität schaffen. So können später

deutsche A400M Lasten für andere Nationen absetzen, wenn diese die gleichen Verfahren nutzen."

Automatisiertes Verfahren durch den A400M

Das Absetzen von Schwerlasten im Ausziehverfahren (engl.: cargo drop parachute extraction) unterscheidet sich in vieler Hinsicht von bisher bereits evaluierten CDS-Verfahren bei leichten und kleinen Lasten. Verlassen beim CDS-Drop die Lasten mittels eigener Schwerkraft den Laderaum, wird bei diesem Verfahren die Last durch einen ersten Fallschirm aus dem Laderaum gezogen. Danach öffnet sich durch diesen Ausziehschirm der Lastenfallschirm. Je nach Art und Gewicht der Last kann dabei die Anzahl der Auszieh- und

Lastschirme variieren. Bei dem Versuch mit der 1,5 Tonnen schweren Übungslast war jeweils ein Schirm ausreichend. Die Auslösung erfolgt dabei automatisch durch das Flight Management System (FMS) des A400M

Datenpflege und Berechnung entscheidend

Damit die Last zielgenau landet, muss sie genau zum richtigen Zeitpunkt in der Luft (Air Release Point) ausgelöst werden. Diesen berechnen die Computer des A400M auf Basis der durch die Piloten und Technischen Landungsmeister eingegebenen Daten, wie z.B. Art und Gewicht der Ladung und Windgeschwindigkeiten. Für Oberstabsfeldwebel Bösch ist dies eine große Arbeitserleichterung: "Zwar ist bei diesem Verfahren die Vorbereitung für uns umfangreicher, aber wir können dabei die gesamten technischen Fähigkeiten des A400M nutzen. Die Arbeitsbelastung während des Fluges wird für uns dadurch deutlich minimiert."

Erster Schritt der Einsatzprüfung

Die ersten beiden erfolgreichen Erprobungen am 22. und 23. Juni markieren den Start in die Einsatzprüfung "Folgebefähigung 5" für die deutschen A400M - zur Erweiterung des Fähigkeitsspektrums des Luftfahrzeugs. "Unser Besonderer Dank gilt dabei den Kameradinnen und Kameraden der spanischen Luftwaffe. Ohne ihre optimale Unterstützung wäre der Start in diese Einsatzprüfung Absetzen Schwerlast nicht möglich gewesen", betont dabei Stabshauptmann Christian Lenzenhuber, stellvertretender Leiter Truppenversuch A400M.

Zukünftig sollen mit diesem Verfahren Einzellasten, zu denen auch Boote sowie Fahrzeuge gehören können, mit einem Gewicht von bis zu 16 Tonnen abgesetzt werden. Bis zum Abschluss der Einsatzprüfung sind noch etwa zehn weitere Versuche geplant. Die finale Freigabe zur Nutzung dieser taktischen Fähigkeit durch die Luftwaffe, wird auf Basis der Daten durch das für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) erteilt.



Bilder: Bundeswehr



ADAC
Vorteilswelt.

Eine Karte – jede Menge Rabatte.

Einfach ADAC Clubkarte vorzeigen und bei über 50 Partnern Vorteile sichern.

adac.de/vorteilswelt

Jetzt sparen!

ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e.V.





Frühjahrsputz an der Ju 52-Halle oder wehe wenn sie losgelassen.

Von OSF d.R. Sven Marc Rosebrock

Es ist ein nasskalter Morgen Ende April 2022. Seit 10 Tagen laufen die intensiven Vorbereitungen zur Neulackierung der Museums-Transall 51+07. Alle notwendigen Großgeräte wie 2 Profi-Kärcher Hochdruckreiniger, 2 Scherenarbeitsbühnen und ein Steiger Manitou stehen dank der Unterstützung der TE Cross Servicing und der TE Bodengeräte zur Verfügung. Festzeltgarnituren und ein Pavillon nebst Kaffeemaschine sind aufgebaut. Es kann losgehen.

Die Tatsache, dass bis zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Farbe geliefert wurde (Missverständnis bei der Bestellung), beunruhigt mich NOCH nicht.

Grundreinigung der Ausstellungsexemplare

Die Kameraden des Manöverelementes sind voller Tatendrang und beginnen nach einer kurzen Einweisung unverzüglich mit der Reinigung unseres Engels der Lüfte. Die Fetzen, in Form von Moos und Hinterlassenschaften der Vögel, fliegen nur so von der Maschine. Schon nach 3 Tagen ist die gesamte Transall samt ihrer Betonabstellfläche gereinigt. Zum ersten Mal stellt das Team so eine seltsame Frage: "Können wir die anderen Luftfahrzeuge auch reinigen, es läuft gerade so gut?" Und so wurden die NORATLAS, die Piaggio, die Bell UH-1D und die Mi-8 auch gleich mit grundgereinigt.

Vorbereitende Maßnahmen Lackierung

Die Farbe wurde zwischenzeitlich bestellt. Die hierfür zuständigen Stellen im Fliegerhorst zogen alle an einem Strang und unterstützten somit das Projekt. Nach Abschluss dieser Bonusarbeit wurden sämtliche Aufkleber im Außenbereich der Transall mit dem Föhn entfernt. Für die nun folgende Arbeit brauchte es viel Ausdauer, wurde doch die gesamte Außenhaut der Transall von HAND angeschliffen. Natürlich waren uns die Erfindung entsprechender Maschinen bekannt, doch viel zu schnell hat man mit diesen Hilfsmitteln durch die Farbschicht auf das Blech durchgeschliffen und wir wollten ja nur anschleifen. ...und was ist mit der Farbe? Nun, die Bestellung ist raus und wird erst in einem Werk in Süddeutschland produziert. Wir entschieden uns dafür, die Transall zu grundieren. Dank der Unterstützung des Systemzentrums und der Strukturwerkstatt und ZfP 2. /TStff LTG 62 konnten wir mit abgelaufener Grundierung dieses Vorhaben umsetzen. Es war inzwischen Anfang Mai und das Wetter



OSF d.R. Sven Marc Rosebrock mit „seinem“ Team.

perfekt für unsere Arbeit unter freiem Himmel. Zum zweiten Mal stellte das Team so eine seltsame Frage: "Können wir morgens um 06:00 Uhr anfangen, es läuft gerade so gut?" Ok, warum eigentlich nicht, also gut, 06:00 Uhr Dienstbeginn. Die gesamte Transall sah nach der Grundierung sehr bunt aus. Doch das sollte sich schnell ändern. Ich hatte das Gefühl, der gesamte Fliegerhorst hatte inzwischen Kenntnis von der fehlenden Farbe und so verwunderte es nicht, dass ich direkt von den Kameraden von A&V angerufen wurde, als



Transall und UH-1D frisch lackiert.

die erste Farblieferung den Fliegerhorst erreicht. Danke für die vertrauensvolle Zusammenarbeit!

Farbe ist da!

Das Auftragen der ersten beiden Farbtöne brachte sehr schnell den erhofften Erfolg. Die Veränderungen waren enorm. Binnen weniger Tage waren die Arbeiten abgeschlossen ... und die restliche Farbe? Nun, das würde noch dauern, hieß es aus Süddeutschland. Zum dritten Mal stellte das Team so eine seltsame Frage: "Können wir die Bell UH-1D neu lackieren. Die dafür benötigten Farbtöne haben wir, die Menge reicht aus und es läuft gerade so gut." Na klar könnt ihr, also los. Während die Bell UH-1D in nur drei Tagen von nur einem Kameraden neu lackiert wurde, sortierten die anderen Kameraden des Teams die Außenaufkleber der Transall und entwarfen ein Konzept für die Beklebung. Die Arbeitsabläufe sollten optimal vorbereitet sein ...und die restliche Farbe? Nun, die war immer noch nicht in Sicht. Allmählich lief uns die Zeit davon. Zum vierten Mal stellte das Team so eine seltsame Frage: "Wir haben uns das im hinteren Bereich des



Außengeländes befindliche Termez-Container-Dorf angeschaut, können wir das vom Unkraut befreien, reinigen und neu lackieren? Die Farbe reicht und es läuft gerade so

gut." Kam mir bekannt vor. Na klar könnt ihr, also los. Doch diese 4 LKW Container brachten das Team an ihre Grenzen. Es waren sehr viele Kleinteile, wie Tritte, Leitern, Halterungen Türen und Fenster, die gereinigt angeschliffen und im Original Farbton lackiert werden musste. Doch die Farbe wurde gemischt und so konnte auch diese Aufgabe erledigt werden. Bis zum geplanten Fertigstellungsdatum 17.06. waren es noch 8 Tage. Die noch benötigten Farbtöne kamen gerade noch rechtzeitig. Moosgrün musste noch verarbeitet werden und die Luftschrauben grau und orange. Doch was war das? Katastrophe. Bei der Umschlüsselung der original Transall Farb-Nr. in das RAL-System ist uns ein Fehler unterlaufen. (Danke Google). Moosgrün sieht irgendwie anders aus. Hier schien es sich um Froschgrün zu handeln. Krisensitzung. Der Termin der Fertigstellungsfete war gesetzt. Sollte er doch in drei Tagen stattfinden. Mit den vorhandenen Farbtönen mischten wir neue Farbtöne an, in der Hoffnung, es würde sich etwas retten lassen. Wahrscheinlich habt ihr es inzwischen selber schon gesehen, so ganz ist es uns nicht gelungen. Oft wurden wir in den Tagen auf den falschen Farbton angesprochen. Unsere Erklärung war einfach. Das haben wir extra gemacht, so wissen wir, wer sich die Transall anschaut. Wunderbare 8 Wochen Wehrübung gingen für mich am 17.06. zu Ende. Danke an alle, die dazu beigetragen haben, dass dieses Projekt erfolgreich zu Ende gebracht werden konnte. Ganz besonderer Dank gilt den Kameraden des Manöverelementes. Es hat sich gezeigt, dass es zielführend für ein solches Projekt ist, wenn für den gesamten Zeitraum ein festes Team benannt wird. In den 8 Wochen wurden wir immer wieder von Touristen, ankommenden und abfliegenden Kameraden auf die Transall angesprochen. Das Interesse ist sehr groß. Viele Menschen haben ihre eignen Erinnerungen an ihre Zeit der mit Transall. Doku mit Bildern über den QR-Code abrufbar.

Bilder: Hptm d.R. Holger Kipp



Termez-Containerdorf wartet auf das Team.



Der beste Umzug, den wir je hatten.

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

ERWIN WEDMANN
EUROMOVERS
EUROPEAN MOVER PARTNERSHIP

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



die Marke der Stadtwerke Wunstorf





Wir denken grün!

Grünstrom ohne Aufpreis. Der Umwelt zuliebe.

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



12K3?

Dieses mag für viele kein Begriff sein. Dahinter steckt aber eine ernste Angelegenheit. Am 2. April 2010 fielen bei einem Feuergefecht in der Provinz Kundus/Afghanistan nahe Isa Khel die Kameraden HF Nils Bruns, SG Robert Hartert und HG Martin Augustyniak. Seither wird über die Institution Café Viereck jährlich am 2. April ein Spenden- und Erinnerungsmarsch organisiert, woran sich interessierte Verbände/Einheiten beteiligen können. So auch in diesem Jahr das LTG 62. Organisiert und durchgeführt wurde es am Standort Wunstorf durch den Oberfeldwebel Kunz und Stabsunteroffizier Schnabel. Bis zum 20.03.2022 konnten sich interessierte Teilnehmer – gegen eine kleine Startgebühr von 10 Euro – für den Spendenmarsch anmelden. Sieben Euro der Teilnahmegebühr gingen als Spende an "Lachen Helfen e.V.". Außerdem bekam jeder Teilnehmer ein 12K3-Patch.



Der Alte bleibt der Neue Vorstand bei der TGLW.

- 1. Vorsitzender, Wolf-Ingo Wilde, OTL a.D.,
2. Vorsitzender, Manfred Pickel, Hptm d.R.,
Schatzmeister Ulrich Piewek, RAR,
Protokollführer, Justus Jeep, Hptm d.R.



Am 12.07.2022 konnte die UHG Wunstorf, nach über 2 Jahren Pause wieder eine Jahreshauptversammlung durchführen.

Auf Antrag des Vorstandes hat das Gremium dann beschlossen, die Jahresbeiträge für die Jahre 2021 und 2022 nicht mehr einzuziehen, da keine regelmäßigen Veranstaltungen stattgefunden haben. Im Amt bestätigt wurden OSF Lauenstein als 1. Vorsitzender, OSF Diederich als 2. Vorsitzender und HF Rach in Abwesenheit als 3. Vorsitzende (Kassenwart). Gewählt wurden OSF d.R. Otto und Frau Carry Leriche zum Kassenprüfer, SF Modler zum Schriftführer.



Betreuung einer isolierten Unterkunft durch das LTG 62 endet.

Insgesamt wurden über 11.500 Kameradinnen und Kameraden durch Personal des LTG während der Isolation begleitet, die sich zur isolierten Unterbringung vor dem Einsatz, für bis zu 14 Tage (je nach Einsatzland) in zwei Hotels in Hannover begeben mussten.



Vor ziemlich genau zwei Jahren kam im SysZ 23 die Idee auf, einen modernen Kurzfilm zu erstellen, der Besuchergruppen, Praktikanten oder neuen Angehörigen einen Eindruck von dem breiten und vielfältigen Fähigkeitsspektrum dieser Einheit vermitteln sollte. Der durch das Fachmedienzentrum (LTG 62) produzierte Imagefilm kann sich wirklich sehen lassen und muss sich keineswegs vor aufwendigen Großproduktionen verstecken. Das SysZ 23 bedankt sich in aller Form für diese großartige Zuarbeit, die Hauptfeldwebel Stefan Lürer und Dennis Wrobel geleistet haben. Film ist über den QR-Code abrufbar.



Treffen der Gemeinschaft Deutscher Transportflieger in Lohr.

Freundeskreis überreicht der Jugendfeuerwehr eine Spende verbunden mit einer Einladung nach Wunstorf als kleines Dankeschön für die Pflege der Gedenkstätte.

Ehrung für besonderes Engagement bei der TGLW.

- Norbert Taeger,
Holger Kipp,
Bernhard Fuchs,
Sven Rosebrock,
Ulrich van der Weyer,
Georg Rollwage,
Horst Rieneker und
Peter Westphal.



Zum Ehrenmitglied wurde Georg Rollwage ernannt. Einer der Letzten der bei der Bergung aktiv dabei war und bis zu seinem 80 zygsten Geburtstag noch Dienst in der Ju 52-Halle versehen hat!

Advertisement for 'DAS FLIEGENDE BLATT' newspaper, including contact information, a QR code, and a small image of the newspaper cover.

Advertisement for 'POPPE BESTATTUNGEN' funeral home, featuring contact details, services offered, and a photo of the owner Maximilian Petzolt.

Advertisement for 'Deutscher Bundeswehrverband' (German Federal Armed Forces Association), including membership information and contact details for various branches.

LTG 62 zu Gast in Altenburg-Nobitz

Von Bernd Kienle



Modernstes Fluggerät trifft auf einen der ältesten noch in Betrieb befindlichen Flugplatz der Welt. Mehr zur Story über den QR-Code. Fotos: Bernd Kienle

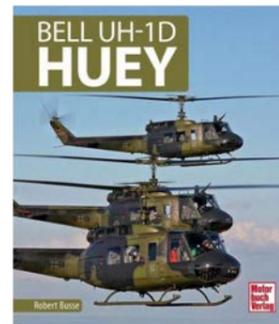
Attraktion: P-3 Orion + A400M
 Tag der offenen Tür
AIRPORT
 Flugplatz Nobitz
 21.+22. Mai 2022

Das Bücherkarussell:

Von Heiner Wittrock

Für Hubschrauber-Fans dürfte das folgende im Motorbuch Verlag erschienene Buch von Robert Busse von Interesse sein
BELL UH-1D >>HUEY<<

Der Bell UH-1D gehört fraglos zu einem der bekanntesten und langlebigsten Hubschrauber weltweit. ... Mit faszinierendem Bildmaterial sowie einer beeindruckenden Menge an Details beleuchtet Robert Busse in diesem Band kenntnisreich die lange Geschichte des UH-1D in deutschen Diensten.



Details zum Flugzeugmuster Ju-52 findet der interessierte Leser in den beiden folgenden Büchern:
Meine Erlebnisse als Ju 52-Transportflieger 1940- 1944

In diesem von Prof. Dr. Horst Dinter verfassten Buch werden wahre Begebenheiten aus den Transporteinsätzen mit der Ju-52 geschildert, wie sie sich während des zweiten Weltkrieges täglich ereigneten. Menschlichkeit in der Fliegerei und die Verbundenheit mit der Ju-52 stehen bei diesen Geschichten immer im Vordergrund.

Mein Leben als Flugpionier und Flugkapitän der Deutschen Lufthansa 1914 – 1944

Ich flog als Erster die Ju-52/D-AQUI.

Dieses Buch schildert die bescheidenen Anfänge der Skandinavienfliegerei, meist mit Junkers-Flugzeugen von 1914 bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges. Als am Anfang der dreißiger Jahre im Skandinavien-Flugdienst die mit Schwimmern versehene Ju 52 als Passagierflugzeug eingesetzt wurde, hatte man hier einen Status erreicht, der kaum noch zu überbieten war. Hierzu gehörte auch die Ju-52 /D-AQUI "Fritz Simon", die 1936 erstmals von Flugkapitän Joseph Kaspar im Liniendienst zwischen Kopenhagen und Oslo geflogen wurde und heute noch als D-AQUI "Berlin-Tempelhof" so manches Fliegerherz erfreut.



Speziell zur Geschichte der ausgestellten Ju-52 und zu den Exponaten in der Halle findet man schließlich noch die Broschüre:

Unsere Ju-52 auf dem Fliegerhorst Wunstorf

Alle vorgestellten Bücher und Broschüren können in der Ju-52-Halle erworben werden.

IABG. Die Zukunft.

Automotive • InfoKom • Mobilität, Energie & Umwelt
 Luftfahrt • Raumfahrt • Verteidigung & Sicherheit

Karriere bei IABG

Wir bieten integrierte, innovative Lösungen in technologieintensiven Branchen. Finden Sie es spannend, heute schon an Themen der Zukunft zu arbeiten und mit Ihrem Engagement und Ihrer Kompetenz dazu beizutragen, die Welt von morgen mitzugestalten?

Wir suchen im Bereich **Verteidigung & Sicherheit** u.a. Experten für operationelle Fragestellungen im Bereich Kampfflugzeuge (gn) • Programm-Manager für Operations Transport- und Sonderflugzeuge (gn) • Analysten für fliegende Waffensysteme (gn) • (Senior) Projektleiter für Lenkflugkörper-Simulationsmodelle (gn) • Projektingenieure Sensorik für Nachrichtengewinnung & Aufklärung (gn) • Systemanalytiker für Lenkflugkörper und fliegende Waffensysteme (gn).

Dann sind Sie bei uns genau richtig! Berufseinsteigern (gn) bis hin zu erfahrenen Experten (gn) bieten wir vielfältige Karriereemöglichkeiten.

EINEN ÜBERBLICK ÜBER UNSERE AKTUELLEN STELLEN FINDEN SIE HIER:

karriere.iabg.de



LinkedIn

XING

kununu