

DAS FLIEGENDE BLATT



Die Zeitung für den Fliegerhorst Wunstorf



April 2021

Ausgabe 63





Ausgezeichnet LTG 62 fliegt 20 Jahre unfallfrei!

Die Sicherheit im Flugbetrieb steht immer an erster Stelle. Hiervon hängen Menschenleben ab. Das LTG 62 hat Anfang Dezember eine Auszeichnung für 20 Jahre unfallfreies Fliegen erhalten.

"Allen Angehörigen des Verbandes spreche ich für diese besondere Leistung auf dem Gebiet der Flugsicherheit meinen Dank und meine Anerkennung aus". So bringt es Brigadegeneral Peter Klement, General Flugsicherheit in der Bundeswehr, auf einer Urkunde für das gesamte Geschwader zum Ausdruck. Der Kommodore des LTG 62, Oberst Christian John, konnte diese Urkunde und eine in dunkelblauen Kristall gehaltene Trophäe persönlich in Köln entgegennehmen.

Eine besondere Leistung, die nicht nur mit dem A400M erbracht wurde. Es ist zwar das neueste Transportflugzeug der Luftwaffe und wird mittlerweile fest mit dem LTG 62 verbunden, ist jedoch erst seit Ende 2014 in Wunstorf im Einsatz. In dem Zeitraum, für den die Auszeichnung steht, wurde bis 2015 noch weltweit mit der Transall agiert und bis 2010 zusätzlich noch die Bell UH-1D durch das Geschwader genutzt und sicher geflogen.

Der Kommodore fliegt selbst

In der aktuellen Lage der Pandemie können solche Auszeichnungen leider nicht standesgemäß erfolgen. Anstelle eines feierlichen Appells mit allen am Flugbetrieb Beteiligten – und somit den direkt ausgezeichneten Personen - konnte die Übergabe nur im kleinsten Kreis erfolgen. Hierfür flog Oberst Christian John als Pilot selbst mit dem A400M nach Köln und war über diese Auszeichnung hochofrend. "20 Jahre unfallfreier Flugbetrieb mit drei Flugzeugmustern, das ist das Ergebnis von Generationen erfolgreicher Flugsicherheitsarbeit. Ich freue mich sehr!", so John.

Informationsbesuch des Inspektors des Sanitätsdienstes der Bundeswehr

Der vom Kommodore geflogene A400M war in der Woche für die Ausbildung von medizinischem Fachpersonal für medizinische Evakuierungen (MedEvac) vorgesehen. Daher war die 54+26 als fliegende Intensivstation eingerichtet. So konnte am gleichen Tag, dem zu einem Informationsbesuch im Zentrum für Luft- und Raumfahrtmedizin der Luftwaffe (ZentrLuR-MedLw) anwesenden Inspekteur des Sanitätsdienstes der Bundeswehr, Generaloberstabsarzt Dr. Ulrich Baumgärtner, die medizinischen Möglichkeiten des A400M vorgestellt werden. Ihm und Generalarzt Dr. Bernhard Groß, dem Leiter des ZentrLuRMedLw, stellten Oberst John und Oberfeldarzt Astrid Berg, die Leitende Fliegerärztin des LTG 62, den A400M MedEvac vor.

Beeindruckend

Der Inspekteur zeigte sich danach begeistert von dem, was er gesehen hatte. "Es beeindruckt mich, was das Team Luftwaffe und der Sanitätsdienst gemeinsam mit dem A400M auf die Beine gestellt haben. Es ist eine hervorragende Kooperation die insbesondere für die Soldatinnen und Soldaten im Auslandseinsatz Vertrauen schafft, im Notfall schnell und optimal medizinisch betreut zu werden.(...) Weiter so!"

Text: ROS Martin Buschhorn

Bilder: OSG Simon Otte

Inhalt

Seite

20 Jahre unfallfrei	2
Grußwort Kommodore	3
Teamwork im Corona Einsatz	4-5
Unser Nachwuchs	6-7
Im Einsatz am Boden	8
Staffelübergabe	9
Mit 110 Tonnen auf Schotter	14-17
Multinationales Transportprojekt	18
Spende für die Hoffnung	19
Wechsel im Dock	20-21
Historische Seite	22-23
Infos und mehr...	24
Historische Momente und Geschichten	25
Editorial in eigener Sache	25
Impressum	25



ten für Einsatzpersonal unterstützen unsere Soldaten und Soldatinnen seit längerer Zeit auch Pflegeeinrichtungen im Raum Dortmund an 7 Tagen in der Woche, rund um die Uhr. So leisten auch wir als LTG 62 einen wertvollen Beitrag zur Bewältigung der Krise, nicht nur innerhalb der Bundeswehr, sondern auch für die Zivilgesellschaft. Für die Einheiten des LTG 62 ist das eine echte Herausforderung, denn in einem komplexen und hochtechnisierten Verband wie dem LTG 62 hat jeder seinen Platz und seine Aufgabe. Fehlt jemand, so muss seine Arbeit durch andere übernommen werden. Im Verband betrifft das derzeit über 100 Dienstposten. Dennoch gelingt es uns, die Kernaufträge im logistischen und taktischen Lufttransport sowie der luftgestützten medizinischen Evakuierung weiterhin vollumfänglich zu erfüllen. Der Preis ist eine Mehrbelastung für viele Geschwaderangehörige.

Die Bereitschaft, diese zu tragen, zeigt wiederum das Engagement und die Hingabe mit der unsere Soldatinnen und Soldaten ihren Dienst versehen. Dafür spreche ich allen Beteiligten meinen Dank und meine Anerkennung aus.

Dass man auch in der Krise Höchstleistungen erbringen kann, zeigt die Verleihung des Flugsicherheitspreises und die Auszeichnung unseres Fliegerarztbereiches als bester der Luftwaffe. Die entsprechende Berichterstattung finden Sie in diesem Heft.

Ich bin zuversichtlich, dass wir diese Krise bis zum Spätsommer dieses Jahres überwunden haben werden – so zuversichtlich, dass ich die Durchführung des traditionellen Biwaks des Lufttransports für den 9. September dieses Jahres angesetzt habe. Lassen Sie uns die Daumen dafür drücken, dass es klappt. Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre dieser Ausgabe des "Fliegenden Blattes" und freue mich, Sie alle im September dieses Jahres in Wunstorf, hoffentlich gesund und endlich wieder persönlich, begrüßen zu können.

Ihr Christian John

Liebe Leserinnen und Leser des Fliegenden Blattes,

ich begrüße Sie recht herzlich aus Al Azraq in Jordanien, wo ich seit dem 30. März als Kommandeur des Deutschen Einsatzkontingentes Counter Daesh / Capacity Building Irak eingesetzt bin.

Seit über einem Jahr leben und arbeiten wir jetzt unter dem Einfluss der Corona Pandemie. Eine so lange Zeit, dass uns die Einschränkungen und Regeln fast schon wie die Normalität vorkommen. Wir haben gelernt mit dieser Lage zu leben, haben wirksame Strategien entwickelt, damit umzugehen.

Auch die Frauen und Männer des LTG 62 haben es erneut geschafft, ihrem Auftrag, ohne jegliche Abstriche gerecht zu werden. Und das, obwohl die Rahmenbedingungen zweifellos schwieriger geworden sind. Neben der Betreuung von isolierten Unterkünf-

meerenergie
die Marke der Stadtwerke Wunstorf

Stadtwerke Wunstorf GmbH & Co. KG
An der Nonnenwiese 7, 31515 Wunstorf
Telefon (0 50 31) 95 40-0
E-Mail info@stadtwerke-wunstorf.de

Wir denken grün!

Grünstrom ohne Aufpreis. Der Umwelt zuliebe.

www.stadtwerke-wunstorf.de



Corona: Hilfseinsatz für Portugal in Wunstorf gestartet

Am 3. Februar startete vom Fliegerhorst Wunstorf ein Bundeswehr-Airbus A400M Richtung Portugal. An Bord der Maschine waren 26 Sanitätssoldatinnen und -soldaten. Das Team bestand aus Ärzten und Pflegekräften, die zu ihrem Hilfseinsatz in das besonders von der Corona-Pandemie betroffene Land flogen.

Der Wecker klingelte schon früh. Bereits um 4:00 Uhr startete der Tag für die Soldatinnen und Soldaten, die, ganz im Zeichen der europäischen Solidarität, nach Portugal entsandt werden. Auf einer weißen Tafel stehen die Grüße des Leitverbandes:

"Die 1. Kompanie des Kommando Schnelle Einsatzkräfte Sanitätsdienst wünscht dem Einsatzverband Portugal alles Gute, viel Erfolg und eine gesunde Heimkehr!"

Müde, aber durch die Grüße aufgemuntert, verlässt das Team pünktlich um 5:00 Uhr die Evenburg-Kaserne im ostfriesischen Leer. Ziel ist der Fliegerhorst Wunstorf, Heimat des Lufttransportgeschwaders 62. Der A400M bringt neben dem 26-köpfigen Sanitätspersonal auch das dringend benötigte Material, wie Beatmungsgeräte, Infusionspumpen und Verbrauchsmaterial, in das Krisenland. In Lissabon wurde die Maschine von der portugiesischen Gesundheitsministerin und dem Verteidigungsminister empfangen.

Gesundheitssystem ist am Limit

Der Inspekteur des Sanitätsdienstes der Bundeswehr, Generaloberstabsarzt Dr. Ulrich Baumgärtner, begleitete seine Soldatinnen und Soldaten. In einem Pressestatement kurz vor dem Abflug des Airbus A400M betonte der ranghöchste Sanitätsoffizier die

schwierige Lage in Portugal. Grund dafür ist auch die neue britische Virusvariante. Die Kapazitäten in den Krankenhäusern seien ausgeschöpft. Dabei liegen solche Hilfsleistungen quasi in der DNA des Sanitätsdienstes der Bundeswehr. Dies zeigt die derzeitige Corona-Pandemie, wo zahlreiche Sanitätskräfte unter anderem in Impfzentren, Gesundheitsämtern oder in Pflegeheimen eingesetzt werden.

"Als Sanitätsdienst ist es in unserer DNA dort zu helfen, wo wir gebraucht werden."



Generaloberstabsarzt Dr. Ulrich Baumgärtner spricht auf dem Fliegerhorst Wunstorf vor den Medienvertretern über die Hilfeleistung Portugal

Die Bundeswehr-Sanitäter sollten drei Wochen ein ziviles Krankenhaus unterstützen. Ein mitgereistes Hygieneteam konnte gegebenenfalls auch weitere Krankenhäuser unterstützen.

Am 25. Januar wandte sich die portugiesische Gesundheitsministerin Marta Temido mit einem Hilfsersuchen an die Bundesministerin der Verteidigung, Annegret Kramp-Karrenbauer. Mit Blick auf das dramatische und hochdynamische Infektionsgeschehen in ihrem Land bat die Gesundheitsministerin um dringende personelle und materielle Unterstützung aus Deutschland.

Bereits einen Tag später flog ein medizinisches Erkundungsteam nach Lissabon. Das Team sprach mit Vertretern des Verteidigungsministeriums und der Gesundheitsbehörden. Mit den Ergebnissen des Erkundungsteams wurden ressortübergreifend und in Abstimmung zwischen beiden Ländern die benötigte Hilfe vereinbart. Der Einsatz endete am 26.03.2021, nachdem am 23.02.2021 einmalig ein Kontingentwechsel erfolgte.

Text: PIZ San/Uwe Henning/ Bilder: Jane Schmidt



Für alle im Bereich des Fliegerarztes überreichte Generalarzt Dr. Groß eine Urkunde.

Fliegerarztbereich LTG 62 erhält Annual Award für Leistung im Kampf gegen Pandemie

Die Lufttransportverbände der Luftwaffe sind seit jeher im Fokus der Öffentlichkeit und politischer Entscheidungsträger, was die Sicherstellung des Verwundeten- und Krankenlufttransports betrifft. Mit dem Auftreten der COVID-19-Pandemie in Europa und den damit verbundenen besonderen Aeromedical-Evacuation-Aufträgen waren jedoch bisher unbekannte Hausforderungen binnen kürzester Zeit zu lösen.

Unbekannte Risiken und Herausforderungen für alle Beteiligten

Es waren nicht nur die Patienten und deren für Krankentransporte in der Luft schwerste und schwankende Erkrankungsbilder zu bedenken, sondern auch die unbekanntes Sars-CoV-2-Infektionsübertragungsrisiken zu beachten. Ein Risiko, dass nicht nur das medizinische Personal, sondern die gesamte Besatzung und alle weiteren Beteiligten betraf. Dies schafft zusätzliche Sorgen und Unsicherheiten bei Patient und Helfern, mit denen die Mediziner professionell umgehen mussten. Abends ging es dann nach den Einsätzen wie z.B. in Straßburg, mit teils sehr mulmigen Gefühlen nach Hause und zur Familie. Neben der reinen Flugdurchführung kamen die umfangreichen Vor- und Nachbereitung der Flüge hinzu. Wie in ganz Deutschland, musste auch hier ein Engpass an wichtigem Material wie Schutzausstattungen, oder arteriellen RR-Sonden kompensiert werden. Eine Herkulesaufgabe. Am 29. März 2020 startete in Wunstorf ein A400M-MedEvac in Richtung Straßburg/Frankreich um Patienten zur Behandlung nach Deutschland zu fliegen.

Hervorragende Leistungen

Für den Generalarzt der Luftwaffe, Dr. Bernhard Groß, waren die hierbei gezeigten hervorragenden Leistungen der Grund, den bei der 65. Fliegerarzttagung im November verliehenen Annual Award als "Team-Auszeichnungen" an zwei Fliegerarztbereiche zu vergeben.

Text: ROS Martin Buschhorn

Bilder: Lt Melanie Dittmann/OSF Stephan Ink



LTG 62 unterstützt Pflegeheime in Dortmund

Deutschlandweit breitet sich die COVID-19 - Pandemie aus. Die Bundeswehr unterstützt dabei u.a. in Gesundheitsämtern und Pflegeeinrichtungen mit helfenden Händen. Seit dem 12. Januar sind 33 Soldatinnen und Soldaten des Lufttransportgeschwaders 62 (LTG 62) vom Fliegerhorst Wunstorf, in fünf Dortmunder Seniorenheimen im Einsatz.

Fiebertemperaturen statt IT-Technik am A400M – selbstverständlich!

Ihre Aufgabe beschränkt sich dabei auf rein administrative Aufgaben, keine Pflegetätigkeiten. Neben der Unterstützung bei der Schnelltestung von Besuchern, sind dies Dinge wie Bettenmachen, oder Brotschmierer. Hierdurch kann das ausgebildeten Fachpersonal der Einrichtungen entlastet werden und hat mehr Zeit sich direkt um die pflegebedürftigen Menschen zu kümmern. Für Hauptmann Thomas Wenzel, IT-Offizier im LTG 62, ist der Aufgabenwechsel keine Frage. "Diese Pandemie trifft uns alle und kann nur gemeinsam bewältigt werden. Daher war es für mich, aber auch meine Kameradinnen und Kameraden selbstverständlich zu unterstützen."

Schnelle Hilfe – 200 km entfernt vom Standort

Bei ihrer Ankunft wurden die Soldatinnen und Soldaten den Verantwortlichen der Pflegeeinrichtung in die verantwortungsvollen Aufgaben eingewiesen. Auch der Leiter des Sozialamtes, Jörg Süshardt, begrüßte die Einsatzkräfte und dankte "für die rasche und professionelle Umsetzung des Hilfsantrages vom 18. Dezember."

Bereits seit drei Monaten unterstützt die Bundeswehr das Gesundheitsamt in Dortmund mit Personal bei der Verfolgung von Infektionsketten. Der vorerst bis zum 19. Februar geplante Einsatz wurde aktuell bis zum 30.04.2021 verlängert.

Text: RHS Martin Buschhorn

Bilder: Luftwaffe



Trotz Pandemie – Nachwuchspiloten beenden erfolgreich die Ausbildung

In Deutschland, über Europa und in Nordamerika findet die Ausbildung der angehenden Transportpiloten der Luftwaffe durch das LTG 62 statt. Trotz Covid-19 haben Anfang November zwölf junge Nachwuchspiloten der Crew 08/18 ihre "Schwinge" erhalten.

Am Ende der zweijährigen Transportpilotenausbildung steht die Graduierung. Hierbei erhalten die jungen Luftfahrzeugführer ihren Militärluftfahrzeugführerschein und die "Flugzeugführerschwinge". Ein bedeutender Moment im Leben eines Piloten, ein Moment, der eigentlich zusammen mit Freunden und der Familie begangen wird. Nicht so in diesem Jahr. Aufgrund der aktuellen Situation fand die Übergabe in einem den Hygieneregeln entsprechenden und auf das Minimum reduzierten, militärischen Rahmen statt. Die sonst folgende Feier mit den Familien und Freunden fiel aus.

"Zur Bewältigung der Krise müssen alle beitragen"

Der stellvertretende Kommandeur des LTG 62, Oberst Wolfgang Stern, brachte die Besonderheiten in seiner kurzen Ansprache auf den Punkt. "Unzählige Menschen in Deutschland sind direkt von der Krise betroffen, durch Erkrankung, wirtschaftliche Nachteile und soziale Isolation. Zur Bewältigung der Krise müssten alle beitragen.", so Stern. Weiterhin würden viele Angehörige der Bundeswehr die Zivilgesellschaft unterstützen. In Gesundheitsämtern, Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen. "Sie alle bringen persönliche Opfer." Vor diesem Hintergrund sei eine nicht ganz angemessene Graduierung vergleichsweise klein und zu verschmerzen.

Lufttransport ist immer im Einsatz

Nach 27 Monaten Ausbildung, unzähligen Theoriestunden und Prüfungen, sowie Flügen mit drei Ausbildungsmustern, haben es die zwölf Nachwuchspiloten geschafft. Sie werden mit der Verleihung der Schwinge ein Teil der Gemeinschaft der Militärflugzeugführer sein.

Für Oberst Stern etwas Besonderes. "Sie können und sollten stolz darauf sein". Dabei nutzte er die Möglichkeit, den Piloten einen Blick in die Zukunft aufzuzeigen. "Schon bald werden Sie Verantwortung übernehmen für Ihre Crew, ihre Passagiere und für all diejenigen, die Sie mit Ihrem Auftrag unterstützen", denn der Lufttransport sei immer im Einsatz. "Wir sind die ersten im Einsatzgebiet und die letzten die es wieder verlassen", so der stellvertretende Kommandeur.



Nach zwei Jahren Ausbildung der lang ersehnte Moment. Der Erhalt der „Schwinge“.

Modernste Luftfahrzeuge

An einem Beispiel schilderte er es noch etwas genauer. "Sie werden Situationen erleben, in denen Sie morgens mit Ihrer Familie frühstücken, abends dann mit Splitterschutzweste in Mali, oder in Afghanistan das Beladen Ihres Flugzeuges überwachen und sich am nächsten Tag zu Hause die Neuigkeiten aus der Nachbarschaft berichten lassen."

Dabei können sich die Piloten auf die modernsten Luftfahrzeuge freuen, die die Luftwaffe zu bieten hat. Ob A400M, die neuen Flugzeuge der Flugbereitschaft, oder auch die unbemannten Aufklärungssysteme der Luftwaffe, nach weitergehender Ausbildung werden diese den Piloten anvertraut. Für Oberst Stern ein Vertrauensvorschuss "Man wird sich auf Sie verlassen. Ihre Aufgabe wird es sein, diesem Vertrauen gerecht zu werden".

Text: ROS Martin Buschhorn/Bilder: OSG Simon Otte



26 Auszubildende erhalten Facharbeiterbriefe

Familie und Freunde, Ausbilder und Vorgesetzte, vielleicht sogar Vertreter der Kommunalpolitik und der Berufsschule - so stellt man es sich vor, wenn nach dreieinhalb Jahren intensiver Ausbildung die Facharbeiterbriefe übergeben werden. Auch die 26 Azubis der Ausbildungswerkstatt (ABW) des LTG 62 hätten es sich so gewünscht. Doch anders als sonst erfolgte die Übergabe unter Einhaltung der geltenden Aufgaben einzeln und ohne Gäste.

Übergabe im kleinsten Kreis

Die Übergabe an die Prüflinge fand im großen Saal des alten Kinos auf dem Fliegerhorst statt. Hier konnten die geltenden Hygieneregeln und die Abstände am besten eingehalten werden. Der Kommodore des LTG 62, Oberst Christian John, lies es sich nicht nehmen die Facharbeiterbriefe zu übergeben, auch wenn in diesem Jahr der persönliche Handschlag ausbleiben musste. Insgesamt wurden 17 Fluggerätmechaniker/-innen

(Instandhaltungstechnik) und 9 Elektriker/-innen (Geräte und Systeme) zu Facharbeiterinnen und Facharbeitern ausgebildet. Aufgrund von guten Leistungen konnten fünf von ihnen die Ausbildung verkürzen und bereits im Sommer die Prüfung erfolgreich ablegen.

Für Oberst John war dies eine besondere Leistung. "Die Fortführung der Ausbildung unter Corona-Bedingungen hat die Ausbildungswerkstatt wohl vor die größte Herausforderung ihrer 60-jährigen Geschichte gestellt. Mit höchsten Engagement, äußerst kreativen Ideen und viel Herzblut konnte die Ausbildung dennoch fortgesetzt, und mit der gewohnten Qualität und Professionalität zum Abschluss gebracht werden.", so der Kommodore in seiner kurzen Ansprache.

Ausbildung im Zeichen der Pandemie

Wie alle Unternehmen hat auch die ABW auf die Pandemie reagieren müssen. Während des ersten

Lockdowns wurden zunächst alle Auszubildenden in ein vierwöchiges Homeoffice geschickt. Es wurde zu Hause gelernt und ständig Kontakt zwischen Auszubildenden und Azubis gehalten. Gerade die Elektriker profitierten dabei von ihren ohnehin zur Verfügung stehenden Laptops, die sie u.a. für die Programmierung von Schalttechniken nutzen. Da aber gerade technische Berufe der Praxisanteil immens wichtig ist und nicht im Homeoffice beigebracht werden kann – Triebwerke z.B. hat man ja nicht zu Hause - wurde danach in das wöchentliche Ausbildungssystem (Szenario B) gewechselt. Durch strikte Einhaltung des Hygienekonzeptes, versetzte Pausenzeiten und eine generelle Maskenpflicht konnte die Ausbildung relativ "normal" fortgeführt werden.

Auch die schulische Ausbildung wurde bestmöglich unterstützt. Als die Problematik der Pandemie auch die Berufsschulen vor Herausforderungen stellte, erhielt die Berufsschule Neustadt das Angebot, den großen Saal der ehemaligen UHG des Fliegerhorstes als Klassenraum für die Fluggerätmechanikerklasse zu nutzen. So fand dort Unterricht statt, wo früher Feste gefeiert wurden.



Im dritten und vierten Ausbildungsjahr werden unter Aufsicht auch Arbeiten am A400M durchgeführt.

Für herausragende Ausbildungsleistungen ausgezeichnet

Der Einsatz hat sich für die jungen Menschen mit sehr guten Prüfungsergebnissen ausgezahlt. Besonders gut gelang es Lukas Mohr. Er ist Lehrjahrbester und sogar der Landesbeste im Ausbildungsberuf Fluggerätmechanik (Instandhaltungstechnik) Hierfür wurde von der IHK zusätzlich ausgezeichnet. Dies war nicht das erste Mal. Regelmäßig überzeugen die Azubis der ABW des LTG 62 mit guten und sehr guten Ergebnissen. Ein Erfolg an dem auch auf das Ausbildungsteam und die Unterstützung aus den Technischen Staffeln des LTG 62 einen großen Anteil haben.

Text: RHS Martin Buschhorn Bilder: Simon Otte



Ich bin iM EINSatz: Der stille Retter

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.

Mein Name ist Oberfeldwebel Kevin G. und ich kümmere mich um die Rettungssysteme und Flugausrüstung unserer Besatzungen des Transportflugzeuges A400M. Als gebürtiger Hannoveraner bin ich froh, 2016 meine militärische Heimat im nahen Wunstorf gefunden zu haben. Das war jedoch nicht immer so. Schon Anfang der 2000er-Jahre diente ich für fünf Jahre in der Deutsch-Französischen Brigade in Baden-Württemberg. Mit meiner damaligen Kompanie war ich bereits in Afghanistan im Einsatz. 2007 habe ich die Bundeswehr verlassen. Da mir die Zeit damals aber sehr gefiel, wollte ich unbedingt zurück. Vor einigen Jahren hat es dann geklappt, ich habe den Weg zurück in die Bundeswehr geschafft. Statt in der Infanterie zu dienen, bin ich nun im technischen Bereich bei der Luftwaffe tätig. In diesem neuen Umfeld bin ich nun im Einsatz in Jordanien bei Counter Daesh und versorge unsere A400M-Crews mit Ausrüstung für den absoluten Ernstfall.

Das ist meine Aufgabe im Einsatz.

Ein Ernstfall tritt ein, wenn ein Flugzeug unplanmäßig in feindlichem Territorium notlandet oder – gottbewahre – abgeschossen wird. Damit die Besatzung in diesem Fall am Boden durchhalten kann, stelle ich die Überlebensausrüstung bereit. In Rucksäcken und Westen ist alles enthalten, was man für einige Tage in unbekanntem Terrain benötigt. Hierzu zählen zum Beispiel Trinkwasser und warme Kleidung. Aber auch Leuchtmittel und Signalgeräte gehören dazu.

Vor jedem Flug gebe ich die Ausrüstung an die Crew aus. Nach jedem Flug bekomme ich diese zurück, um sie zu prüfen, zu warten und zu pflegen. Somit ist sichergestellt, dass die Ausrüstung immer in funktionsfähigem Zustand ist, bevor die Crew abhebt. Zum Glück ist noch kein Fall eingetreten, in dem die Ausrüstung benötigt wurde. Ehrlich gesagt hoffe ich auch, dass das nie der Fall sein wird.



Mit großer Sorgfalt überprüft OFw Kevin G. die Schutzwesten der Crew des A400M

Das macht meine Tätigkeit hier besonders.

Besonders an meinem Einsatz ist, dass ich all diese Tätigkeiten höchst eigenverantwortlich ausübe – und das zu fast jeder Tages- und Nachtzeit. Im Regelfall muss ich schon zwei Stunden vor einem Flug die Ausrüstung aus-

geben. Dementsprechend habe ich bei wechselnden Flugplänen so gut wie nie denselben Tagesablauf. Doch das ist bei fast allen von uns der Fall, die in der Technik oder im Flugbetrieb tätig sind. Wir sind hier schließlich im Einsatz, da ist der geregelte Tagesablauf die Ausnahme.

Eine ebenso große Besonderheit ist, dass die Crew des A400M nur mit voll funktionsfähigen Notausstattungen abheben darf.

Bilder: PAO und Counter Daesh

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



Wechsel an der Spitze der A400M-Staffel zur Spezialkräfteunterstützung

Vor gut zwei Jahren, am 08. Januar 2019, wurde die 3. Fliegende Staffel des LTG 62 in Dienst gestellt. Ihre Aufgabe ist u.a. der Einsatz des A400M bei militärischen Evakuierungsoperationen und die Unterstützung von Spezialkräften. Mitte Dezember hat es einen Führungswechsel an der Spitze gegeben.

Aufbauarbeit als erster Staffelkapitän – zum zweiten Mal

Als Oberstleutnant Sebastian Demitz die Führung der neu aufgestellten 3. Fliegenden Staffel übernahm, konnte er auf einen großen Erfahrungsschatz zurückgreifen. Er hatte das zweite Mal in seiner Karriere, die Ehre, eine Fliegende Staffel als "erster" Staffelkapitän zu übernehmen. Direkt davor hatte er auch die 2. Fliegende Staffel des LTG 62 für dreieinhalb Jahre geführt, aufgebaut und geformt. Sein Dank galt dabei seinen Staffelfellowen. Trotz der geringen Zahl an Mitgliedern, blicke die Staffel auf eine bemerkenswert hohe Gesamtzahl an Einsatztage zurück. Weiterhin sei neben der immer noch andauernden Grundsatzarbeit Großartiges erreicht worden. Als Beispiel nannte er die Etablierung der Ausbildung von Air Mobile Protection Teams (AMPT) in Wunstorf. "Für die Leistungen der zurückliegenden Zeit möchte ich mich als scheidender Staffelkapitän bei allen Angehörigen der Einheit ausdrücklich bedanken und spreche Ihnen meinen Respekt aus.", so Demitz.

Übergabe als formeller Akt im Büro

Leider konnte der Abschied nicht gebührend erfolgen. Waren bei seiner Kommandoübernahme im Rahmen eines militärischen Appells, noch alle Staffelfellowen und weitere Gäste anwesend, musste der Abschied pandemiebedingt im kleinsten Kreis erfolgen. Im Büro von Oberstleutnant Danilo Lewtschenko, dem Kommandeur der Fliegenden

Gruppe des LTG 62, wurde die formelle Kommandoübergabe vollzogen.

Oberstleutnant Demitz habe mit noch sehr wenigem Personal, aber dafür umso größerem persönlichen Engagement die Wege vorbereitet, um mit dem A400M das gegebene Aufgabenportfolio erfüllen zu können. Ab Anfang 2022 würde die Aufgabe zur Unterstützung der Spezialkräfte vom letzten Transall-Geschwader in Hohn übernommen, in 2023 sogar im Rahmen einer ständigen Bereitschaft im Rahmen der NATO Response Force sichergestellt. "Er hat den Kern der Staffel geformt und begonnen den A400M bei den Spezialkräften bekannt zu machen. Für all das möchte ich mich ausdrücklich bedanken.", so Lewtschenko. Zukünftig wird Oberstleutnant Demitz im Luftwaffentruppenkommando in Köln tätig sein. Dort wird er sein Fachwissen im Bereich Spezialkräfteoperationen (SpezOp) einbringen können.

Aufbauarbeit wird fortgesetzt

Zum neuen Staffelkapitän wurde Major Daniel Weiter ernannt. Durch seine Ausbildung an der Führungsakademie der Bundeswehr, seine fliegerische Vorerfahrung, aber auch die Jahre im europäischen Lufttransportkommando (EATC) in Eindhoven, hätten ihn, so Oberstleutnant Lewtschenko, bestens darauf vorbereitet. Der Kommandeur der Fliegenden Gruppe sei überzeugt davon, dass er diese neue Aufgabe sehr gut meistern würde.

Major Weiter dankte seinem Vorgänger, für die "großartige Arbeit beim Aufbau dieser Staffel." Er werde sein Möglichstes tun, die von ihm begonnenen Schritte in dieser Staffel "bis zur Einsatzreife voranzutreiben, wohlweislich, dass dies kein einfacher Weg werden wird (...)". Hierzu brauche er jedoch die Angehörigen der 3. Staffel. "Ich freue mich auf unsere gemeinsame Zeit!"

Text: ROS Martin Buschhorn
Bilder: SF Jan-Patrique Ellermann



Die Fahrzeugnavigationsanlage – auf steinigigen Wegen in die Zukunft

Kreta. 07:30 Uhr. 2. Kampfstaffel der FlaRakGrp 26. Es ist ein Montagmorgen im Oktober 2017 - die Sonne beginnt bereits den Horizont einzufärben, Tau bedeckt die felsige Landschaft. Der junge Oberleutnant bekommt von seinem Chef die Movement Warning Order ausgehändigt. Sie enthält alle Informationen, die der Oberleutnant für seinen Auftrag benötigt. Ohne Umwege geht's zurück zu seinem Erkundungsteam. Stabsfeldwebel R. und Hauptfeldwebel K. warten bereits auf ihren Erkundungsoffizier, kurz ErKO. Die Kisten sind gepackt, die Akkus für die GPS-Geräte sind geladen, der Wolf mit eingerüsteter FNA (Fahrzeugnavigationsanlage) ist abfahrbereit. Schnell sind die Koordinaten ausgewertet und ein möglicher Stellungsbereich auf der Karte ausgemacht. Es wird Zeit für die Erkundung im Gelände, denn viele geographische Eigenheiten machen sich erst vor Ort bemerkbar. Sind die Straßen und Wege auch mit überbreiten Fahrzeugen befahrbar? Wie ist der Untergrund beschaffen? Hat sich die Vegetation verändert? Können die von der Führung geplanten Koordinaten so verwendet werden oder gibt es gute Gründe davon abzuweichen?

Das Erkundungsteam um Oberleutnant C. hat neben seiner umfangreichen Ausrüstung eine ordentliche Checkliste im Gepäck, die es nun sauber, aber schnellstmöglich abzuarbeiten gilt. Elementarer Bestandteil dieser Ausrüstung ist die FNA – sie ist DAS Werkzeug der Erkunder der FlaRak. Doch was kann die FNA, wozu wird die konkret verwendet und warum war eine Modernisierung längst überfällig? Zeit, Antworten zu finden.

Was kann die FNA?

Die Besonderheit der FNA erkennt man am besten im direkten Vergleich zu einem herkömmlichen Fahrzeug mit Navi. Egal ob TomTom, Garmin oder das eigene Smartphone, alle Navigationsgeräte beziehen ihre Positionsdaten über Satelliten, die sich in der Erdumlaufbahn befinden. Um nun die eigene Koordinate auf der Erde festzustellen, muss ein Navigationsgerät lediglich seine Entfernung zu mindestens drei Satelliten ermitteln und schon kann die eigene Position trianguliert werden. Was aber, wenn diese Signale ausfallen, gestört oder überlagert werden? Reine GPS-basierte Navigationsgeräte sind dann unbrauchbar, die FNA allerdings nicht. Warum?

Die FNA nutzt nicht nur einen GPS-Empfänger, um ihren Standort zu ermitteln, sondern sie greift auf die Wegdaten des Fahrzeugs zurück. Dafür misst der elektrische Wegdatenaufbereiter (EWA) die zurückgelegte Strecke und die Fahrtrichtung direkt am Fahrzeug und übermittelt diese Daten an die Recheneinheit. Diese errechnet hieraus die Position des Fahrzeugs in Relation zum Startpunkt. Bei ungestörtem GPS-Empfang erfolgt eine automatische Korrektur des Standortes mittels der empfangenen Positionsangaben. Ist der Empfang jedoch von geringer Güte, kann der Standort weiterhin allein über die Wegdaten berechnet werden. Anzeigt werden diese Informationen auf dem Kartengerät, welches auch zur Dateneingabe dient.

Wozu wird die FNA verwendet?

Nachdem wir die Funktionsweise der FNA beleuchtet haben, erschließt sich ihre Daseinsberechtigung vergleichsweise schnell: Sie ermöglicht eine ausfallsichere und störungsunanfällige, koordinatengestützte Erkundung im Felde und ist damit von essentieller Bedeutung für das Waffensystem PATRIOT, da bei diesem bodengebundenen Luftverteidigungssystem die strategische Positionierung sowie die Qualität der Standortkoordinaten maßgeblichen Einfluss auf seine Effektivität haben. Oder kurz: falscher Ort – schlechter Schuss.



Der alte PLGR und der neue ERGR II



Das neue Tablet im Fahrzeug

Die Modernisierung der FNA

Um nun zu verstehen, wie die FNA modernisiert wird und was sich damit für den Nutzer verbessert, habe ich mich in das "Lötlabor" des Systemzentrums 23 begeben:

"Die Idee, die FNA zu modernisieren, war im Systemzentrum 23 bereits im Jahre 2011 geboren. Damals waren wir mit der Instandhaltung der Elektronik beauftragt und dachten uns, dass zumindest dieses veraltete Kartengerät unbedingt erneuert werden müsste. Wie das dann häufig so ist, brauchte die Idee einige Zeit, um Fahrt aufzunehmen und zu einem umsetzbaren Plan zu werden. In dieser Zeit fingen wir bereits an zu tüfteln und sprachen auch mit Erkundern aus den FlaRak-Verbänden, um deren Bedürfnisse kennenzulernen. Dabei erfuhren wir, dass die alten Teile häufig gar nicht mehr benutzt werden und stattdessen häufig mehr oder weniger dienstliche Ausweichmethoden Verwendung finden. Ein Grund mehr für uns, die eigentliche FNA wieder attraktiv zu machen, denn nur sie wertet die Wegdaten des Fahrzeugs aus und bietet damit einen enormen Sicherheitsgewinn."

Bis es 2019 zur ersten Mustereinrüstung am TAWZ in El Paso (Texas) kam, war es ein langer Weg, auf dem das Projekt mehrfach angepasst wurde, doch mittlerweile ist es bis zur Serienumrüstung nicht mehr weit. Diese besteht im Grunde aus drei Elementen, die unterschiedliche Vorteile mit sich bringen.

1. Kartengerät:

Offensichtlichste Veränderung im Zuge der Modernisierung ist sicherlich das Kartengerät. Das alte Gerät, in welches noch Papierkarten eingelegt werden müssen und zwei motorisierte Schienen den aktuellen Standort anzeigen, wird durch ein modernes, gehärtetes Tablet mit Touch-Display ersetzt werden. Die Software sorgt für das passende Kartenmaterial; unzählige Zusatzfunktionen lassen das Herz eines jeden Erkunders höherschlagen.

2. GPS-Gerät:

Der mittlerweile in die Jahre gekommene GPS-Empfänger PLGR (Precision Lightweight GPS Receiver) wird durch den 30 Jahre jüngeren ERGR II (Explosion Resistant GPS Receiver) ersetzt. Dieser ist nicht nur physisch robuster, sondern auch die Navigationsdaten sind deutlich zuverlässiger, als noch beim Vorgänger. Zusätzlich wird der ERGR II den kommenden M-Code unterstützen und auch auf die Navigationsdaten des Galileo-Projektes der ESA zugreifen können.

3. EWA:

Auch der elektrische Wegdatenaufbereiter bleibt nicht von der Modernisierung verschont. Neben kompakteren Abmessungen wurde vor allem an der



Das alte Kartengerät und das neue Tablet

Kompatibilität der Spannungsversorgung gearbeitet. So kann das neue Gerät sowohl mit 12V als auch mit 24V betrieben werden, wodurch die gesamte Anlage deutlich unabhängiger vom Trägerfahrzeug wird und mit geringerem Aufwand bei einem Ausfall in ein alternatives Fahrzeug umgebaut werden könnte.

Fazit

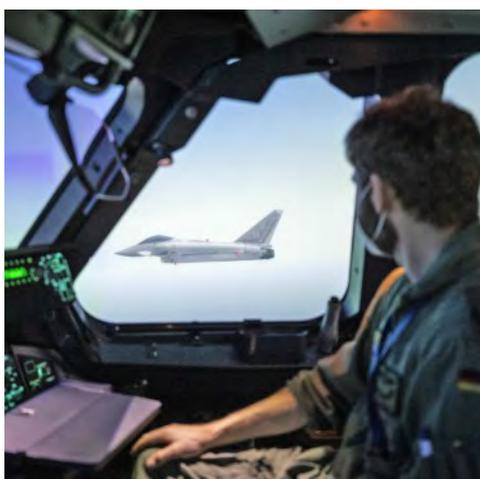
Alles in allem ist die Modernisierung der FNA ein Projekt, welches sich in Sachen Größe und Tragweite definitiv nicht verstecken muss – vor allem, wenn man sich vor Augen hält, dass das gesamte Projekt von der Idee bis zur Serie komplett im Systemzentrum 23 entstanden ist. Wie so häufig innerhalb der FlaRak geht es dabei viel um Obsoleszenzbeseitigung und Improvisationstalent, um ein in die Jahre gekommenes Waffensystem auch noch für die nächsten Jahre modern und einsatzbereit zu halten. Genau genommen wird auch das Nachfolge System von PATRIOT ein Erkundungsteam und eine redundante Navigation benötigen, weswegen ich mir für meinen Teil vorstellen könnte, dass die FNA auch noch ihren Weg in die FlaRak der nächsten Generation finden wird – so, wie sie immer ihren Weg findet.

Text und Bilder: SysZ 23 Hptm Cris Cybik



Digitale A400M-Flotte bekommt Zuwachs

Ganz ruhig ist der Flug bisher gewesen. Major Stefan und Hauptmann Thomas steuern den A400M in Richtung des freigegebenen Luftraums. Dort sollen bei der heutigen Mission vier Eurofighter in der Luft



Die künstliche Realität wird vom Simulator täuschend echt für die Crew erstellt.

betankt werden. Nach den ersten Funkgesprächen ist auch schnell der erste Sichtkontakt da. Die Kampfflugzeuge nähern sich. Die Piloten im A400M arbeiten routiniert und ruhig die Checklisten ab. Danach kann ein Jet nach dem anderen aufgetankt werden.

Alles läuft so, wie sie es in Ihrer Ausbildung gelernt haben. 20 Minuten später ist der Auftrag er-

füllt und die Crew fliegt zurück nach Wunstorf. Nach einer sicheren Landung kann sie aus dem A400M-Simulator aussteigen. Für Hauptmann Thomas eine Premiere. "Für mich war es der erste Betankungsflug im Simulator. Man vergisst immer schnell, dass es nur eine Simulation ist, da alles so real wirkt."

Multinationale Pilotenausbildung in Wunstorf

In der Ausbildungsinspektion des Lufttransportgeschwaders 62 werden multinational A400M-Crews ausgebildet. Hierfür standen bisher ein Full-Flight-Simulator (FFS), ein Flat-Panel Flight-Training-Device (FP-FTD) und ein Cargo Hold Trainer (Laderaumsimulator) zur Verfügung. Ende Januar ist ein zweiter FFS auf dem Fliegerhorst Wunstorf in Betrieb genommen worden, der dem aktuellen Fähigkeitsstand des "echten" A400M entspricht. Für den Leiter der Simulatorenausbildung, Major Daniel, eröffnen sich hierdurch neue Möglichkeiten. "Wir sind nun auch in der Lage, die aktuell in der Realität durchgeführten taktischen Anteile im Simulator auszubilden und zu üben. Hierzu zählen z.B. die Luftbetankung als Tanker, das Absetzen von Fallschirmspringern und Lasten, sowie Tiefflug und Nachtflug mit Nachtsichtgeräten (NVG)".



*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

Komplexer Aufbau – Auch pandemiebedingt

Schon die Anlieferung der Bauteile für den Simulator war eine Herausforderung. Mit großen Tiefladern wurden die einzelnen Bauteile transportiert. Da die Aufbauphase mitten in der ersten Pandemiephase geplant war, kam es wie bei vielen großen Projekten zu Verschiebungen im Zeitplan. Der Simulator wird wie auch der A400M multinational gefertigt. Aufgrund der schweren Situation in Spanien konnten einzelne Bauteile nicht gefertigt, oder aufgrund der Reisebeschränkungen überhaupt geliefert werden. Dennoch kam der Aufbau gut voran, was man im Zeitraffer miterleben kann.

Flüge wie in der Realität

Der erste FFS wurde 2015 in Betrieb genommen und zuletzt 2017 von Grund auf an die ständig wachsenden Fähigkeiten des A400M angepasst. Er ist jedoch auf dem Stand des ersten A400M, der 54+01 geblieben. Schon dieser Simulator ist technisch soweit fortgeschritten, dass Flugstunden darin wie echte Flüge gewertet werden konnten. Hierfür wird der Simulator jedes Jahr erneut zertifiziert.

Ausbildung fast rund um die Uhr

Er wird an sieben Tagen die Woche, Tag und Nacht genutzt. Insgesamt wurden bisher über 19.000 Flugstunden mit ihm geflogen, was neben einer Kostenersparnis zu echten Flügen, auch zu weniger Emissionen und Fluglärm führt. Die Ausbildung für die A400M-Musterberechtigung konnte soweit angepasst werden, dass 95% davon im Simulator erfolgen. Pro Schüler werden hierdurch 26 echte Flugstunden gespart.

Zukünftige Fähigkeiten können digital trainiert werden

Das Landen auf unbefestigten Pisten, oder zukünftige Aufgaben wie z.B. die Luftbetankung als Receiver, konnten bisher nicht im Simulator geübt wer-



Sogar die im A400M vorhandenen Außenkameras werden in die Simulation integriert. Für die Luftbetankung sehr wichtig.

den. Mit dem neuen Mitglied der "Digitalen Flotte" wird dies zukünftig möglich sein. "Das bedeutet, dass wir zukünftig neben dem Großteil der logistischen Grundlagenausbildung nun auch einen großen Anteil der taktischen Aus- und Weiterbildung im Simulator anbieten können", so Major Daniel. Für den Kommodore des LTG 62 und A400M-Piloten, Oberst Christian John, ist "die Inbetriebnahme des zweiten Simulators ein wichtiger Meilenstein zur Vervollständigung einer der modernsten fliegerischen Ausbildungseinrichtungen der Luftwaffe."

den. Mit dem neuen Mitglied der "Digitalen Flotte" wird dies zukünftig möglich sein. "Das bedeutet, dass wir zukünftig neben dem Großteil der logistischen Grundlagenausbildung nun auch einen großen Anteil der taktischen Aus- und Weiterbildung im Simulator anbieten können", so Major Daniel. Für den Kommodore des LTG 62 und A400M-Piloten, Oberst Christian John, ist "die Inbetriebnahme des zweiten Simulators ein wichtiger Meilenstein zur Vervollständigung einer der modernsten fliegerischen Ausbildungseinrichtungen der Luftwaffe."

Weitere Ausbildungsmöglichkeiten sind schon geplant

Im nächsten Schritt wird eine Vernetzung der Simulatoren kommen. Hierdurch können Formationsflüge, oder auch die Luftbetankung von einem A400M zum anderen A400M vor den ersten echten Flügen kostengünstig und Emissionsschonend trainiert werden. Ausbildungsmöglichkeiten von denen auch die internationalen A400M-Flugschüler z.B. aus Frankreich profitieren. Sie werden im Wunstorf beim LTG 62 ausgebildet. Ausbildung auf dem höchsten Qualitätsniveau, mit Simulatoren der neuesten Generation.

**Text: RHS Martin Buschhorn
Bilder: Luftwaffe/Stefan Lüer**

Rechtsanwälte - Fachanwälte - Notare

Lange Straße 38 * 31515 Wunstorf



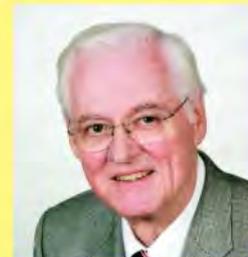
Michael Schmidt
Rechtsanwalt & Notar
Fachanwalt für Familienrecht
Erbrecht



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







Durch das Training im Simulator ist die Besatzung den Anblick der Piste vor der Landung bereits gewohnt.

Erste A400M Piloten "unpaved runway qualified"

Start- und Landung sind beim Fliegen Schlüsselmomente. Viele Dinge sind dabei für die Piloten zu berücksichtigen. Landungen auf unbefestigten Pisten (unpaved runways) stellen dabei eine besondere Herausforderung für Mensch und Material dar. Nur wenige große Transportflugzeuge sind überhaupt dafür geeignet. Die ersten A400M-Piloten der Luftwaffe haben Mitte Januar ihr Training erfolgreich abgeschlossen und sind nun "unpaved runway qualified."

Training vorab im Simulator

Um optimal für die "echten" Landungen vorbereitet zu sein, standen zunächst Trainingsflüge im Simulator an. Sowohl das Starten, als auch das Landen auf dem noch ungewohnten Untergrund wurde geübt. Hier zahlte sich der realitätsgetreue A400M-Simulator des LTG 62 auf dem Fliegerhorst Wunstorf aus. Anders als auf normalen Pisten müssen zusätzliche Dinge beachtet werden, wie die Festigkeit des Untergrundes. Nach jeder Landung, oder jedem Regenschauer kann sich diese verändern. Weiterhin sind – anders als auf normalen Pisten - Starts auf Schotter kritischer, als Landungen darauf.

Kooperation mit der A400M Partnernation Spanien

Der Abschluss des Trainings fand mit "echten" Landungen auf einer Schotterpiste im spanischen Ablitas statt. Sie liegt in der Nähe von Zaragossa, dem spanischen A400M-Standort. In enger Zusammenarbeit der beiden Nationen wurde das Training vorbereitet und durchgeführt. Hierbei profitierten die deutschen Crews vom vorhandenen Know-how der Spanier und wurden an Bord von einem erfahrenen A400M-Piloten begleitet.

Landung mit 110 Tonnen

An zwei Tagen konnte die Schotterpiste für die Ausbildung genutzt werden. Sieben Piloten, vier Technische Ladungsmeister und ein Techniker waren vom Fliegerhorst Wunstorf aus nach Spanien geflogen, um ihre Ausbildung abzuschließen. Schon eine Woche früher war der Flug geplant, musste jedoch wegen starken Wintereinbruch in Spanien verschoben werden. Diesmal war alles perfekt, sowohl das Wetter, als auch die Landebahn. So konnte der A400M der Luftwaffe, mit einem Landegewicht von 110



Bequem
ist einfach.



ssk-wunstorf.de

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

 Stadtparkasse
Wunstorf



Vor dem Start: Blick durch das Head up Display auf die Schotterpiste

Tonnen und einer Geschwindigkeit von circa 220 km/h, sicher bei der ersten echten Ausbildungslandung auf Schotter aufsetzen.

zunächst eine Landung und den folgenden Start durchführen. In der Luft erfolgt dann ein Wechsel. So können wir den Zeitplan optimal nutzen.", so Daniel. Nach zwei intensiven Tagen konnte die Ausbildung dank spanischer Unterstützung erfolgreich beendet werden. Die ersten sieben A400M-Piloten des LTG 62 sind nun für die Landung auf unbefestigter Piste qualifiziert.

Engine-Running-Checks

Nach einem kurzen Stop mit laufenden Triebwerken folgte ein Check des Flugzeuges durch Piloten und Techniker. "Wir prüfen nach jeder Landung auf Schotter, ob es irgendwelche Beschädigungen gegeben hat. Insbesondere das Fahrwerk und die Reifen schauen wir uns besonders an. Es muss ja alles sicher sein", erklärt Hauptmann Daniel, einer der Piloten. Danach konnte gleich wieder gestartet werden. Den detaillierten Ablauf hatte die Crew bereits vorher besprochen "Wir werden je Pilot



Direkt nach der Landung wird schon die Landerampe geöffnet. Kurz darauf prüfen Piloten und Technische Ladungsmeister den A400M.

Text: RHS Martin Buschhorn
Bilder: Luftwaffe



Für weitere Fotos scannen Sie den QR-Code.

GILDE-BRÄU ECK sky Sportsbar

Großbildleinwand * Raucherlounge
Familien- oder Betriebsfeiern bis 80 Personen

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



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

Deutsche A400M bekommen Sticker des EATC

Weltweit sind die A400M der deutschen Luftwaffe im Einsatz. Koordiniert werden die Aufträge vom European Air Transport Command (EATC) in Eindhoven. Der Erste von aktuell 35 deutschen A400M erhielt nun eine besondere zusätzliche Kennzeichnung.

Weltweit für das EATC im Einsatz

Der A400M mit der Kennung 54+19 wurde im Mai 2018 durch die Luftwaffe übernommen. Seitdem war der A400M des Lufttransportgeschwaders 62 bisher 29 Mal im Auftrag des EATC, auf vier Kontinenten im Einsatz. Dabei waren u.a. Washington, Kalkutta, Abu Dhabi und Beirut genauso Ziele, wie Mazar-e-Sharif, Niamey, oder Wuhan. Hauptsächlich wurde die 54+19 für logistische Transporte eingesetzt, jedoch auch für Flüge zur medizinischen Evakuierung (MedEvac). An den Übungen "ETAP-C" oder "Flying Mask" war dieses Flugzeug ebenfalls beteiligt.

Am 25. Februar steuerte der Kommandore des LTG 62, Oberst Christian John, den A400M als Pilot nach Eindhoven. Hier fand die feierliche Enthüllung der ersten EATC-Kennzeichnung eines deutschen A400M statt. Für Oberst John eine Rückkehr zur vorherigen dienstlichen Heimat. Vor der Übernahme des LTG 62 als Kommandore, war er von 2017 bis 2020 als "Head Mission Control" beim EATC tätig.

Offizielle Enthüllung in Eindhoven

Am 25. Februar steuerte der Kommandore des LTG 62, Oberst Christian John, den A400M als Pilot nach Eindhoven. Hier fand die feierliche Enthüllung der ersten EATC-Kennzeichnung eines deutschen A400M statt. Für Oberst John eine Rückkehr zur vorherigen dienstlichen Heimat. Vor der Übernahme des LTG 62 als Kommandore, war er von 2017 bis 2020 als "Head Mission Control" beim EATC tätig.



Der DDO des deutschen Anteils im EATC, Generalmajor Andreas Schick, und der Kommandore des LTG 62, Oberst Christian John nahmen die Enthüllung des ersten Stickers in Eindhoven vor.

Für ihn ist die neue zusätzliche Kennzeichnung ein wichtiges Zeichen. "Für mich ist das EATC ein Musterbeispiel für gelungene Europäische Zusammenarbeit auf militärischer Ebene. Von den erzeugten Synergien profitieren alle Nationen gleichermaßen. Daher freut es mich sehr, dass die A400M des LTG 62 mit dem Sticker, zukünftig auch das EATC auf der ganzen Welt repräsentieren werden", so der Kommandore.

Gelebte Europäische Zusammenarbeit im Lufttransport

Seit 2010 plant, koordiniert und führt das EATC im Rahmen der Bündelung multinationaler Ressourcen Lufttransport-, Luftbetankungs- und AirMedEvac-Einsätze aller beteiligten sieben Partnernationen. Durch die Vermeidung von Parallel- und Leerflügen zugunsten zusammengelegter Flüge, wird eine optimale Auslastung der eingesetzten Luftfahrzeuge aller Partnernationen erreicht. Daran ist auch die A400M-Flotte der Luftwaffe beteiligt. Im September 2017 waren z.B. zwei deutsche A400M an einer Hilfsmission in der Karibik beteiligt. Hierbei wurden die Flugzeuge unter der Führung des EATC zwei Tage nach dem verheerenden Hurrikan Irma nach Curacao verlegt. In den folgenden 17 Tagen, flog die deutsche Luftwaffe von dort aus insgesamt 200 Tonnen Hilfsgüter in die Katastrophengebiete und Evakuierte fast 500 Einwohner und Urlauber.



Ein Bild aus dem Jahr 2011.

Zusätzlich zum Geschwaderwappen unterhalb des Kommandantenfensters trugen die C-160 unterhalb der Deutschlandflagge einen Sticker des Lufttransportkommandos.

Nicht der erste Aufkleber dieser Art

Die Idee, die A400M-Flotte mit zusätzlichen Aufklebern auszustatten ist nicht neu. Zu Zeiten der nationalen Zuständigkeit des Lufttransportkommandos, flogen die Transall der Luftwaffe neben Ihren Geschwaderwappen, mit einem zusätzlichen Zeichen am Leitwerk.

Text: RHS Martin Buschhorn
Bilder: EATC und Luftwaffe

Knochenmarkspende

Allein in Deutschland erhält alle 15 Minuten ein Patient die Diagnose Blutkrebs. Unter den Betroffenen sind zahlreiche Kinder und Jugendliche. Viele benötigen zum Überleben eine Stammzellspende, finden jedoch keinen passenden Spender. Rico Wolf, Soldat des LTG 62, konnte einem fünfjährigen Jungen aus Schweden mit einer Knochenmarkspende Hoffnung auf ein neues Leben schenken.



Rico Wolf hat sich in seiner Grundausbildung freiwillig typisieren lassen.

Rico hatte sich im Juli 2016 in seiner Grundausbildung in Roth dazu entschieden, sich als Spender registrieren zu lassen.

„Während meiner Grundausbildung fand eine Typisierungsaktion statt. Wir hatten freiwillig die Möglichkeit daran teilzunehmen, da habe ich kurz überlegt und dann den Entschluss gefasst“.

Ein unerwarteter Anruf

Vier Jahre später, im September 2020, klingelte dann sein Telefon „Eine Frau teilte mir mit, dass es eine mögliche Übereinstimmung geben würde und fragte mich, ob ich bereit wäre Knochenmark zu spenden“. Der Anruf kam für Rico Wolf unerwartet. „Ich hatte nach dem Telefonat schon ein etwas komisches Gefühl und habe dann eine Nacht darüber geschlafen. Am nächsten Tag war mir aber klar, dass ich das machen wollte.“

Gesundheitschecks vorab

Kurze Zeit später kam ein Päckchen mit Fragebogen und Ampulle für eine Blutabnahme. So sollten Vorerkrankungen ausgeschlossen werden, die gegen eine Spende sprechen würden. „Dabei wurde nichts gefunden und ich wurde zu einer weiteren Voruntersu-

chung und Besprechung eingeladen“. Hierbei wurde darüber informiert, dass eine Entnahme von Stammzellen aus dem Beckenkamm erfolgen würde und dafür ein Eingriff erforderlich sei und dieser im Oktober durchgeführt werden könne.

Absolut Anonym, bis nach der Entnahme

Damit weder Spender noch Empfänger beeinflusst werden, gilt bis nach der tatsächlichen Entnahme absolute Anonymität. Alles wird über die betreuenden Stiftungen geregelt, die sich um die Beteiligten kümmern. „Am Tag nach der OP rief mich gleich meine Betreuerin von der Stiftung an und fragte mich, wie es mir ginge. Erst dann habe ich erfahren, dass meine Spende für einen fünfjährigen Jungen aus Schweden sei. Für mich war es grundsätzlich nicht wichtig für wen, aber einem so kleinen Kind helfen zu können, das hat mich noch glücklicher gemacht.“

„Muskelkater und etwas schlapp“

Den Eingriff selbst hat Rico Wolf sehr gut vertragen. Am Abend vor der OP war er angereist und konnte am Tag danach schon wieder nach Hause fahren. Vorsorglich wurde er für drei Wochen krankgeschrieben.

Rückschlag aber neue Hoffnung

Für Rico Wolf war damit eigentlich alles gut. Zwei Tage vor Weihnachten bekam er dann aber erneut einen Anruf von seiner Betreuerin bei der Stiftung. „Sie sagte mir, dass die Spende nicht so gut angeschlagen hätte. Es würde jedoch noch eine weitere Möglichkeit in Form einer Lyphozytenspende geben. Sie fragte ob ich bereit wäre noch einmal in anderer Weise zu Spenden. Da habe ich gleich zugesagt“. Schon am 30.12. wurden in der Uniklinik Hamburg die erforderlichen Voruntersuchungen durchzuführen und am 8.1. erfolgte dort die Entnahme, diesmal ambulant. „Es hat bei mir circa fünf Stunden gedauert, bis die benötigte Menge zusammen war. Es tat nicht weh und ich hatte überhaupt keine Beschwerden“.

Anonymer Brief als Mutmacher

Er selbst ist gerade dabei dem Jungen aus Schweden einen persönlichen Brief zu schreiben, anonym und über die Stiftung. Erst nach zwei Jahren kann er, wenn beide Seiten zustimmen, Namen und Kontaktdaten erfragen. Rico Wolf freut sich darauf.

Text: RHS Martin Buschhorn; Foto: OSG Simon Otte

KASINO WUNSTORF



Geöffnet Bar & Bistro Küche

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



Nach vier Jahrzehnten BW A400M-Dockchef sagt leise "Tschüss"

39 Jahre war Oberstabsfeldwebel Sven Marc Rosebrock Techniker bei der Bundeswehr. Fünf verschiedene Luftfahrzeugmuster hat er betreut. Viel hat er erlebt. Zuletzt hat er als Dockchef zusammen mit seinem Team beim Aufbau der technischen Wartung am A400M Pionierarbeit geleistet. Im März geht er in den verdienten Ruhestand.

Wir schreiben das Jahr 1982. Deutschland ist geteilt. Der "Kalte Krieg" prägt die Weltpolitik. Die RAF ist in Westdeutschland aktiv. An der innerdeutschen Grenze stehen sich die politischen Systeme bewaffnet gegenüber. Auslandseinsätze der Bundeswehr über Hilfsmissionen hinaus sind undenkbar, Frauen in der Truppe unvorstellbar. Zu dieser Zeit beginnt der damals 16-jährige Sven Marc Rosebrock eine zivile Ausbildung zum Flugtriebwerksmechaniker bei der Bundeswehr in Faßberg, in der unmittelbaren Nähe seiner Heimat. "Mich hat damals die Technik der Fluggeräte interessiert, nicht unbedingt die Bundeswehr als solches." 39 Jahre später ist er - mittlerweile Oberstabsfeldwebel - verantwortlich für die

umfangreichste planmäßige Wartungsarbeit, die die Bundeswehr eigenständig durchführt – den C-Check am A400M.

Von Faßberg über Holland nach Wunstorf In den 1980er Jahren durchlief er jedoch zunächst eine für die damalige Zeit typische Laufbahn. Nach dem erfolgreichen Abschluss der Ausbildung verpflichtete er sich zunächst für 4 Jahre bei der Bundeswehr. "Meine Grundausbildung habe ich in Budel in Holland absolviert. Das war schon etwas Besonderes für mich. Danach bin ich zurück nach Faßberg gekommen."

Dort war er mit der Wartung der Bo-105 (2016 ausgemustert) und dem Alpha Jet (1997 ausgemustert) betraut. "Zu der Zeit war ein längerer SaZ-Antrag leider nicht möglich, so musste ich immer Verlängerungsanträge stellen. Erst vier Jahre, dann acht, dann zwölf und schließlich die Bewerbung zum Berufssoldaten. Für meine Beförderung zum Feldwebel, nach der ersten Verlängerung, stand dann 1989 auch ein Dienstpostenwechsel nach Wunstorf an."

Wart und Lehrer bei der EMI

Bei der Ausbildungsinspektion der TSLw 3 in Wunstorf wurde Sven Marc Rosebrock als Wart für die Do-28 eingesetzt (1994 ausgemustert). "Kurze Zeit später erhielt ich die Nachricht, dass im Wege von Umstrukturierungen mein Dienstposten wegfallen werde. Da stand für mich eine Veränderung an, die mich für mein weiteres Berufsleben geprägt hat." Er wechselte als Stations- und Praxisausbilder in die EMI (Ensemble Mobile de Instruction), eine deutsch-französische Ausbildungseinheit für Transall-Techniker und Piloten auf dem Fliegerhorst Wunstorf. In den Bereichen Hydraulik und Mechanik bildete er von da an Techniker aus.

Frauen in der Bundeswehr

"Leistung zählt, nicht das Geschlecht"

Bis 2000 unterrichtete der mittlerweile zum Oberfeldwebel beförderte Rosebrock bei der EMI. Dann stand eine Versetzung nach Köln in Luftwaffentruppenkommando an. Damals musste man durchaus noch an einen anderen Standort versetzt werden, um zum Hauptfeldwebel befördert zu werden.

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



Im Jahr seiner Versetzung entschied der Europäische Gerichtshof, dass das deutsche Grundgesetz in Bezug auf den uneingeschränkten Dienst von Frauen in der Bundeswehr geändert werden musste. "Heute habe ich in meinem Team mehrere Technikerinnen. Für mich ist und war das aber nie etwas Besonderes, sondern selbstverständlich. Damals war das jedoch für viele eine schwierige Situation in der viel Unsicherheit zu spüren war. Mir war das als Vorgesetzter aber eigentlich egal, da mir der Mensch und die individuelle Leistung wichtig sind, nicht das Geschlecht."

Weltweit im Einsatz

Nach fünf Jahren in Köln bot sich eine Möglichkeit, beruflich nach Wunstorf zurückzukehren. Als qualifizierter Nachprüfer "C-160 Flugwerk", hatte er die Aufgabe, die Transall nach Wartungs-, oder Reparaturarbeiten für den nächsten Start freizugeben. "Für mich war das im Rückblick die spannendste Aufgabe". Von 2005 bis 2014 führte ihn diese Aufgabe auch zu Reparaturaufträgen und Übungen in der ganzen Welt. Goose Bay/Kanada, Key West/USA, die Kapverden, oder Abu Simbel / Ägypten, Tiflis/Georgien, Island sind nur ein paar Beispiele dafür. Hinzu kamen Auslandseinsätze in Afghanistan, Usbekistan und dem Senegal.

Ein Feuersimulator für den Fliegerhorst

In dieser Zeit setzte er zusammen mit einigen anderen Technikern des LTG 62 eine Idee um, die ihnen später eine Auszeichnung mit dem Bestpreis des Inspekteur Luftwaffe einbringen sollte. Nach und nach wurden die Transall der Bundeswehr außer Dienst gestellt und der "Hochwertteilgewinnung" zugeführt. Einer davon, die C-160 mit der Kennung 50+60, stand eine andere Zukunft bevor. Zu ihrer aktiven Zeit war sie u.a. auch an Landeübungen auf Autobahnen beteiligt. Heute hat sie eine andere und vielleicht noch wichtigere Aufgabe. Als vollwertiger Feuersimulator für Luftnotlagen steht sie nach dem Umbau durch Sven Marc Rosebrock und seinem Team auf dem

Fliegerhorst Wunstorf für Rettungsübungen, Schlepp- oder Enteisungseinweisungen und viele andere Übungen und Trainings zur Verfügung. "Immer, wenn neben den normalen Aufträgen etwas Zeit war, haben wir daran gearbeitet. Vier Jahre hatte es bis zur Fertigstellung gedauert. Eine unglaubliche Teamleistung."

Kompletter Neuanfang mit dem A400M

Als feststand, dass das modernste Transportflugzeug der Welt beim LTG 62 in Wunstorf stationiert wird, hat sich der mittlerweile zum Stabsfeldwebel beförderte Sven Marc Rosebrock 2014 - nach zweieinhalb Jahrzehnten Transall - noch einmal komplett neu orientiert. "Ich habe die Chance bekommen als Dockchef den Aufbau des C-Checks für den A400M zu etablieren." Was relativ einfach klingt, bedeutete aber eine riesige Umstellung. "Ich musste im Prinzip alles löschen, was ich wusste und mir neu aneignen. Als ich 1990 mit der Transall anfang, hatte ich Ausbilder die bereits Jahrzehnte das Flugzeug kannten. Im Laufe der Jahre konnte ich mir zusätzlich eigene Erfahrungen aneignen, wie Fehler zu beheben waren. Da hört man z. B. am Geräusch der Flügelklappenanlage, was kaputt sein kann. Bei einem komplett neuen Flugzeug hat man das nicht."

Nach einem dreimonatigen Lehrgang bei Airbus in Spanien begann die Pionierarbeit. "Der Zeitpunkt des ersten durchzuführenden C-Checks stand für Anfang 2017 fest. Die Zeit war also endlich. Es gab aber keine Blaupause. Im Prinzip hatten wir eine moderne, aber leere Luftfahrzeughalle, die es galt durch das Fachwissen jedes Teammitgliedes mit Leben zu füllen." Er selbst schilderte gegenüber den vielen interessierten Besuchergruppen, die er zusätzlich betreute, als die Zeit der "Goldgräberstimmung". Da es keinen vorgegebenen Weg gab, nutzten sie den Gestaltungsfreiraum, den Ihnen die Bundeswehr hierfür gab. "Durch die jeweiligen Ideen und die vorhandene Schwarmintelligenz ist so u.a. der Prototyp unserer Dockanlage entstanden. Etwas, um das uns andere A400M-Nationen beneiden."

Text / 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



"Mich hat es erwischt"

Die serbische Flugabwehr beschießt im Februar 1993 eine deutsche Transall C-160 auf dem Weg ins belagerte Sarajewo. Hauptfeldwebel Wilhelm Wiegel wird durch Splitter schwer verletzt. Er ist der Erste im Einsatz verwundete Soldat der Bundeswehr.

Der Blick von Wilhelm Wiegel wandert zur Flugzeugdecke. Er zeigt auf die Stelle, an der Hunderte Splitter die Hülle des Flugzeugs durchschlugen. "Ein bisschen tiefer, und mit uns wäre Schluss gewesen." Wiegel, sitzt auf seinem alten Arbeitsplatz im Innern der Transall C-160, dem Platz des Ladungsmeisters – ein Sitz direkt neben der Bordtür und der kleinen Treppe, die ins Cockpit führt. Durch die runden Bullaugenfenster dringt nur spärlich Tageslicht. Es riecht nach Hydrauliköl und Kerosin. Wiegel, der von seinen Kameraden immer "Wum" genannt wurde, ist heute 70 Jahre alt, ein ruhiger Mann mit bayrischem Akzent. Er steht auf, knöpft sein Hemd auf. Zwei große Narben sind auf der Brust und dem Bauch zu sehen. Es sind die Spuren der Schnitte des Chirurgen, der fieberhaft nach den Splintern suchte, die sich durch Wiegels Oberkörper gebohrt hatten. Und sie sind das Zeugnis jenes schicksalhaften Moments im Februar 1993, der sein Leben für immer veränderte.

Hilfe aus der Luft

Als Wilhelm Wiegel im Juli 1992 das erste Mal den Flughafen im Vorort Ilidža anfliegt, wird Sarajewo bereits seit drei Monaten von bosnisch-serbischen Truppen belagert. Die Stadt soll ausgehungert werden, bis zur Kapitulation. "Bombardiert sie, bis sie wahnsinnig werden", befiehlt der serbische General Ratko Mladi. Das geschieht auch: Täglich schlagen über 300 Granaten in der Stadt ein, an einem Julitag 1993 sogar 3.777. Scharfschützen schießen auf Zivilisten. Viele Wohnhäuser, Schulen, die Nationalbibliothek und das Parlamentsgebäude stehen in Flammen. Es gibt kein Wasser, nur selten Strom, in den Geschäften gibt es kaum noch etwas zu kaufen. Die Luftbrücke der Vereinten Nationen hilft der Bevölke-

rung, zu überleben. Die Blauhelmtruppe fliegt insgesamt fast 126.000 Tonnen Lebensmittel und Medikamente ein. Erst das Eingreifen der NATO beendet im Februar 1996 – nach 1.425 Tagen – die Belagerung. Durch den ständigen Beschuss sterben mehr als 10.000 Menschen, darunter etwa 1.600 Kinder.

Serben drohen, Transall abzuschießen

Im Juli 1992 wissen die Transall-Besatzungen nicht, was sie auf dem Balkan erwartet. "Der Marschbefehl kam völlig unerwartet", berichtet Wiegel. "Unsere Maschine verfügte noch über keine Schutz-ausstattung." Wiegel sitzt damals in dem mit zehn Tonnen Hilfsgütern beladenen Frachtraum. Die Flugzeit vom Startflughafen in Zagreb nach Sarajewo beträgt rund anderthalb Stunden. Wenn das Wetter es zulässt, fliegen die Besatzungen zweimal am Tag. Wiegel blickt in 3.000 Metern Höhe aus den kleinen Bullaugen, Häuser und Straßen erscheinen weit unten. In den kurzen Entladepausen hört er am Rand des zerstörten Flughafens manchmal Schüsse. "Mehr hatte ich vom Krieg bis dahin nicht gesehen", sagt er heute. Das ändert sich.

Örtliche Zeitungen berichten damals, dass die Serben drohen, eine deutsche Transall abzuschießen. Als ihn am 3. September die Nachricht erreicht, dass eine Aeritalia-G.222-Transportmaschine von einer serbischen Rakete getroffen wurde und abstürzte, erstarrt er. "Das war für uns alle ein Riesenschock. Mir war klar, dass der Angriff eigentlich uns galt." Die Italiener hatten den Flug der Transall an dem Tag übernommen. Vielen seiner Kameraden, selbst Piloten, ist der Einsatz danach zu heikel, sie bitten, nicht mehr eingesetzt zu werden. Wiegel hat zwar auch Angst, dennoch macht er weiter. Die Menschen in Sarajewo benötigten schließlich die Hilfe der Bundeswehr. "Bis in die 1990er war die Welt in Ordnung, dann kamen die Auslandseinsätze: Erst die Kurdenhilfe im Irak, später die UN-Mission in Somalia und natürlich Sarajewo", sagt Wiegel.

Er stammt aus Hof in der bayrischen Provinz und wächst während einer der Hochphasen des Kalten Krieges auf. 1971 geht er zur Bundeswehr. Nach der Grundausbildung arbeitet der Zeitsoldat beim Luftumschlagszug in Landsberg. Als junger Gefreiter darf er gelegentlich mit an Bord der neuen Transall. Die neue Welt über den Wolken fasziniert ihn. Er beginnt eine Ausbildung zum Ladungsmeister, lernt die Transall auszutarieren und die Fracht mit schweren Stahlketten und Netzen sicher zu verzurren. Reine Mathematik, die er im Kopf und mit Tabellen berechnet.

Vier Stunden Not-OP

Samstag, 6. Februar 1993: Für neun Uhr morgens ist der erste Flug angesetzt. Um zwölf Uhr ist Wiegel aus Sarajewo zurück. Die Maschine mit der Flugnummer UN-305 wird mit 10,5 Tonnen Fracht erneut beladen und vollgetankt. Die Transall hat ihr

maximales Startgewicht von 49,15 Tonnen erreicht, berechnet er. Mehr geht nicht. Wiegel hat wegen des Abschusses der Italiener sechs Monate zuvor immer noch ein mulmiges Gefühl. Anmerken lässt er sich es nicht, es ist der letzte Flug für heute. Um 13.30 Uhr startet die siebenköpfige Besatzung. Es war schönes Wetter, erinnert er sich. Zehn Minuten nach dem Take-off, etwa 3.000 Meter über der kroatischen Stadt Karlovac, hört er einen lauten Knall. Der rechte Propeller der Transall wird von der serbischen Flugabwehr getroffen. Wiegel sieht an einigen Stellen Licht von außen hereinkommen – durch kleine Öffnungen, die die Splitter des Propellerblatts in die Flugzeughülle hineingeschlagen haben. Plötzlich spürt er einen stechenden Schmerz in der Brust. Blut drückt durch seine Fliegerkombi. "Mich hat es erwischt", meldet er per Bordfunk ans Cockpit. Starke Turbulenzen erschüttern das Flugzeug. Der Bordtechniker stellt das Triebwerk ab. Pilot Gunter Hischen funkt "Mayday" an die Bodenleitstelle. Mit einer 180-Grad-Kurve leitet der Hauptmann den Rückflug nach Zagreb ein. Der Erste Wart und ein Systemoffizier leisten Erste Hilfe. Wiegel steht unter Schock, spürt keine Schmerzen. Vor seinem inneren Auge sieht er seine Familie. Hoffentlich werde ich das überleben, denkt er. Pilot Hischen gelingt es nach zehn Minuten, die schwer beschädigte Transall mit nur einem Triebwerk in Zagreb zu landen.

Am Nachmittag klingelt Staffelchef Major Franz-Josef Jüsten an der Haustür der Familie Wiegel. "Wir müssen Ihnen mitteilen, dass die Transall Ihres Mannes beschossen wurde. Er wird gerade notoperiert", erklärt Jüsten. Trotz der Sorgen bewahrt Ehefrau Irene die Fassung. Die 19-jährige Tochter Christine ist völlig schockiert. "Das darf nicht sein", schreit sie. Abends erhält die Familie einen Anruf aus Zagreb. Wilhelm Wiegel hat die Operation überstanden und ist bei Bewusstsein. Am nächsten Morgen sitzt seine Ehefrau in einer Transall nach Zagreb. Der Kommodore des Lufttransportgeschwaders 62, dem Wilhelm Wiegel angehört, hat den Flug organisiert. Wiegel wird im US-amerikanischen Feldlazarett MASH 212 behandelt. Der Anblick ihres Mannes lässt sie erschauern. "Er hatte sonst immer eine gesunde, warme Farbe im Gesicht, jetzt war er totenblass." Wiegel ist zu dieser Zeit der einzige Patient. Chirurg Major Timothy Richards spricht auf Englisch mit Irene. Er berichtet, dass ihr Mann mit Atemnot eingeliefert wurde. In einer vierstündigen Operation suchte er akribisch nach Splittern, öffnete Bauch- und Brustraum und versorgte einen sechs Zentimeter langen Schnitt in der Leber. Ein Splitter steckt bis heute in der Rippe fest. Nach vier Tagen im Feldlazarett dürfen beide zurück nach Deutschland flie-

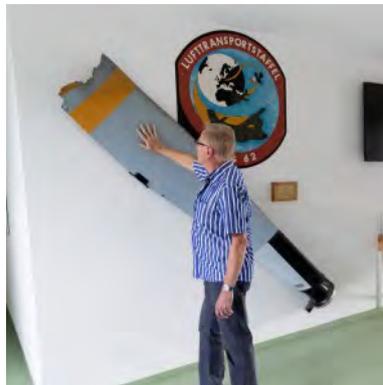
gen. Im Uniklinikum Hannover wird er weiterbehandelt. Für die Verwundung und seinen Einsatz in Bosnien wird Wiegel später die höchste Auszeichnung der Bundeswehr, das Ehrenkreuz in Gold, verliehen. Obwohl die Ärzte Bedenken haben, bittet er darum, in den Flugdienst zurückkehren zu dürfen. "Ich war nicht bereit, aufzuhören", erzählt Wiegel. Vier Monate nach der Verletzung fliegt er wieder, zunächst nur kurze Strecken, 1994 erneut für die Luftbrücke nach Sarajewo. Eigentlich hätte er noch befördert werden sollen. Die dafür nötige Versetzung lehnt er aber dreimal ab, stattdessen konzentriert er sich auf die Ausbildung junger Ladungsmeister.

Rührende Anteilnahme

Wiegel hat einen Ordner mitgebracht, in dem er Schriftstücke von damals gesammelt hat. "Auch, wenn wir Dir Deinen körperlichen Schmerz nicht abnehmen können, so fühlen wir doch mit Dir", schrieben die Kameraden aus Wunstorf. Die große Anteilnahme, die er nach seiner Verwundung erhalten hatte, rührt ihn bis heute. Alle hatten sich gemeldet und Genesungswünsche ausgerichtet – vom Verteidigungsminister über den Wehrbeauftragten bis hin zum Bürgermeister. Als er zu den Zeitungsabschnitten blättert, verdunkelt sich seine Miene. Die Boulevardpresse hatte am Tag nach dem Beschuss Wind von Wiegels Schicksal bekommen. Die "Bild"-Zeitung titelte:

"Serben-Granate zerfetzt deutschen Feldweibel." Die Familie wird über Tage belästigt. Irene bekommt Anrufe im Hotel in Zagreb. Tochter Christine wird im Hausflur von Reportern bedrängt, später am Telefon behelligt. Staffelchef Jüsten bringt sie in der Kaserne in Sicherheit und lässt sie bis zum Eintreffen der Eltern täglich zur Schule fahren. Auf dem Balkan herrscht heute Frieden. Die Einheit, die auf die Besatzung von Flug UN-305 feuerte, konnte nie ermittelt werden. 2008 wird in Sarajevo den getöteten Kindern der Belagerung ein Denkmal gebaut. Ohne internationale Hilfe wären noch viel mehr im Kugelhagel, an der Kälte oder an Krankheiten gestorben. Ratko Mladi wird schließlich im Jahr 2017 vom UN-Kriegsverbrechertribunal in Den Haag wegen Völkermords, Kriegsverbrechen und Verbrechen gegen die Menschlichkeit zu einer lebenslangen Haft verurteilt. Wiegel scheidet 2003 als Stabsfeldweibel aus der Bundeswehr aus. Inzwischen teilen Hunderte Soldatinnen und Soldaten das Schicksal, im Einsatz verwundet worden zu sein. Wiegel hat damals an seinen Einsatz geglaubt – und tut es bis heute. "Ich bereue nichts. Ich würde es jederzeit wieder machen", sagt er.

**Text: Patrick Enssle, Redaktion der Bundeswehr
Bilder: Tom Twardy, Redaktion der Bundeswehr**



Im Staffelgebäude der 1. und 2. Fliegenden Staffel und des Gefechtsstandes erinnert das Original der Luftschraube mit einer Gedenktafel an das Unglück.



Videojahresrückblick 2020 des Lufttransportgeschwaders 62

in den vergangenen Jahren feierte im Rahmenprogramm des Neujahrsempfangs, immer ein Videojahresrückblick des LTG 62 Premiere.

Trotz der Absage der Veranstaltung für 2021 soll an dieser, wenn auch kurzen Tradition, festgehalten werden.

Vor und während der Pandemie wurde viel durch die Geschwader angehörigen erreicht und viel geleistet.

Einige der Highlights lassen das Jahr 2020 noch einmal Revue passieren.

Zum Abspielen des Videos schalten Sie Ihre Kamera im Handy ein und richten Sie diese auf den QR Code. Es wird Ihnen ein Link zum Video angezeigt. Tippen Sie auf den Link und genießen Sie das Video.

Gerne dürfen die Videos weitergeleitet werden.

Text: RHS Martin Buschhorn



Aktuelle Mitgliederinformation 2021 für Mitglieder der TGLW

Liebe Vereinsmitglieder!

Aufgrund der geltenden Einschränkungen kann die für den März 2021 vorgesehene Kassenprüfung als eine der Grundlagen für die Entlastung des Vorstandes nicht durchgeführt werden und muss auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden. In der Folge verschieben sich sowohl die Erstellung wie auch der Versand des Rechenschaftsberichtes für den Berichtszeitraum 2020/2021.

Der Vorstand bittet hierfür um Verständnis und hofft auf eine baldige Normalisierung des Vereinslebens. Euch weiterhin alles Gute und eine erfolgreiche Woche,
Ingo



Mit Blick vom Tierheim Klein Heidorn aus, kann man die Baustelle gut betrachten.

Erneuerung der zweiten Landebahn

Seit dem ersten Spatenstich im Jahr 2009 hat sich viel auf dem Fliegerhorst Wunstorf verändert. Nach und nach wurde und wird die Infrastruktur modernisiert und den neuen Gegebenheiten für den Betrieb des A400M angepasst. So stehen in den nächsten Jahren u.a. auch noch der Neubau von Tower, Tanklager und Ausbildungswerkstatt an. Bereits seit dem Frühjahr 2020, wird die zweite Start- und Landebahn erneuert.

Reparatur des Bestandes

Aufgrund der vielen umfangreichen Baumaßnahmen entstand an der zweiten Piste, der 03/21, ein Investitionsstau, der in der Folge zu verschleißbedingten Kleinschäden führte. Diese werden nun durch eine Bauunterhaltsmaßnahme, an neue Standards angepasst. Dabei werden in erster Linie die Asphaltoberflächen im Startbahn- und Rollwegbereich erneuert, sowie die Startbahnköpfe und Rollwegbiegungen in Betonbauweise erstellt. Auch die Befeuerng der Landebahn entspricht nicht mehr den gültigen Sicherheitsvorschriften. Deshalb wird auch die gesamte Befeuerng der zweiten Bahn erneuert.

10,5 Millionen für sicheren Flugbetrieb

Die Kosten für die Maßnahmen belaufen sich auf circa 10,5 Millionen Euro. Mit einer Fertigstellung wird im Herbst 2021 gerechnet. Ein vermeintlich hoher Kostenaufwand, jedoch misst alleine die Start- und Landebahn 2100 mal 45 Meter. Die Strecke der erneuerten Rollwege beträgt weitere 3,5 Kilometer. Hinzu kommt die Verlegung von elektrischen Leitungen für die Befeuerngsanlage und deren komplette Umstellung auf LED-Technik.

Text und Bild: RHS Martin Buschhorn

Man lernt nie aus.
Erledigen Sie Ihre Bankgeschäfte -
wann, wo und wie Sie wollen!

Morgen
kann kommen.
Wir machen den Weg frei.

vbnienburg.de

Unsere Digitale-Service-Filiale VB21.0
steht Ihnen für Fragen rund um das
Online-Banking unter 05021/986-0
gerne zur Verfügung.

Wir freuen uns auf Sie!

Volksbank eG
Nienburg - Steyerberg - Stolzenau/Lichte - Wunstorf



Noratlas vor Halle 2 (Flugtag 1961)



Douglas C-124 Globemaster II (Flugtag 1961).

Das Redaktionsteam des "Fliegenden Blattes" strebt an, zukünftig möglichst zusammen mit Veteranen des Fliegerhorstes, an die Ära der Flugzeugführerschule "S" und der Werften zu erinnern. Beginnend wird der Chronist des Fliegerhorstes, Heiner Wittrock, mit einem Kurzbeitrag zur Ära der Flugzeugführerschule "S":

Die seit 1958 in Wunstorf stationierte Ausbildungsgruppe B der Flugzeugführerschule "S" lockte in den 1960er Jahren beim jeweiligen "Tag der offenen Tür" Zigtausende von Besuchern aus nah und fern an. Neben der hier hauptsächlich stationierten "Noratlas N2501" und der "Pembroke C MK 54" konnten auch viele Gastflugzeuge, wie z. B. die "Douglas C-124 Globemaster II" der US-Air Force besichtigt werden. Besonders begeisterte die Zuschauer ein exakt durchgeführter Verbandsflug von 16 Piaggios der Ausbildungsgruppe "A" und ein hervorragender Kunstflug von Hauptmann Lutz, der unter anderem in extrem niedriger Höhe mit seiner Piaggio einen Looping vollführte. Ein für die Besucher zu erwerbendes Programmheft war zugleich auch Los für einen Freiflug mit der "NORA".

Text u. Bilder: Heiner Wittrock



Im Vordergrund Pembroke CMK 54

Liebe Leser,

Sie haben bessere Fotos, eventuell noch ein Programmheft von anderen Flugtagen auf dem Fliegerhorst, oder ähnliche Erinnerungsstücke? Vielleicht sogar noch die Geschichte hinter den Raritäten /Fotos? Genau das suchen wir!

Um möglichst einfach zueinander zu finden, haben wir für Sie einen QR-Code unten abgebildet. Ich setze da mal auf die positiven Seiten von Corona, die wahrscheinlich viele dazu veranlasst hat sich doch ein Smartphone zuzulegen. Schalten Sie einfach die Kamera im Handy an, machen ein Foto von dem Foto im Album und visieren als nächsten Schritt den QR-Code mit der Handkamera an. Es öffnet sich automatisch die Email Seite. Sie brauchen nur noch auf die Büroklammersymbol tippen, die Bilder auswählen und alles versenden. Sollte keine Klammer auftauchen, haben Sie ein Apple System. Halten Sie ihren Finger auf das Textfeld. Es erscheint ein Feld: Auswählen / Alles / > . Drücken Sie auf > und wählen Sie Foto einfügen. Sie können uns aber auch gerne schreiben.



DAS FLIEGENDE BLATT

Die Zeitung für den Fliegerhorst Wunstorf

Impressum

„Das Fliegende Blatt“ ist eine Zeitschrift für Angehörige und Freunde des Fliegerhorstes Wunstorf, mit einer Auflage von 1500 Exemplaren.
Herausgeber der Zeitung sind der Freundeskreis Fliegerhorst Wunstorf e.V. und die Traditionsgemeinschaft Lufttransport Wunstorf e.V. (www.tglw.de)
Beide Vereine, sowie die militärischen Vorgesetzten, sind für den Inhalt der Beiträge aus ihren Bereichen dem Standortältesten Wunstorf verantwortlich. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des Verfassers wieder, sie entsprechen nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion oder der Herausgeber.

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-fligh-wunstorf.de

Redaktionelle Mitarbeit:
Pressestelle LTG 62,
Email: tg62pressestelle@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.

BEI JEDEM WETTER GENIESSEN



WUNSTORF
Elements

**SAUNA UND WELLNESS
IM FREIZEITBAD**

Rudolf-Harbig-Straße 1 | 31515 Wunstorf
T 05031 2828

FREIBAD
Bokeloh

**SPIEL, SPASS
UND ERHOLUNG**

Steinhuder Str. 49 | 31515 Wunstorf
T 05031 2077

Bitte informieren Sie sich auf unserer Webseite über die neuesten Corona Regelungen.

www.wunstorf-elements.de