

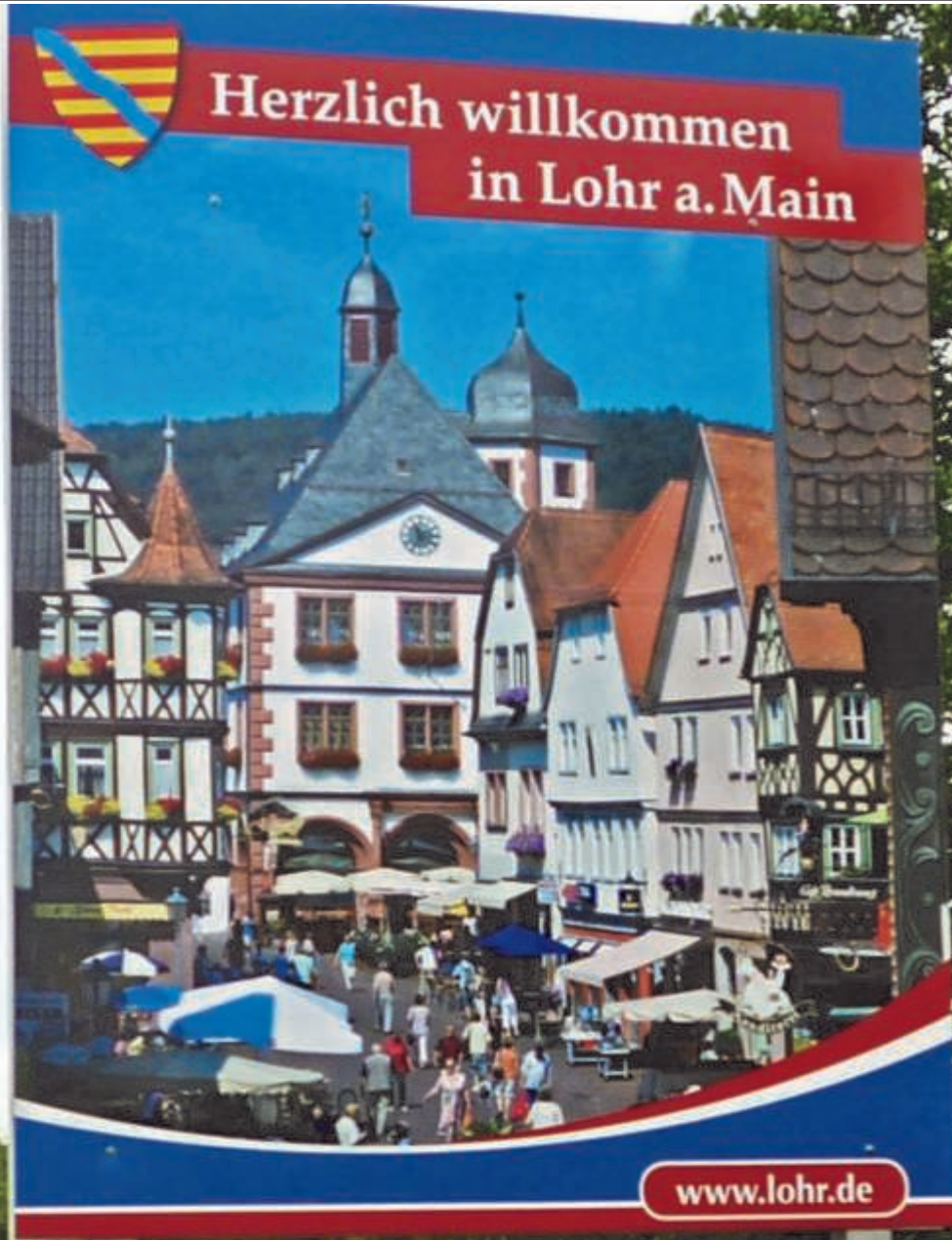
DAS FLIEGENDE BLATT



Die Zeitung für den Fliegerhorst Wunstorf

August 2014

Ausgabe 43



Lohr macht Laune, **GARANTIERT!**

**TRANSPORTFLIEGER-
TREFFEN**

27. - 29. Juni 2014



Oberst Henrich verlässt das Geschwader Oberstleutnant John führt das LTG 62



Mit einem feierlichen militärischen Apell wurde der Kommodore, Oberst Guido Henrich, verabschiedet und von seinem Amt entpflichtet. „Dies ist keine Übergabe in dem Sinne wie wir es kennen“ erklärte der Kommandeur Fliegende Verbände, Generalmajor Helmut Schütz, dieses ungewöhnliche Ereignis. Oberst Henrich würde jedoch jetzt in einem internationalen Kommando gebraucht, lange bevor sein designierter Nachfolger zum Jahresende verfügbar sei. Der General würdigte die Leistung des LTG 62 sowohl als Einsatzverband als auch als Ausbildungsstätte für den gesamten Lufttransport. Im Hinblick auf die bevorstehende Einführung des A400M sagte der

General: „Ein neues Waffensystem wie der Airbus A400M bringt immer diverse Veränderungen mit sich. Den vielschichtigen Auftrag unter diesen Bedingungen zu erfüllen wäre schon für sich allein Herausforderung genug. Gleichzeitig aber ein neues Waffensystem einzuführen, das Geschwader umzustrukturieren und den parallelen Flugbetrieb mit der Transall zu koordinieren, verlangt von dem Kommodore und den Angehörigen des Verbandes viel Geduld, Flexibilität, Zuverlässigkeit und ein hohes persönliches Engagement“. Den scheidenden Kommodore würdigte er. „Sie haben als Führer diese Verbandes, aber auch als Herr dieser Großbaustelle, ihren Ein-

satzwillen unter Beweis gestellt. Sie haben durch die Aufrechterhaltung des Flugbetriebes unter all diesen Unwägbarkeiten, eine organisatorische Meisterleistung vollbracht“. Der Kommandeur übertrug dem Stellvertretenden Kommodore, Oberstleutnant Christian John, die Verantwortung über das Geschwader, solange der Dienstposten des Kommodore vakant bleiben muss. „Sie kennen das Geschwader und sind mit allen Maßnahmen bestens vertraut. Ich freue mich auf die direkte Zusammenarbeit mit Ihnen“.

Text: W. Koch, OTL a.D.



Wir können mehr ...
als nur abschleppen.



Alles aus einer Hand.
Bei Ihrem ADAC.

- Reisebüro
- Versicherungen
- Finanzdienstleistungen
- Reiseliteratur
- Fahrsicherheitstraining
- Luftrettung
- Motorsport
- Verbraucherschutz
- Clubvorteile

ADAC Niedersachsen/
Sachsen-Anhalt e. V.
Lübecker Str. 17
30880 Laatzen
Telefon 05102 90-0
www.adac.de

Inhalt

Seite

<i>Entpflichtung</i>	2
<i>Grußwort Kommodore</i>	3
<i>Ausbildungsstaffel ade</i>	4-5
<i>Ausbildungsinspektion</i>	6
<i>Besuch Inspekteur Luftwaffe</i>	7
<i>Ein neues Besatzungsmitglied</i>	8-9
<i>Neuer Flugsimulator</i>	10-11
<i>Biwak Lufttransport</i>	12-13
<i>Jazz unter der Nora</i>	15
<i>Systemzentrum 23</i>	16-17
<i>Lohr am Main</i>	18-19
<i>Französische Luftwaffe</i>	20-22
<i>Ausbildungswerkstatt</i>	23
<i>Historische Seite</i>	24
<i>Betreuung OHG</i>	25
<i>Freundeskreis</i>	27
<i>Impressionen</i>	28

Sehr verehrte Leser des Fliegenden Blattes,



jetzt wird es ernst! Mit großen Schritten bewegen wir uns auf die Auslieferung des ersten A400M an das LTG 62 zu. Langsam fallen all die vielen Mosaiksteinchen an ihren Platz und bilden ein großes Ganzes. Es ist noch viel zu tun aber das Bild wird allmählich klarer und viele Probleme lösen sich langsam auf. Die letzten Vorbereitungen laufen auf Hochtouren. Das alles ist nur möglich durch die Arbeit der vielen Experten im Verband die, jeder an seinem Platz, mit großem Engagement und hartnäckig die großen und kleinen Hürden aus dem Weg schaffen, an konstruktiven Lösungen arbeiten und dafür sorgen, dass alle Zahnräder dieses komplexen Gebildes ineinander greifen um den Verband zu einem funktionsfähigen und zukunftsorientierten Baustein innerhalb der Luftwaffe zu formen.

Mit der Indienststellung der Ausbildungsinspektion A400M am 01. Juli 2014 haben wir den offiziellen Startschuss für das wohl ambitionierteste Ausbildungsprojekt seit der Ablösung der NORATLAS durch die C-160 Transall gesetzt. In den kommenden Jahren werden wir uns dem Ziel, bis Ende 2016 ein multinationales fliegerisches Ausbildungszentrum in Wunstorf zu etablieren in zwei Schritten nähern. Schon ab dem Juli des nächsten Jahres werden wir in der Lage sein, die Musterberechtigungs-ausbildung für Luftfahrzeugführer und Ladungsmeister am Standort durchzuführen und den nationalen Ausbildungsbedarf für die Luftwaffe zu decken. In einem weiteren Schritt werden wir Ausbildungsinspektion zu einer multinationalen Ausbildungseinrichtung weiter entwickeln, an der alle Voraussetzungen erfüllt sein werden um auch Luftfahrzeugführer anderer Nationen auszubilden.

Der Airbus A400M Flugsimulator ist bereits ausgeliefert worden und wird derzeit eingerüstet. Bereits am Ende dieses Jahres wird ein Probetrieb möglich

sein. Andere Ausbildungsmittel wie z.B. der Laderaumsimulator sind im Zulauf.

Im Bereich der Logistik ist neben der Vorbereitung auf das neue Luftfahrzeug mit modernster Technik auch die Herausforderung durch den neu geschaffenen Regelungsraum der DEMAR zu meistern. Vertreter der systembetreuenden Industrie sind bereits vor Ort; das technische Personal wird mit zahlreichen Lehrgängen auf die neuen Aufgaben vorbereitet.

Die Einführung eines neuen Waffensystems erlebt man in der Regel nur einmal in einer militärischen Karriere. Wir vom LTG 62 sind stolz darauf diejenigen zu sein, die das erleben dürfen.

Wir sind Lufttransporter! Nach vielen Jahren des weltweiten Einsatzes wissen wir, wie Lufttransport funktioniert. Mit dem A400M gibt man uns die einmalige Chance, dieses Wissen in Verbindung mit den neuen Möglichkeiten und Fähigkeiten, die dieses wohl modernste militärische Lufttransportflugzeug auf dem Markt bietet, zu nutzen, um den Lufttransport weiter zu entwickeln und noch besser zu machen.

Es ist jetzt an uns! Man hat großes Vertrauen in uns gesetzt. Mit unserem Wissen, unseren Fähigkeiten und unserem Engagement können wir zuversichtlich in die Zukunft blicken.

Ich danke allen Verbandsangehörigen, ohne deren uneingeschränkten und unermüdlichen Einsatz ein solches Projekt gar nicht vorstellbar wäre.

Ich freue mich aber auch über den Rückhalt der uns seitens der Stadt Wunstorf sowie der umliegenden Gemeinden, den ehemaligen Geschwaderangehörigen, der Traditionsgemeinschaft und dem Freundeskreis des Fliegerhorstes entgegengebracht wird, denn ein solches Projekt kann nur gelingen, wenn es fest in der Gesellschaft verankert ist.

Hals- und Beinbruch,

Ihr *Christian John*

Immobilien-
kompetenz
in Wunstorf!

Immobilienverwaltung
Immobilienmakler
Garten-/Winterservice
Planen und Bauen

wunstorfer
wbauverein
... wohne besser!

Wunstorfer Bauverein Wohnungsbau GmbH
Lange Straße 79 · 31515 Wunstorf

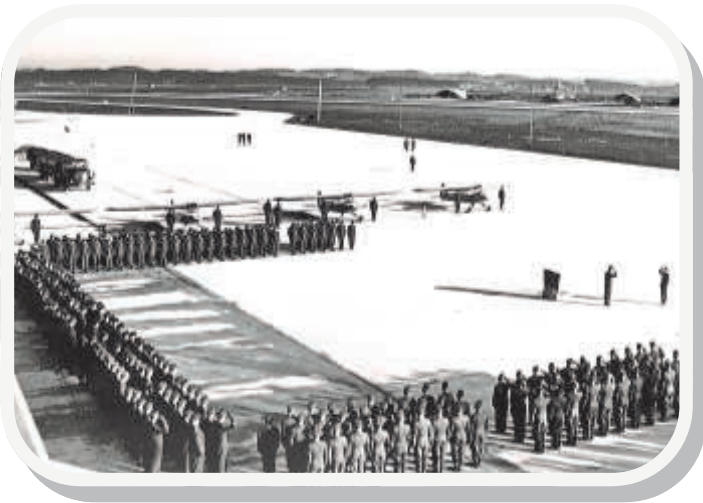
Gemeinnütziger Bauverein Wunstorf eG
Lange Straße 79 · 31515 Wunstorf

Tel. 0 50 31 / 95 45 0 · Fax 0 50 31 / 95 45 35

www.wbauverein.de · info@wbauverein.de

Die Ausbildungsstaffel, das Herzstück der Transportfliegerei

Die Flugzeugführerschule „S“ (FFS „S“) war die erste Fliegerschule nach dem 2. Weltkrieg, die ohne Unterstützung durch die Alliierten aufgebaut wurde. Sie entstand durch den Aufstellungsbefehl Nr. 15 vom 29. Mai 1956 in Uetersen (Schleswig-Holstein) und wuchs binnen zweier Monate unter der Führung von Oberstleutnant Hans Heise personell auf knapp 1000 Personen an.



Übergabe der Piper L-18 an die FFS „S“ in Memmingen 1956.

In Memmingen, dem eigentlichen Bestimmungsort der FFS „S“, begann am 9. November 1956 der erste Flugbetrieb mit 12 Flugzeugen vom Typ Piper L-18. Schnell wurde es an diesem Standort so eng, dass am 23. April 1958 Teile der FFS „S“, die 2. Ausbildungsstaffel (Mehrmotorige Flugzeuge) und die dazugehörige 2. Wartungsstaffel mit ihren Maschinen vom Typ „Noratlas“ und „Pembroke“ nach Neubiberg, nahe München, umziehen mussten. Weil aber der Fliegerhorst Memmingen bereits im Jahre 1958 an das Jagdbombergeschwader 34 abgegeben werden musste, suchte man eine neue Bleibe für die Flugzeugführerschule „S“. Als erstes fand man für die 2. Ausbildungs- und 2. Wartungsstaffel einen geeigneten Standort, nämlich den in Wunstorf.

Zur Vorbereitung der Verlegung traf das Neubibberger Vorkommando unter Major Heinz Braun am 10. September 1958 um 14.30 Uhr mit der Noratlas „GA+233“ in Wunstorf ein und richtete den neuen Standort schnellstens so weit her, dass ab dem 24. September zunächst insgesamt 6 Noratlas



Oberstleutnant Heinz Braun, Kommandeur Ausbildungsgruppe B.



Britische Fluglehrer vor Nora im Juli 1963.

und 5 Pembroke sowie das dazugehörige Personal eine neue Heimat fanden.

Bereits fünf Tage später konnte mit der Aufnahme eines zunächst sehr beschränkten Schulbetriebs begonnen werden, der später mit der Unterstützung von 11 Fluglehrern der Royal Air Force stattfand. Aber erst mit dem Umgliederungsbefehl der FFS „S“ vom November 1958 war die nun entstandene „Ausbildungsgruppe B“ unter ihrem kommissarischen Kommandeur Oberstleutnant Braun komplett. Ihr Zuhause hatte die Ausbildungsgruppe B der FFS „S“ im Gebäude 43, das bis zum Abriss im Jahre 2012 die Heimat der Ausbildungsstaffel FFS „S“ und - nach Aufstellung des Lufttransportgeschwaders 62 - die der in „3. Staffel“ umbenannten Ausbildungseinheit war.

Erste Zeitenwende mit der Transall

Bereits im Sommer 1970 zeichneten sich weitere Umgliederungen in der FFS „S“ ab, die in Verbindung mit der Umrüstung auf das Flugzeugmuster Transall standen. Die Umschulung der Transallbesatzungen erfolgte anfänglich nicht in Wunstorf, sondern beim LTG 63 in Hohn, dem Geschwader, welches als erstes das neue Luftfahrzeug erhielt. In der Wunstorfer Ausbildungsstaffel wurden einstweilig weiterhin Noratlaslizenzen erhalten und die jährlichen Checks für die Zusatzberechtigungen auf Noratlas wie Luftfahrzeugkommandant, Überprüfungs berechtigung (LÜB) und Fluglehrberechtigung (FLÜB) für alle Geschwader durchgeführt. Gleichzeitig wurden Wunstorfer Besatzungsangehörige in Hohn auf Transall umgeschult und wirkten dort bereits als Fluglehrer.

Erst als ein ausreichender Stamm an Transallbesatzungen und Lehrpersonal vorhanden war, ging die Schulung auf Transall vom LTG 63 auf die FFS „S“ über.

Mit der TRANSALL änderte sich auch die Ausbildungsstruktur: Neben der zu Zeiten der NORATLAS und PEMBROKE durchgeführten Schulung von

Piloten und Bordmechanikern (Unteroffiziere) erfolgte jetzt in Wunstorf auch die Ausbildung zum Bordtechnischen Offizier und zum neu geschaffenen Flugzeugladungsmeister. Auch das neue Besatzungsmitglied Bordnavigationsfunker, dessen Navigationsausbildung in den USA erfolgte, erhielt nun in der Ausbildungsstaffel die Schulung auf Transall. Damit war die Ausbildung der Gesamtbesatzung und deren Zusatzlizensierung wieder ausschließlich Auftrag der Ausbildungsstaffel der FFS „S“.

Auch die Marine schloss sich der Pilotenausbildung in Wunstorf an, denn der neue Seefernaufklärer Breguet Atlantik, war in vielen grundlegenden Belangen der Transall sehr ähnlich.

Am 1. Oktober 1978 erfolgte die Umgliederung / Umbenennung der FFS „S“ in das LTG 62 und damit auch die Umbenennung der Ausbildungsstaffel in 3./LTG 62.

So gibt es heute in der Bundeswehr fast keinen Transport- oder Verbindungsflieger, der nicht in der Ausbildungsstaffel der FFS „S“ bzw. der 3. Staffel des LTG 62 für einige Wochen oder Monate die Schulbank gedrückt hat.

Das Wunstorfer Geschwader war und bleibt die zentrale Ausbildungseinrichtung im Lufttransportbereich und gilt daher zu Recht als die „Wiege der Fliegenden Besatzungen“.



Der Block 43, die Wiege der Ausbildung.

Unmittelbar am Flugvorfeld befand sich bis zum Jahre 2012 im Gebäude 43 die Ausbildungsstaffel / 3./LTG 62, wo im Anschluss an die theoretische Schulung die eigentliche fliegerische Ausbildung erfolgte.

Die mehr als 420 Piloten und Besatzungsangehörigen, welche die 3./LTG 62 (ehemalige Ausbildungsstaffel) jährlich durchliefen, begannen (die Flugzeugführer nach der Ausbildung bei der Lufthansa-schule in Bremen) ihre Umschulung in der Lehrabteilung, in welcher von Flugleistung, Navigation, Avionik, Luftraumstruktur, Luftfahrtgesetze, Luftfahrzeugtechnik bis hin zur Wetterkunde alle relevanten Themen behandelt und in einer Prüfung abschlie-

ßend dokumentiert wurden.

Nach dieser Lernphase rückten die angehenden Flugzeugführer und Bordtechniker etwas dichter an den Flugbetrieb heran, indem sie mit dem Ausbildungsabschnitt „Simulator“ begannen, um anschließend und parallel ihre weiteren Fähigkeiten im Flugbetrieb zu erlernen.

Bordnavigationsfunker und Ladungsmeister gingen unter Aufsicht eines Fluglehrers gleich in den Flugbetrieb. Alle schlossen dann mit einem Checkflug die Ausbildung ab.

Der im Februar 1997 in Betrieb genommene und 49 Millionen DM teure Simulator steht in einem eigens dafür errichteten Gebäude und ist werktags 16 Stunden lang im Betrieb, so dass er insgesamt zwei Drittel der gesamten Flugausbildung übernimmt.

Zweite Zeitenwende mit der A400M

Im Zuge der Umstrukturierung des LTG 62 zur Aufnahme des neuen Flugzeugmusters A400M erfolgte der Abriss des geschichtsträchtigen Gebäudes Block 43 und die Verlagerung der Ausbildung für die Transall wieder zum LTG 63 nach Hohn, wo alles 1968 seinen Anfang genommen hatte.

Am 1. April 2014 gliederte das LTG 62 (Transall) um in das neue LTG 62 (A400M). Aus der 3./LTG 62 (Ausbildungsstaffel) wurde nun die Ausbildungsinspektion LTG 62. In einem feierlichen militärischen Appell erfolgte am 1. Juli 2014, Aufstellung und Übergabe durch den amtierenden Kommodore, Oberstleutnant Christian John, an den neuen Inspektionschef, Oberstleutnant Hans Gerisch.

Für den Auftrag der Ausbildungsinspektion und dessen Umsetzung stehen nun das komplexe Ausbildungszentrum bereit, das mit Hörsälen, zwei Simulatoren, dem Cargo-Hold-Trainer und dem Ausbildungsbereich Wunstorf der Ausbildungsgruppe (ehemals EMI, s. Bericht FlgBlatt April 2014) bestens ausgestattet ist.

**Text: Heiner Wittrock / Werner Koch.
Fotos: H.Wittrock./ W.Koch**



Das Ausbildungszentrum mit Simulatorgebäude und Cargo-Hold-Trainer.

Oben im Bild rechts das Mannschaftsheim mit der ehemaligen Lehrabteilung.

Das neue „Herz„ der Transportflieger

Zum 01.07.2014 wurde im Rahmen des Realisierungsplans zur Einnahme der Luftwaffenstruktur und der Einführung des neuen Luftfahrzeugmusters Airbus A400M die Ausbildungsinspektion LTG 62 neu aufgestellt.

Die Ausbildungsinspektion LTG 62 hat die Aufgabe, die fliegerische Ausbildung der Luftfahrzeugbesatzungen auf dem Luftfahrzeugmuster A400M durchzuführen und setzt somit die lange Tradition der fliegerischen Ausbildung am Standort Wunstorf in neuem Gewand fort.

Des Weiteren werden in der Ausbildungsinspektionusterspezifische Lehrgänge auf dem A400M für einsatzunterstützendes Personal wie Soldaten des Luftumschlages, der Flugdienstberatung oder der IT-Unterstützung angeboten.

Dafür wird die Ausbildungsinspektion zum Ende des Jahres in das neue Ausbildungszentrum einziehen dürfen, das neben einer Luftfahrzeughalle mit Hörsälen und Werkstätten auch zwei Gebäude für die Simulatoren umfasst.



Während eines militärischen Appells wurde die Aufstellung der Ausbildungsinspektion vollzogen und der neue Leiter, OTL Hans Gerisch (li.), durch den Stellvertretenden Kommodore, OTL Christian John, mit deren Führung betraut.



Der letzte Staffelkapitän der 3. Stff., Oberstleutnant Hans Gerisch, führt nun die Ausbildungsinspektion LTG 62.

Hochmoderne Simulatoren

Für die fliegerische Ausbildung der Luftfahrzeugführer werden hochmoderne Flugsimulatoren sowie ein Verfahrenstrainer zur Verfügung stehen.

Für die Ausbildung der technischen Ladungsmeister (dieses neue Besatzungsmitglied auf A400M ist die Kombination aus Bordtechnischem Offizier und Flugzeugladungsmeister) wird es einen Laderaum-Simulator, den sogenannten Cargo Hold Trainer Enhanced geben. Dieser ermöglicht die Ausbildung und das Üben von allen möglichen Beladungs- und Evakuierungsübungen ohne dass ein Einsatzluftfahrzeug hierfür gebunden werden muss und für den fliegerischen Einsatz ausfallen würde.

Multinationale Ausbildung

Mit der fliegerischen Ausbildung auf A400M wird die Ausbildungsinspektion vielfach Neuland betreten.

Durch ein bilaterales Abkommen zwischen Frankreich und Deutschland wurde eine gemeinsame Ausbildung

auf A400M angestrebt, wodurch in der Ausbildungsinspektion französische und deutsche Luftfahrzeugbesatzungen eine gemeinsame internationale A400M-Musterausbildung erhalten werden. Im Gegenzug erfolgt die taktische Ausbildung der Besatzungen in Frankreich.

Besatzung erhält zivile Lizenz

Außerdem wird die fliegerische Musterberechtigung auf A400M erstmals nach erfolgreichem Abschluss mit dem Erhalt einer zivilen Lizenz beendet werden. Dies bedingt die Zertifizierung der Ausbildungsinspektion nach zivilen Regularien durch das Luftfahrtbundesamt und stellt somit ein Pilotprojekt in der fliegerischen Ausbildung in der Bundeswehr dar. Auch die Ausbildung der technischen Ladungsmeister wird nach zivil anerkannten Standards ablaufen und einen engen Schulterschluss mit der technischen Ausbildungskomponente erfordern.

Neben all diesen Neuerungen ist es ein großes Anliegen der Ausbildungsinspektion, die Geschichte und Tradition der fliegerischen Ausbildung am Standort Wunstorf mit dem neuen Luftfahrzeugmuster A400M und dem neuen Ausbildungszentrum weiterzuschreiben, den Geist und die Seele als Wiege des Lufttransports weiterzutragen und für alle aktiven wie ehemaligen Lufttransportangehörigen eine gemeinsame fliegerische Heimat anbieten zu dürfen.

Text: OTL Hans Gerisch



Das Wappen der Inspektion - ganz in der Tradition des „Huckebeins“.

A400M: Das wichtigste Projekt unserer Luftwaffe Inspekteur Luftwaffe besucht das Luftransportgeschwader 62

Wunstorf, 18. Juli 2014. Mit ein wenig Verspätung erschien der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Karl Müllner, in der OHG des Fliegerhorstes Wunstorf, nahm sich aber dennoch Zeit, um die Anwesenden zu begrüßen.
Der General besuchte das Luftransportgeschwader 62, um sich persönlich über den Fortschritt der Maßnahmen zur Aufnahme des neuen Transportflugzeuges A400M zu informieren.



Oberstleutnant Christian John begrüßt den Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Karl Müllner.

Der stellvertretende Kommodore des LTG 62, Oberstleutnant Christian John informierte ihn über Fortschritte, aber auch Problemfelder. General Müllner gab sich zuversichtlich, dass das Projekt „A400M“ erfolgreich abgeschlossen wird.



Oberstleutnant Klaus Fischer vom Technischen Ausbildungszentrum (ehem. EMI) erläutert dem Inspekteur die zukünftige Aufteilung der Halle des multinationalen Ausbildungszentrums in Wunstorf.



Beeindruckt von der Technik: Hfw Sven Beyer zeigt dem Inspekteur die Energieversorgungsstationen der Abstellplätze A400M.

„Besten Dank für die Vorbereitungen meines Informationsbesuchs“, schrieb der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Karl Müllner in das Gästebuch des Geschwaders. „Der Besuch soll dazu dienen, das wichtigste Projekt unserer Luftwaffe, die Einführung des neuen Transportflugzeuges A400M, vorzubereiten.“

Nach einem gemeinsamen Mittagessen wurden dem Inspekteur bei einer Baustellenrundfahrt die Fortschritte der Baumaßnahmen gezeigt.

OStFw Breuer



Deutscher Bundeswehrverband Landesverband Nord

Es geht um - den Beruf
Wir vertreten ihre Interessen. Wir sichern ihre Rechte.

Sicherheit
Wir bieten kostenlosen Rechtsschutz in dienstlichen Angelegenheiten.

Rat und Hilfe
Wir beraten sie unentgeltlich. Wir helfen ihnen in Notlagen.

Service
Wir bieten ihnen günstige, soldatentaugliche Vorsorge und Versicherungsmöglichkeiten.

soziale Absicherung
Wir kämpfen für eine gerechte Besoldung und Versorgung.

Wer viel gibt, kann viel verlangen!

Wir tun es. Für Sie!



Wir sind für unsere Mitglieder da

Landesverband Nord, 24534 Neumünster,
Waschpohl 5-7, Tel: 04321-42006, mail_nord@dbwv.de

Ansprechpartner vor Ort: Hptm. R. Barz, 4./TSLw 3, Tel: 405-2842

Die Zukunft beginnt: Die ersten Technischen Ladungsmeister sind nun auch geschult

Ende März war es soweit: die ersten Luftfahrzeugladungsmeister waren in Sevilla angereist, um zum Technischen Ladungsmeister A400M (TLM A400M) am International Training Center (ITC) in Spanien ausgebildet zu werden. Die Ausbildung sollte sich in zwei Abschnitte gliedern, zuerst der „Loadmaster Type Rating Course“ zum Erwerb der Musterberechtigung und danach der „Maintenance Course for Loadmaster“, um dem T(Technical) im TLM A400M Rechnung zu tragen.

Bevor es jedoch losgehen konnte, musste zuerst einmal der Anreise-Sonntag hinter sich gebracht werden und am späten Abend des 23. März konnten die deutschen Teilnehmer des Kurses müde, aber zuversichtlich ob der bevorstehenden Herausforderung ihre Unterkünfte im Zentrum Sevillas übernehmen. Nach einer kurzen Nacht und einem Brötchen und Kaffee beim Bäcker um die Ecke begann im ITC am Flughafen San Pablo, Sevilla der Ernst der Ausbildung. Zusammen mit zwei britischen Teilnehmern wurden Hptm Norbert Lavric, OstFw Stephan Walter,



Der Laderaumsimulator CargoHoldTrainer-Enhanced.

StFw Sven Birkoben und HFW Kai Gerber in die Ausbildungseinrichtung eingewiesen, das Ausbildungsmaterial wurde übergeben und hiernach ging es auch schon los mit dem Computer Based Training (CBT), bei dem die Inhalte am PC im sogenannten „Self-Paced Learning“ vermittelt wurden. Dies sollte für die nächsten 9 Tage den Ablauf, gelegentlich unterbrochen von einigen Präsenzünterrichten, bestimmen. Dabei zeichnete sich für die Teilnehmer schon nach einigen Unterrichtseinheiten der hohe technische Entwicklungsstand des Flugzeugs ab, so dass diese es

kaum erwarten konnten, endlich selbst „Hand anzulegen“ und in die Praxisphase einzusteigen. Zuvor sah der Ausbildungsplan jedoch noch einen Abschluss-test vor, dem man zwar gut vorbereitet, aber dennoch etwas aufgeregt entgegen sah. Am Ende des Tests, der am PC durchgeführt wurde, musste man die Frage des Systems „Möchten Sie den Test wirklich beenden?“ mit „Ja“

beantworten, und nach zwei Sekunden, die sich wie 10 anfühlten, erschien endlich „Test bestanden“. Nun wurde es richtig spannend: Im CargoHold-Trainer-Enhanced (CHT-E), einem Simulator, der eine 100%-ige Kopie des A400M Laderaums darstellt, startete die

Praxisphase. Während dieser wurde die Handhabung der verschiedenen Flugzeugsysteme, die dem TLM zur Verfügung stehen, trainiert.

Hier gewannen die Probanden ziemlich schnell zwei Erkenntnisse: zum einen hat sich der ursprüngliche Ladungsmeisterjob nicht verändert: weiterhin muss Ladegut vorbereitet, begutachtet, eingebracht und gegen die im Flug auftretenden Kräfte gesichert, sowie zu transportierende Passagiere entsprechend eingewiesen, betreut und überwacht werden – zum anderen hilft dem Ladungsmeister der hohe Automatisierungsgrad und die integrierten Systeme des Lfz bei der Ausübung seiner Tätigkeiten. Beispielhaft seien hier das Cargo Handling System zum Sichern der palettierten Ladung (ähnlich dem LAS in der C-160), die integrierten, ausfahrbaren Stabilizer Struts zum Abstützen des Luftfahrzeuges bei Übernahme schwerer Ladungen und die Überwachungsmöglichkeit des Laderaums mittels Kameras genannt. Auch die in der Loadmaster Workstation integrierte Software zum Planen der Ladung, Ermitteln des Flugzeuggewichts und des Schwerpunkts sowie zur Überwachung wichtiger Parameter der Systeme im Laderaum erleichtern dem TLM die Arbeit erheblich.



Die angehenden TLM's mit ihren Ausbildern im Cargo Hold Trainer.

So wurde in den folgenden drei Wochen verschiedenste Ladung in den CHT-E eingebracht, Systembedienung trainiert und der Laderaum für verschiedene Einsatzszenarien ausgerüstet. Ergänzend mussten auch verschiedene Notverfahren, bei denen der TLM entweder Hauptakteur ist oder die Piloten unterstützt, am Loadmaster Workstation Trainer, welcher den Hauptarbeitsplatz des Ladungsmeisters in Form und Funktion im Hörsaalgebäude abbildet, geübt werden. Zu guter Letzt mussten die Lehrgangsteilnehmer ihre erworbenen Kenntnisse noch einmal in einer praktischen Prüfung unter Beweis stellen, bevor man Sevilla zufrieden über das Erreichte in Richtung Bremen verließ. Hier sollte im ansässigen Airbus-Werk noch ein Modul im Cargo Hold Zero, welches u.a. zum Nachweis der Verladefähigkeit verschiedenster Lasten im A400M seitens des Herstellers verwendet wird, das abschließende Modul „Civil Pallets“ vermittelt werden. Dabei wurde die außerordentliche Vielseitigkeit dieses Flugzeugs deutlich, denn mit diesem Muster wird die Bundeswehr in der Lage sein, neben herkömmlichen militärischen Paletten auch ISO-Container und die vorgenannten zivilen Paletten (beispielsweise bei humanitären Hilfseinsätzen, wenn Güter mit zivilen Frachtmaschinen herangebracht und mit dem A400M im Einsatzgebiet verteilt werden) transportieren zu können. Nachdem diese Hürde genommen und die ersten Ladungsmeister A400M „geboren“ waren, musste nun noch für das T im TLM gesorgt werden: der Maintenance Course stand an. Da das neue Flugzeug ein Zweimann-Cockpit besitzt, werden verschiedene Technikaufgaben, die auf der Transall vom Bordtechniker oder einem 1.Wart ausgeführt werden, nun vom Ladungsmeister übernommen. Dazu war eine Einweisung in die entsprechenden Tätigkeiten und der dazugehörigen Systeme erforderlich.



Eine Beladeübung im CHT-E. Sie zeigt die Leistungsfähigkeit des A400M: Einen LKW plus Palettentransport. Zusätzlich können hier noch 54 Personen mit transportiert werden.



Die LoadmasterWorkstation im CHT-E. Die Zentrale für den TLM im A400M.

Stand vorher die Bedienung der Einrichtungen im Vordergrund, erlangten die Teilnehmer nun einen tiefen Einblick in die technische Architektur des A400M, um „Systemverständnis“ bei den angehenden TLM's zu erzeugen.

Nach sechs anstrengenden Tagen mit Technikunterricht und vielen Fragezeichen über den Köpfen der Probanden wurde der Kurs durch zwei Praxistage abgerundet, in denen sich viele Fragen und Probleme lösten und man endlich Ende Mai ein wenig stolz über die gemeisterten Herausforderungen, aber auch zuversichtlich auf die kommenden Aufgaben im Verband blickend, Sevilla in Richtung Heimat verließ.

Abschließend lässt sich sagen, dass die ersten deutschen TLM A400M dem Fazit von Major Christian Schott in dessen Bericht in der April-Ausgabe des Fliegenden Blatts: „...*beim A400M ist vieles neu, aber nicht alles anders.*“, voll und ganz zustimmen können, da es sich hier um ein Flugzeug der neuesten Generation handelt, aber die bisherigen fliegerischen Erfahrungen der Crews weiterhin essentiell für den Einsatz dieses leistungsfähigen Musters sein werden.

Kai Gerber, Hauptfeldwebel



Die deutschen Teilnehmer des TLM- und Piloten-Type Rating Course vor einer Serienmaschine.

Ein weiterer Schritt zum A400M-Standort

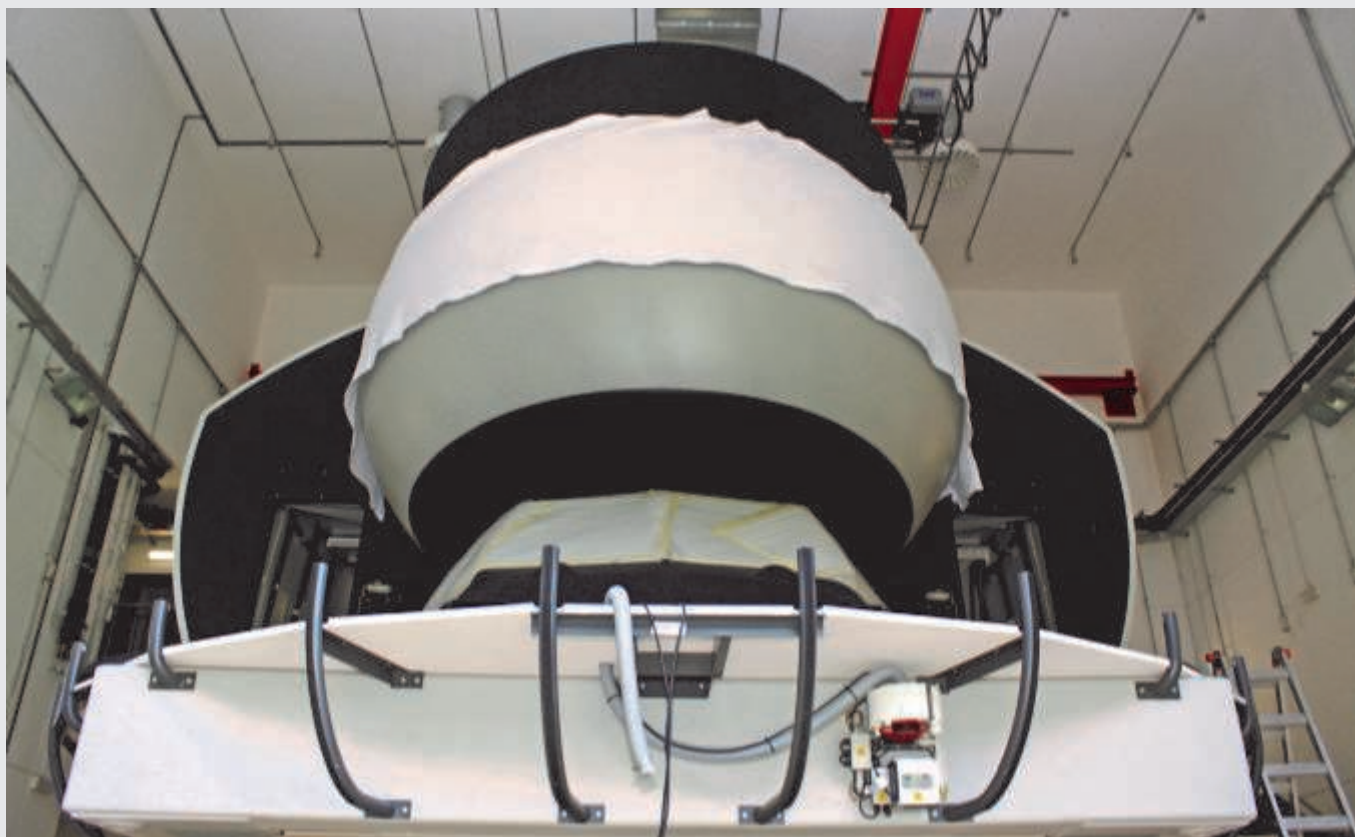
Es gab schon viele Highlights auf dem Fliegerhorst Wunstorf die den Fortschritt zum A400M-Standort widerspiegeln. Die Fertigstellung der neuen Start- und Landebahn, die Nutzung des ersten Bauabschnitts der Liegeplätze, Richtfeste des ersten Bauabschnitts der neuen Instandsetzungshalle. Doch was in den vergangenen Wochen im neuen Simulatorgebäude entstanden ist zeigt uns, dass wir uns im Endspurt zur Aufnahme des neuen Transportflugzeuges befinden.

Der erste von zwei Simulatoren wurde angeliefert und installiert. Hergestellt in der Nähe von London wurden an fünf Tagen im Juli die Einzelteile des „Full-Flight-Simulators“ (FFS) der Firma Thales nach Wunstorf gebracht. Zahlreiche Techniker arbeiteten viele Stunden, um das Projekt abzuschließen. Diese Geschwindigkeit war auch nötig, denn es folgt noch eine Testphase, so dass zum Ende des Jahres die endgültige Übernahme durch das LTG 62 erfolgen kann.

OStFw Breuer



Noch erscheint die Simulatorhalle riesig. Doch schon nach wenigen Wochen wirkt sie nicht mehr so groß und leer. 2.500 Kilogramm wiegt alleine schon das Rumpfteil des Simulators.



Imposant ist er schon der fast komplette Simulator. Noch ist das Cockpit zu erkennen. Aber bald werden wir es von außen nicht mehr sehen...



... denn der „Spiegel“, der hier in Maßarbeit in die Halle gebracht wird, verdeckt das Cockpit.



Alle Arbeiten sind fast abgeschlossen.
Jetzt wird das „Motion System“ installiert.

Biwak

Bei herrlichem Wetter trafen sich aktive und ehemalige Soldaten, Freunde des Verbandes und Politiker, um sich in gemütlicher Atmosphäre über die Historie, die Gegenwart und die Zukunft des Lufttransportes auszutauschen. So kurz und knapp könnte die Nachricht sein, will man das Biwak Lufttransport auf dem Fliegerhorst Wunstorf zusammenfassen. Doch würde diese Nachricht nicht wirklich das widerspiegeln, was sich hinter der Veranstaltung verbirgt.

Der Lufttransport in der Luftwaffe blickt immerhin auf eine nahezu 60-jährige Geschichte zurück. „Wir sehen uns in der Verantwortung, die Tradition des Lufttransportes zu bewahren und zu pflegen“, sagte der stellvertretende Kommandeur des Lufttransportgeschwaders 62, Oberstleutnant Christian John. „Dieses Biwak spielt dabei eine



Der stellvertretende Kommandeur des Lufttransportgeschwaders 62, Oberstleutnant Christian John.

wichtige Rolle, denn die Kommunikation, der Austausch von Erfahrungen ist in diesen dynamischen Zeiten wichtiger denn je.“ Der Lufttransport befindet sich in einem gewaltigen Umbruch. Die Baumaßnahmen auf dem Fliegerhorst Wunstorf zur Aufnahme des neuen Transportflugzeuges A400M und die

in den kommenden Jahren anstehenden Auflösungen der „Schwestergeschwader“ in Hohn (Lufttransportgeschwader 63) und Penzing (Lufttransportgeschwader 61) boten genügend Gesprächsstoff. Das Biwak des Lufttransportes bietet eine perfekte Plattform, um die Ehemaligen und die Freunde des Lufttransportes über die aktuellen Geschehnisse zu informieren. Die Aktiven lauschen ebenso interessiert den Ausführungen der Ehemaligen, die über die Historie berichten. Anekdoten sind natürlich inklusive. Oberstleutnant John forderte die Gäste auf, die Gelegenheit des Austausches zu nutzen. Dieser Aufforderung kamen die Gäste gerne nach. Bis in die späten Abendstunden wurde diskutiert und Erinnerungen aufgefrischt. Eine durchaus gelungene traditionelle Veranstaltung, die Ihren festen Platz im Terminkalender verdient hat.

Text **OSTFw Breuer**. Foto: **wk**



DebeKa

Versichern und Bausparen

Rahmenvertragspartner der Bundeswehr

**Ihr Ansprechpartner für
Krankenversicherung
und Vorsorge am Standort**

Thomas Jungnickel
Bezirksleiter

Dewitz-von-Woyna-Straße 10
31535 Neustadt

Tel. (05032) 80 00 467

Mobil (0172) 16 66 808

E-Mail thomas.jungnickel@debeka.de



Oberst i.G. Ludger Bette hatte den neuen Kommandeur des EATC, Generalmajor Christian Badia, mitgebracht.

Auch der ehemalige Kommodore Oberst i.G. Guido Henrich, freute sich auf ein Wiedersehen mit den Geschwaderangehörigen.



Der Bundestagsabgeordnete, Dr. Hendrik Hoppenstedt, fühlte sich bei seiner Wehrübung sichtlich wohl.

Truppe „meets ...



... Alte Adler



Beste Arbeitsbedingungen
für Ihre Geldanlage.

Lassen Sie sich jetzt beraten!

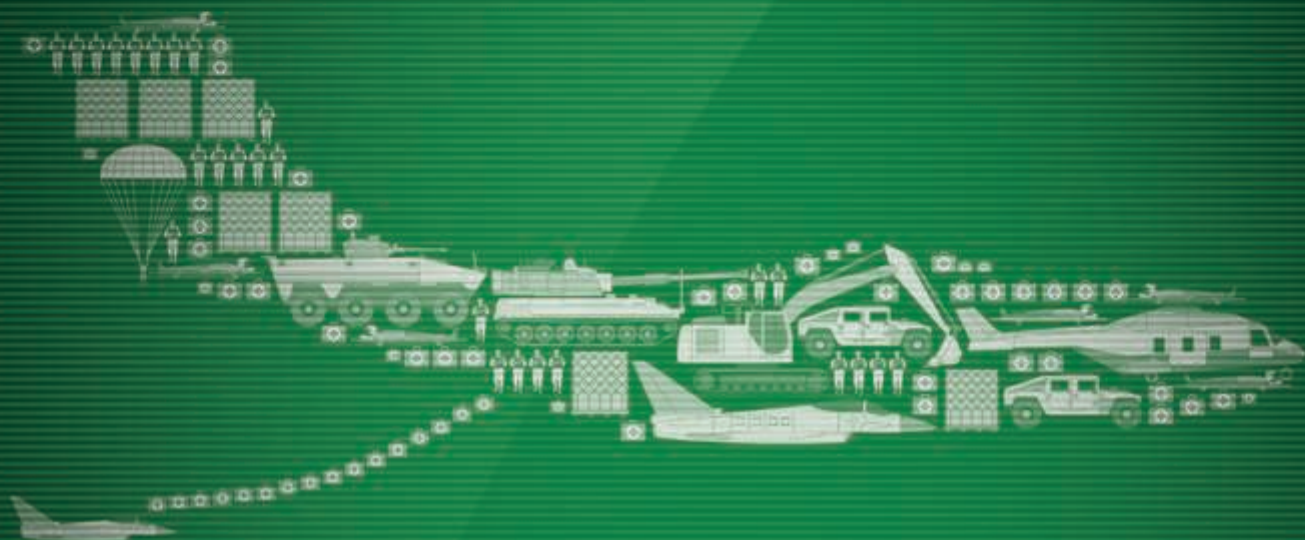
Finanzgruppe
Sparkasse WSK 100 Sparkasse

Stadtparkasse
Wunstorf

Wenn Ihr Geld unter optimalen Bedingungen für Sie arbeitet, können Sie auf ausgezeichnete Ergebnisse bauen. Mehr Infos in Ihrer Geschäftsstelle oder unter www.ssk-wunstorf.de.

Wenn's um Geld geht – Sparkasse.

NOTWENDIGES- PRÄZISE ZUM EINSATZORT



GEFECHTSFAHRZEUGE



SCHWERE GESCHÜTZTE FAHRZEUGE



HUBSCHRAUBER



BAUFAHRZEUGE



LEICHTE GESCHÜTZTE FAHRZEUGE



TRUPPEN



FALLSCHIRMSPRINGER



PALETTEN UND CONTAINER



PATIENTENLIEGEN



MEDIZINISCHES GERÄT



LUFTBETANKUNG

A400M



Konfliktverhütung, Krisenbewältigung, Humanitäre Hilfe, Dringend Benötigtes in kürzester Zeit an den Einsatzort – selbst auf kurzen Behelfspisten. Hierzu braucht man die A400M. Sie erfüllt die Anforderungen im Lufttransport – auch als Tanker für Flugzeuge und Hubschrauber, A400M. Neue Maßstäbe für heute und für morgen.

 **AIRBUS MILITARY**

airbusmilitary.com

Da war der Bär los



Bereits vor dem Beginn des Jazz-Frühschoppens unter der Noratlas, auf dem Freigelände an der Ju-52 Halle vor den Toren des Fliegerhorstes, füllten sich die Parkplätze.

Die Mitglieder des Freundeskreises Fliegerhorst und des Motorsportclubs KCL Luthé waren mit dem Aufbau der Zelte, Tresen, Grillstände und Kaffeestube noch nicht ganz fertig, als die ganz frühen Besucher bereits die Verzehrbons kauften und die ersten Biere gezapft wurden.

Als dann die Sugar Town Steam Band aus Lehrte aufspielte, waren bereits fast alle Sitzplätze belegt und bei Sonnenschein

konnte ein stimmungsvoller Jazzfrühschoppen beginnen.

Die Musiker zeigten sich auch als Streetband, gingen mit flotten Weisen durch die Reihen der Zuhörer und spielten so manches Stück auf besonderem Wunsch.

Die Traditionsgemeinschaft hatte die Transall geöffnet und so war Abwechslung geboten. Die Männer des Museumsteams hatten den interessierten Besuchern viel zu erklären. Auch für den Besuch des Museums nahmen sich die Gäste viel Zeit, um etwas über die Geschichte der Ju-52 und ihre Bergung zu erfahren. In einer besonderen Atmosphäre

fühlten sich die Besucher angesprochen wohl, was durch die fetzige Musik und die gute gastronomische Betreuung durch den KCL unterstützt wurde.

So konnten eine Menge alter Histörchen um die Fliegerei erzählt und ausgetauscht werden.

Der Vorstand des Freundeskreises war dann auch sehr zufrieden und bedankt sich bei den fleißigen Helfern, vor allem denen des befreundeten Motorsportclubs aus Luthé.

Text/Foto: W. Koch

Im nächsten Jahr heißt es dann am Sonntag, 5. Juli erneut



Foto: Giebel

Zwei zufriedene Organisatoren. Werner Koch und Hans-Jürgen Hendes.

Neuaufstellung des Systemzentrums 23 am Standort Wunstorf

Das Systemzentrum 23 gehört dem Verbund der Waffensystemlogistik an, ist dem Waffensystemunterstützungszentrum 2 (WUZ 2) in Diepholz unterstellt und auf dem Fliegerhorst Wunstorf in Niedersachsen stationiert. Einem Standort, der seit seinem Bestehen auch immer Einheiten zur logistischen Unterstützung der Einsatzverbände der Luftwaffe beheimatet hat.

Das Systemzentrum 23 ist aus dem Zusammenschluss mehrerer Luftwaffenwerften, einschließlich des Standortes Mechernich in der Eifel, hervorgegangen. Es wurde am 1. April 2014 neu aufgestellt und umfasst noch ca. 300 militärische und zivile Dienstposten.

Hauptauftrag dieser „Unikat-Einheit“ ist die Waffensystem-Instandhaltung der bodengebundenen FlaRak-Waffensysteme der Luftwaffe bis zur Materialerhaltungsstufe 4, einschließlich deren Trägerfahrzeuge und Peripheriesysteme. Über diesen Kernbereich hinaus wird das breitbandige Fähigkeitsprofil sowie die vorhandene technologische Expertise auch für die Instandsetzung von Geräten und Baugruppen weiterer Bedarfsträger der Luftwaffe, auch der fliegenden Systeme, genutzt, um deren Einsatzfähigkeit sicherzustellen.

Durch die Zentralisierung dieser Kernfähigkeiten und die technische Operationalisierung ist es gelungen, das gesamte Spektrum der Instandhaltung vom Großgerät bis herunter zur Baugruppeninstandsetzung, sowohl stationär an den Standorten Wunstorf/Mechernich, als auch weltweit durch den Einsatz von mobilen Instandhaltungstrupps, abzudecken.

Für dieses Portfolio ist das Systemzentrum 23 in vier Fachgruppen unterteilt, deren Fähigkeiten auftragsorientiert zielgerichtet gebündelt werden können.

Die Fachgruppe **Instandhaltung Waffensystem-Gerätetechnik** deckt die Technologiebereiche Waffensystem-Mechanik, Hydraulik, Antriebstechnik und Fahr-



HFw Malte Schleef prüft einen Heber für CH53.

zeugtechnik ab, sowie die zertifizierten Teilfähigkeiten Klimatechnik sowie Schlauchleitungstechnik. In diesem Fachbereich werden komplexe und tiefgreifende Instandhaltungsarbeiten an bodengebundenen FlaRak WaSys einschließlich der Peripheriegeräten, deren Waffensystemträgerfahrzeugen sowie Flurförderfahrzeugen, Bodendienstgeräten und Luftumschlaggerät durchgeführt.



SU Tino Kania, Klimamechatroniker (li.), und HG Noco Puetz beim Überprüfen einer Kabinenklimaanlage.

In der Fachgruppe **Waffensystem-Elektronik und Elektrotechnik** werden Komponenten aus der Umwelt- und Energieversorgung (inklusive der notwendi-

gen BGV-Überprüfungen), Daten- und Stromversorgungskabel bis hin zu Lichtwellenleitern (LWL) und LWL-Datennetzen bearbeitet und mit rechnergestützten Prüfautomaten getestet sowie elektronische Adaptionen erstellt. Die Instandsetzungsaufgaben im

Bereich Bodenkommunikation werden stationär bzw. im Rahmen von mobilen Instandsetzungstrupps an den Standorten der fliegenden Einsatzgeschwader und der ausländischen Stützpunkte wahrgenommen.

Die **Allgemeinen Werkstätten** sind als Fachbetrieb für Schweiß-, Hartlöt-, Metallspritz- und

Wärmebehandlungsarbeiten und zukunftsweisender Verfahren zur Anwendung der Klebetechnik zertifiziert. Die Abteilungen der Oberflächenbehandlung, Korrosionsprävention sowie Sattlerei und Tischlerei vervollständigen diese umfangreiche Palette. Besonders hervorzuheben ist hier die Fähigkeit zum Prototypenbau in enger Kooperation mit

dem ortsansässigen Konstruktionsbüro des WUZ 2 und den Bedarfsträgern unter fachlicher Begleitung durch das „Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung“ (BAAIN) oder einer entsprechenden „Wehrtechnischen Dienststelle“ (WTD).

Abgerundet wird das Fähigkeits-

spektrum durch die Instandsetzung von Fliegerarmband-, Bord- und Schiffsuhrn als einzig verbliebene Einrichtung für die gesamte Bundeswehr.

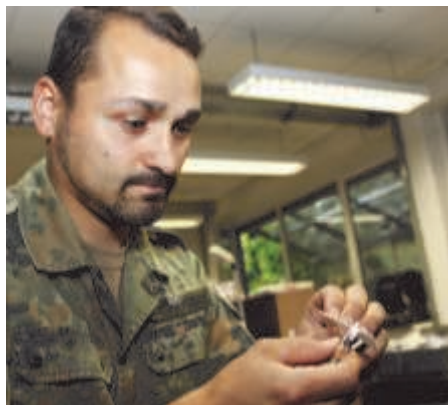


Lip Marek an der Schlauchpresse.



Thomas Thies am Prototyp für den Laufwechsel des Waffensystems „MANTIS“.

In der Fachgruppe **Großgerä- teinstandhaltung** (am Standort Mechnich) erfolgt die Instandsetzung von Radargeräten, sowie der Feuerleit- und Kampfführungsanlagen des WaSys PATRIOT. Komplexe Baugruppen



SU Daniel Kaiser-Rübke, EliMechUffz, prüft einen 4-Kanal Lichtwellenleiter für eine Objektschutzkabine.

können in speziellen Prüffeldern rechnergesteuert vollautomatisch getestet und, falls erforderlich, vor Ort instandgesetzt werden. Die dazu notwendigen Prüfprogramme werden, so erforderlich, von eigenem Personal entwickelt.

Über die Jahre hat sich im Systemzentrum 23 ein Pool von hochspezialisierten und gut motivierten Fachkräften entwickelt, die im direkten Dialog mit den Einsatzverbänden vor Ort aber auch mit der Industrie eng zum Nutzen der Bedarfsträger zusammenarbeiten. Durch konsequente Koordination des vorhandenen Fähigkeitsprofils aller Fachgruppen ist es möglich, schnell und flexibel auf die wachsenden Anforderungen der Einsatzlogistik

im Rahmen des veränderten Aufgabenspektrums der Bundeswehr zu reagieren und die erforderlichen Instandhaltungsleistungen im Interesse der Einsatzverbände schnell und einsatzorientiert aus einer Hand zu erfüllen. Diesem Auftrag stellen sich täglich alle Angehörigen des Systemzentrums 23 mit großem Engagement und Einsatzwillen.

Text.: Foto: S1 Info



Ausgangstest an einem Startgerät „PATRIOT“ durch OFw Nico Tschiche.

Verband der Reservisten der Deutschen Bundeswehr e.V.

Landesgruppe Niedersachsen

Werden auch Sie Mitglied in unserem Verband!

Wir bieten Ihnen bei nur 30 Euro Jahresbeitrag:

- Förderung militärischer Fähigkeiten
- Kostenloses Verbandsmagazin „loyal“
- Taktische Weiterbildung
- Unterstützungsleistung für die Bundeswehr
- Informationen über Sicherheitspolitik
- Sicherheitspolitische Rhetorikseminare
- Internationale Veranstaltungen
- Öffentlichkeitsarbeit



Geschäftsstelle Landesgruppe Niedersachsen
Hans-Böckler-Allee 18 • 30173 Hannover
Telefon: (0511) 81 53 30 • Telefax (0511) 81 54 91
E-Mail: niedersachsen@reservistenverband.de
und im Internet: www.reservistenverband.de

Impressum

„Das Fliegende Blatt, ist eine Zeitschrift für Angehörige und Freunde des Fliegerhorstes Wunstorf, mit einer Auflage von 1000 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 Standorttesten Wunstorf verantwortlich. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des Verfassers wieder, sie entsprechen nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion oder der Herausgeber.

Redaktionsleitung

Werner Koch, Postanschrift: Das Fliegende Blatt, Redaktion, Iltisweg 4, 31515 Wunstorf.
Email: FreundeskreisFlgH-Wunstorf@kabelmail.de

Redaktionelle Mitarbeit:

Pressestelle LTG 62, Dyckerhoffstr. 4, 31515 Wunstorf
Email: ttg62pressestelle@bundeswehr.org

Layout & Gestaltung: OTL a.D. Werner Koch

Anzeigenredaktion

Hans-Jürgen Hendes, Am Hüppefeld 6, 31515 Wunstorf
Email: hjh_werbeservice@arcor.de

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

Stattliche Anzahl von Aktiven in Uniform beim Transportertreffen

Das Transportertreffen in Lohr am Main fand dieses Jahr vom 27. bis 29. Juni statt. 86 Teilnehmer waren angereist, nicht so viele wie zum 60-jährigen Jubiläumstreffen letztes Jahr, aber immerhin. Erfreulich war auch die stattliche Anzahl von Aktiven in Uniform, das war nicht immer so; nahezu die gesamte Führungsriege der Flugbereitschaft war vertreten und auch aus den anderen Verbänden kam der ein oder andere im Blauzeug, mit Generalleutnant Wundrak und Brigadegeneral Lebert sogar zwei aktive Generale.

Die Flugbereitschaft stellt sich vor

Der Ablauf war eigentlich wie immer. Samstag Vormittag ein Vortrag.

Ihn hielt der neue Kommandeur der Flugbereitschaft, Oberst Stefan Neumann, zum Thema „Flugbereitschaft BMVg - Gegenwart und Zukunft“. Sehr informativ, vor allem für jene Herren, die schon einige Jahre in Pension sind, also für die meisten. Man kannte natürlich das ein oder andere Detail, aber - so geballt zusammengefasst - wurde sehr deutlich, welche positive und grandiose Entwicklung dieser Verband in den letzten 20 Jahren genommen hat. Neben den traditionellen Aufgaben - Flüge für den politisch-parlamentarischen Bereich und Personal- und Materialtransport auf der Langstrecke - sind mit MEDEVAC und der Luftbetankung mit A 310 zwei völlig neue Aufgaben dazu gekommen. Die Flotte besteht derzeit aus 16 Luftfahrzeugen, fünf AIRBUS A 310, die so genannte „graue Flotte“, zwei AIRBUS A 340, zwei AIRBUS A319, vier BOMBARDIER GLOBAL 5000 und drei Hubschrauber EUROCOPTER CUGAR, alle zusammen die „weiße Flotte“. Mit Ausnahme der drei Hubschrauber, die in Berlin-Tegel stationiert sind, stehen alle Flugzeuge derzeit noch in Köln-Wahn. Mit Fertigstellung des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg soll die „weiße

Flotte“ dorthin umziehen. Für Staatsbesuche und VIP's ist ein eigenes Abfertigungsgebäude geplant, das vom Auswärtigen Amt geführt werden soll, sowie direkt daneben Ramp und Halle für die Luftfahrzeuge der Flugbereitschaft. Es war interessant zu hören, dass das Management von BER bereits ein lüsternes Auge auf diesen Bereich wirft. Sollte neben den bekannten Fehlplanungen und Pannen der neue „Großflughafen“ auch noch zu klein geplant worden sein?



Kaffee und Kuchen bei den Freunden von der Feuerwehr Lohr-Rodenbach.

Gedenken

Am Samstag Nachmittag stand traditionell ein Besuch an der Absturzstelle unserer GAF 50+39 an und anschließend Kaffee und Kuchen bei den Freunden von der Feuerwehr Lohr-Rodenbach.

Am „Spessartkreuz“ hielt der Stellvertretende Kommandeur LTG 62, OTL Chris John, eine kurze Ansprache; ein einsamer Trompeter der Feuerwehrkapelle blies einen Choral und dann das Lied vom „Guten Kameraden“. Eine schlichte Feier, aber hier in der Stille des Waldes ungeheuer eindrucksvoll.

Rechtsanwälte - Fachanwälte - Notare

Lange Straße 38 * 31515 Wunstorf



Axel Buddecke

Rechtsanwalt & Notar

Fachanwalt für Verkehrsrecht
ADAC Vertragsanwalt,
Arbeitsrecht, Erbrecht.



Michael Schmidt

Rechtsanwalt & Notar

Fachanwalt für Familienrecht,
Mietrecht, Strafrecht,
Baurecht



Dr. Klaus Fehlig

Rechtsanwalt

Familienrecht,
Erbrecht, Reiserecht,
Immobilienrecht



Felix Buddecke

Rechtsanwalt & Mediator

Insolvenzrecht, Vertragsrecht,
Arbeitsrecht, Verkehrsrecht,
Mietrecht

Telefon: 0 50 31 - 20 33 * Fax: 0 50 31 - 1 57 33

Internet: www.fehlig-buddecke.de * e-mail: info@fehlig-buddecke.de



Am „Spessartkreuz,, in der Stille des Waldes.



Kränze der Stadt Lohr und der GdT wurden niedergelegt.

1800 Uhr: Gedenkfeier am Ehrenmal, wie immer umrahmt von vier Bläsern der Stadtkapelle und einer Fahnenabordnung des Reservistenverbandes Lohr-Sendelbach.

Die Ansprache hielt Brigadegeneral Jörg Lebert, Stellvertretender Kommandeur und Chef des Stabes beim Europäischen Lufttransportkommando (EATC). Ausgehend vom Prinzip seines Stabes, des „Pooling and Sharing“ (Zusammenführen und Teilen), entwickelte er Beispiele, bei denen dieses Prinzip schon seit langem verwirklicht ist, ohne dass diese Bezeichnung verwendet worden wäre. „Ich halte auch unser heutiges Treffen für eine Art von „Pooling and Sharing“.

Wir poolen hier keine materiellen Ressourcen - aber Erfahrungen und Expertise sowie Jung und Alt. Wir teilen - „sharen“- Erinnerungen und Anekdoten: alte Geschichten werden wieder aufgefrischt; das Widerfahrene wird erneut durchlebt; manches Vergessene kehrt in die Erinnerung zurück. Das kann man nur gemeinsam, in der Gemeinschaft, erreichen“.



Brigadegeneral Jörg Lebert hält die Ansprache am Ehrenmal.

Eine sehr subtile Rede, die sich wohlthuend von den „Blut- und Bodenreden“ früherer Jahre abhob. Nach der Rede verlas der neue Präsident der Gemeinschaft deutscher Transportflieger (GdT), OTL a.D. Helmut Henk, die Liste der im letzten Jahr Verstorbenen; und die Liste war wieder sehr, sehr lang.

Dann wurden zwei Kränze am Ehrenmal niedergelegt und traditionsgemäß die Feier mit der Nationalhymne beendet.



Der neue Präsident der GdT, OTL a.D. Helmut Henk, erinnert an die Verstorbenen.

Begegnung unter Kameraden

Beim Kameradschaftsabend im katholischen Pfarrsaal begrüßte Helmut Henk die Teilnehmer und stellte auch den neuen ersten Bürgermeister der Stadt Lohr, Dr. Mario Paul, vor. Dr. Paul versicherte, dass die Stadt Lohr auch unter seiner Amtsführung die Treffen wie bisher unterstützen werde und dass die Stadt stolz sei, weiterhin die Treffen in ihren Mauern zu erleben. General Peter Vogler, der Präsident der „Gemeinschaft der Flieger Deutscher Streitkräfte“, dem Traditionsverband aller Flieger aus Heer, Marine und Luftwaffe, dem auch die GdT angeschlossen ist, ergriff das Wort und sprach von den Gemeinsamkeiten in der Fliegerei. Die Fliegerei selbst sei das wesentliche Verbindungselement der Gemeinschaft, nicht das Waffensystem. Er sprach auch von der Würde der Flieger, die jeder habe, egal wann oder wo er gedient habe. Ich habe noch nie einen General, der mit den Luftwaffenbolden groß geworden ist, so positiv über uns Transporter reden hören. Er trug Helmut Henk die Vizepräsidentschaft seiner Gemeinschaft an, die dieser mit Handschlag annahm. Auch General Wundrak, der derzeit ranghöchste aktive Transporterpilot und „Schirmherr“ der GdT, richtete ein kurzes Grußwort an die Versammlung. Und dann war es so wie immer, wenn sich alte Kameraden treffen: es wurden heftig Erinnerungen „geshared“ und auch das Trinken wurde nicht vergessen.

Ausblick

2015 jährt sich zum 25. Male der Flugunfall unserer GAF 50+39 nahe Lohr und ich denke, dass das Transportertreffen nächstes Jahr dem Rechnung tragen wird. Das Treffen findet vom 19. bis 21. Juni 2015 statt. Ich werde da sein und ich hoffe, mit mir noch einige andere, die die Crew um Vitus Lenz noch persönlich gekannt haben. Und besonders hoffe ich auf rege Teilnahme noch aktiver Kameraden. Ich schwöre Ihnen: Lohr ist eine Reise wert. Peter Richter, OTL a.D.



Das Titelfoto zeigt die Willkommenstafel am Ortseingang zu Lohr.

Erstes französisches Mitglied in der TGLW

Der 2. Vorsitzende der TGLW, Hptm Manfred Pickel, konnte das erste französische Mitglied in der TGLW willkommen heißen.

Adjutant Frank Roumy arbeitet zur Zeit, mit zwei weiteren französischen Kameraden, auf dem Fliegerhorst in einem Team, das sich um die technische Vorbereitung für die Aufnahme des ersten A400M kümmert.

Da er geschichtlich sehr interessiert ist, führte ihn sein Weg natürlich in unsere Ju52-Halle, die er - begeistert von unserer Ausstellung - bereits mehrfach mit Verwandten und Freunden besucht hat. Der Bitte um Aufnahme in die TGLW wurde vom Vorstand gern entsprochen.

Frank Roumy wurde am 1. Mai in La Fleche nahe Le Mans geboren. Er ist seit 1993 verheiratet und hat drei Kinder.

1986 trat er in die französische Luftwaffe ein. Bis 1988 besuchte er die Grundschule der Luftwaffe in Saintes. Anschließend wechselte er auf die

Technische Schule der Luftwaffe in Rochefort/Mer.

1989 wurde er als Techniker beim E-3F AWACS-Verband in Avord eingesetzt. 1996 folgte die nächste Verwendung als Techniker bei einem Hubschrauberverband in Dax.



Manfred Pickel

Im Jahre 2000 wurde Frank Roumy schließlich zu seinem ersten TRANSALL-Verband versetzt. Hier entstand seine Liebe zu diesem Flugzeug. 2005 wurde er Chef der C-160-Avionik-Instandsetzung auf der Insel La Reunion. Nach diesem Inselabenteuer kam er 2008 nach Orleans als Crew Chef, natürlich auf TRANSALL.

Seit 2012 diente er in Orleans dann als A400M B2 Instructor. Diese Tätigkeit übt er nun seit 2013 im A400M-Team in Wunstorf aus.

Frank Roumy ist seit 2009 Mitglied des Luftwaffen-Museums in Orleans. Er interessiert sich besonders für die Frühgeschichte der französischen Luftwaffe und für die Geschichte der TRANSALL im Besonderen.

Sein historisches Wissen will er aber nicht nur für sich behalten und so hat Frank bereits mehrere Artikel zum Thema Luftfahrt in französischen Magazinen veröffentlicht.

Auch für das „Fliegende Blatt“, will er etwas über den Lebensweg einer Transall erzählen und darüber, wie auch sie einen Ehrenplatz im Museum gefunden hat.

Die Lebensgeschichte einer französischen Transall

Nach der Inbetriebnahme am 12. März 1969 schied die TRANSALL C160 No.18 am 22. August 2012 aus dem aktiven Dienst. Dieses Flugzeug ist wie seine Schwesterflugzeuge um die Welt gereist und hielt die Französischen Farben hoch, bei der Unterstützung von in Not geratener Bevölkerung oder bei der Teilnahme an militärischen Operationen.

Eine ihrer „Heldentaten“ wurde berühmt durch den Film von Raul Coutard: „Die Fremdenlegion springt auf Kolwezi“. Fünfundzwanzig Jahre später, aus der F18 wurde mittlerweile die R18, wurde sie auf den Namen „City of Kolwezi“ getauft. Dies ist die einzige C160 TRANSALL mit einen Taufnamen und so konnten wir sie nicht

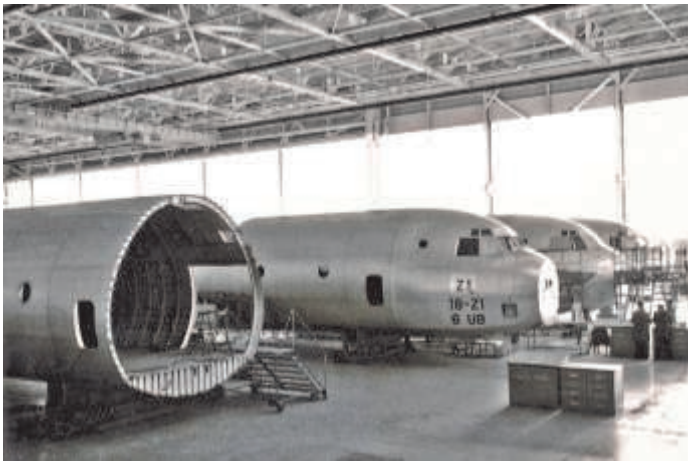
in „Rente“ gehen lassen, ohne ihr den letzten Respekt zu erweisen.

Erinnerung an die Geschichte des Transall-Projekts

In den späten fünfziger Jahren, die Luftwaffe nutzte die Nord 2501 Noratlas für Transportaufgaben, wurde der Bedarf für ein neues Transportflugzeug erkannt, welches 8 Tonnen über 4500 km transportieren können sollte und über die Fähigkeit verfügte, auf einer unbefestigten Piste zu landen. Zwei Optionen waren zumindest möglich: die US-Lockheed C-130A zu kaufen oder ein Französisch – Deutsches Transportflugzeug zu entwickeln. Diese letztere Option wurde gewählt und am 29. Januar 1959 wurde die deutsch-französische Vereinigung namens TRANSALL (für TRANSport ALLianz) ins Leben gerufen.

Im September 1962 begann auf dem Gelände von Melun Villaroche die Montage des ersten Prototyps V1. Es folgten Bodentests wie: Motorlauf, Funktion- und Rolltests. Am 10. Oktober 1962 wurde das Flugzeug in „Legierung“ (ohne Farbe) und mit deutscher Zulassung der Weltpresse vorgestellt. Am 25. Februar 1963 machte das Flugzeug seinen Erstflug der 55 Minuten dauerte, gesteuert von Jean Lanvario.

Parallel dazu wurden zwei weitere Prototypen und sechs Vorserienflugzeuge in Bourges bei „Nord Aviation“, in Lemweder bei den „Vereinigten Flugtechnischen Werken“ (VFW) und in Hamburg von „Hamburger Flugzeugbau“ (HFB) gebaut. Diese Flugzeuge wurden dann für verschiedene Tests, wie dem Absetzen von Personen und Lasten mit dem Fallschirm und der Definition von Flugparametern, verwendet. So wurden zwischen dem 14. Dezember 1964 und 25. Februar 1968 über 3500 Flugstunden erreicht



Der Zusammenbau der Transall in Bourges.

Die C160 TRANSALL „F18“

1966 nahmen drei Montagelinien die Endmontage der 169 C160 TRANSALL auf. Nicht alle der fünfzig französischen C160F wurden in Frankreich zusammengebaut: 15 waren es in Hamburg, 12 in Bremen und 23 in Bourges, eine davon war die „F18“. Ihre Montage begann im zweiten Quartal 1967 im Gebäude Nr. 11 des Nord Aviation-Werks in Bourges. Zuerst wurden das Cockpit und der Frachtraum miteinander verbunden. Auf dieser Position (0 - Station) wurden die Verkabelung und die Hydrauliksysteme installiert. Das Flugzeug erhielt den Hersteller-Code „6-UB“ und wanderte in Richtung Gebäude Nr. 7, in dem es seine Rampe und Türsektion (Nr. 2 Station) erhielt. Bei der Station Nr. 3 wurden Bugfahrwerk und Hauptfahrwerke eingebaut. Ausgestattet mit Rädern, wurde die „6-UB“ Ende August zurück zum Gebäude Nr. 11 geschleppt.

Am 9. September wurde das Tragflächenmittelstück installiert. Am 24. Oktober wurde das Höhenruder und am 28. das Seitenleitwerk mit der Zelle verbunden. Am 3. November folgte die Montage zweier Triebwerksgondeln. Die Endmontage durch den Einbau der beiden äußeren Flügel endet am 5. bzw. 7. Februar 1968.

In diesem Stadium der Montage war das Flugzeug fertig. Es folgten mehrere Bodentests wie:

Stromerzeugung Tests, Radio-und Navigationssysteme -Tests. Das Flugzeug erhielt jetzt auch zwei Triebwerke.

Die Streiks im Mai 1968 verzögerten den Transfer zur „Flightline“. Trotzdem begannen die Vorversuche mit dem Anlassen der Triebwerke,

die im August abgeschlossen wurden. Zum Gebäude Nr. 13 gezogen, begannen die ersten Engine run-ups (zwei Triebwerke gleichzeitig). Parallel wurden ergänzende Untersuchungen wie Flugzeugabsenken, Tür- und Rampe öffnen bei laufenden Triebwerken durchgeführt. Danach wurde das Flugzeug „bereit für den Flug“, erklärt und flog zum ersten Mal am 16. September, gesteuert von André Jouanet, dem Testpiloten von Nord Aviation.

Im März wurden 56h55 Flugstunden und 38 Landungen bei dreißig Einsätzen über Bourges und Chateauroux (wo die F18 ihre militärische Tarnlackierung erhielt) durchgeführt. Das Flugzeug wurde am 28. Februar 1969 an die französischen Streitkräfte ausgeliefert und am 7. März zur Luftwaffenbasis Orleans-Bricy überführt.



In der Französischen Luftwaffe

Am 7. März 1969 wurde die F18 buchmäßig nach einer Ankunfts-

prüfung übernommen. Am 28. März, begann der Einsatz des Flugzeuges im 61. Transport-Geschwader, welches in Orléans - Bricy Air Force Base stationiert ist.

Die folgenden Schilderungen sollen nur einige bedeutende Ereignisse im „Leben“ des Flugzeugs wachrufen:

- Im Jahr 1970 erfolgt nach Erreichen von 1200 Flugstunden seine erste Generalüberholung.
- Vom 6. bis 19. April 1977 verlegt das Flugzeug mit zehn anderen C160 nach Zaire in Afrika. Während einer kurzen Zeit (ein halber Tag), trägt das Flugzeug das Marokkanische nationale Emblem anstelle des Französisch Rondelle. (auf Befehl einiger Französischen Regierungsstellen).
- Ein Jahr später, im Mai 1978, ist das Flugzeug zurück in Zaire für die Operation „Bonite“. Auftrag ist das Absetzen von Fallschirmjägern der Fremdenlegion über Kolwezi und der Schutz von Europäern und Einheimischen, die von den Katangarebellen bedroht werden. Diese Mission wird später mit dem Titel „Die Fremdenlegion springt auf Kolwezi“ verfilmt.

- In den 1980-er Jahren wird das Flugzeug mehrmals in afrikanischen Ländern eingesetzt, so im Tschad (N'Djamena), in Gabun (Libreville) und in der Zentralafrikanischen Republik (Bangui).

- Am Anfang der 90-er wird die „F18“ mit seinem ersten Abwehrsystem ausgestattet und in Bretigny getestet.

Erinnerung

- Von Oktober 1994 bis Ende Juni 1995 wird das Flugzeug mit einer neuen Avionik wie CRT-Monitore an Stelle des Standard-ADI- und RMI nachgerüstet. Die Seriennummer wird dann von „F18“ in „R18“ geändert.
- Im April 2001, erhielt die „R18“ ein neues Camouflage-Farbschema: dunkelgrau.
- In den folgenden Jahren, ist es wieder im Ausland für militärische und zivile Missionen im Einsatz.
- Der 16. Dezember 2003 wird die „R18“ zu Ehren ihres Einsatzes von Mai 1978 auf den Namen „Stadt der Kolwezi“ getauft.
- In der ersten Hälfte des Jahres 2012, machte die „R18“ den letzten Einsatz in Afrika und wird aus



Wie die deutsche Transall in Wunstorf erhielt die französische Transall einen ehrenvollen Platz auf dem Flugplatz Le Bourget.

N'Djamena nach Orleans verlegt, weil die Lebenszeitgrenze erreicht ist.

Ein ehrenvoller Platz

Wegen seiner Geschichte entschied der Führungsstab der Armee de l'air das Flugzeug nicht zu verschrotten, sondern es dem Luft- und Raumfahrtmuseum in Le Bourget anzubieten. Dort wurde es mit offenen Armen aufgenommen. Innerhalb eines Monats wurde die „R 18“ auf das Farbschema umgespritzt, das sie während „Bonite“ getragen hatte.

Am 22. August 2013 trat die „City of Kolwezi“ ihren allerletzten Flug an und landete auf dem Flughafen von Le Bourget.

Das Flugzeug ist 22.081 Stunden in der Luft gewesen

A dream comes true!

Ein besonderer Wunsch erfüllte sich am 07. April 2014 für Philip Tyler, einem ehemaligen Piloten der Royal Air Force im Rang eines Commander: Ein Besuch auf dem Fliegerhorst Wunstorf, auf dem er von 1951 bis 1952 stationiert war. In Begleitung seines Sohnes Roger und Polizeihauptkommissar Rüdiger Mellentin, einem Freund der Familie, der über mich auch den Kontakt zum Fliegerhorst hergestellt hatte, besuchte der 86-jährige zunächst die JU-52 Halle. Dabei trug er immer fest in seiner Hand ein kleines Fotobuch mit Erinnerungen an längst vergangene Zeiten. Peter Schröder, der sich ohne zu zögern bereit erklärt hatte, die Halle zu öffnen, erläuterte routiniert und kompetent wie immer den Weg der JU-52 von Norwegen nach Wunstorf. Fast zwei Stunden schlenderte die kleine Gruppe durch die Ausstellung, lauschte gespannt den Schilderungen von Peter Schröder und Commander Tyler fand in den fast 600 ausgestellten Flugzeugmodellen auch einige die er in seiner aktiven Zeit, die aber erst nach dem zweiten

Weltkrieg begonnen hatte, geflogen ist. Darunter die Gloster Meteor und die DeHavilland Vampire. Tief beeindruckt vom Museum und seinen Exponaten, reichlich eingedeckt mit käuflich erworbenen Souvenirs und nicht ohne auch der Transall 51+07 einen Besuch abgestattet zu haben, setzten wir unseren Weg über den Fliegerhorst fort. Die nächste Station war Block 8, in dem Mr. Tyler damals untergebracht war. Mit strahlenden Augen schlenderte er danach die Stufen in den Keller von Block 27 hinab, so als wollte er nochmal einen Drink an der Bar des „Malcolm-Club“ ordern. Eifrig im mitgeführten Fotobuch blättern fand er so manche Fotos, die wir mit dem heutigen Anblick vergleichen. Vieles hat sich kaum verändert. Sein größter Wunsch aber war noch einmal zum

Hangar 4 zu fahren, Standort seiner Einheit der 26th Squadron, dort wo seine „Meteor“ abgestellt war. Ein bisschen enttäuscht darüber, dass das ehemalige Büro seines Crew-Chiefs in der heutigen Halle 4 als Herrentoilette dient, begab er sich schließlich vor die Halle. Ein wehmütiger Blick zur Halle 3, dem Standort der 11th Squadron und der Einheit seines besten Freundes, beendete diesen emotionalen Tag von dem er nun seinem alten Freund in England berichten wird.

StFw Heiko Beyer



Vorzeitiger Berufsabschluss am Standort Wunstorf

Dass Auszubildende ihre Zeugnisse erhalten ist nicht ungewöhnlich. Dass der eine oder andere Azubi die Prüfung vorzeitig ablegt, ist auch nicht ungewöhnlich. Dass aber gleich 13 von insgesamt 32 Auszubildenden ihren Abschluss vorzeitig feiern können, ist durchaus ungewöhnlich. So geschehen auf dem Fliegerhorst in Wunstorf.

Sieben Fluggerätmechaniker und sechs Elektroniker für Geräte und Systeme erhielten am 16. Juli 2014 vorzeitig Ihre Urkunden.



Die Leiterin des Dienstleistungszentrums kann 13 Auszubildende vorzeitig entlassen.

„Ich bin seit elf Jahren am Standort Wunstorf, ich kann mich nicht erinnern, dass wir bisher schon einmal 13 Auszubildende vorzeitig verabschieden durften“, sagte Frau Christine Rhein, Leiterin des Bundeswehr Dienstleistungszentrums Wunstorf.

„Das macht uns stolz. Das kann und sollte auch Sie stolz machen“, wandte sie sich an die Azubis.

Am 1. April 1960 traten erstmals 13 Lehrlinge in der Lehrwerkstatt auf dem Fliegerhorst Wunstorf an, um dort den Beruf des Metallflugzeugbauers zu erlernen. Die angebotenen Ausbildungsberufe haben sich geändert, der Erfolg ist geblieben. Weit über 1.000 erfolgreiche Abschlüsse wurden seit 1960 erreicht.



Hier war die 13 keine Unglückszahl: Glücklich und zufrieden stellten sich die Auszubildenden nach der Zeugnisverteilung dem Fotografen.

Derzeit werden zwei Ausbildungsberufe angeboten. Jedes Jahr können sich 12 Interessenten für die Ausbildung zum Elektroniker für Geräte und Systeme bewerben. Für den Ausbildungsberuf Fluggerätmechaniker, Fachrichtung Instandhaltungstechnik werden 20 Ausbildungsplätze angeboten. Von den nun 13 Absolventen wird sich die Mehrheit nun an weiter-

führenden Schulen oder in einem Studium weiterbilden.

„Auch die Bundeswehr bietet Möglichkeiten, das erworbene Wissen in die Praxis umzusetzen“ sagte Frau Christine Rhein in Ihrer Rede.

Sie wünschte allen Absolventen Glück für Ihren weiteren beruflichen Werdegang.

Text/Foto: S1-Info LTG 62



sky
Sportbar
Großbildleinwand
Raucherlounge
Feiern bis
80 Personen

GILDE- BRÄU- ECK
Neustädter Str. 7a * Inh. Lydia Ridders
☎ 05031 - 39 91 * mail: gilde-eck@t-online.de
[internet: www.gildebraeueck.de](http://www.gildebraeueck.de)

Luftkampf im Ersten Weltkrieg

von Hptm Manfred Pickel

Heute kennen wir einen straff durchorganisierten Luftkrieg der jedoch seine Wurzeln in den Luftkämpfen des Ersten Weltkrieges hat.

Am Anfang dieses Krieges stürzten sich die Flieger noch vollkommen unbedarft in den Kampf. Man betrachtete den Luftkampf als eine Art ritterlichen Sport Mann gegen Mann.

Zuerst machten sich die Gegner noch allein auf dem Weg wie ein Jäger auf der Pirsch nach dem Wild. Das Überraschungsmoment war ausschlaggebend. Konnte man sich unbemerkt an einen Gegner heranspielen war der Luftsieg so gut wie sicher. Erkannte das Opfer aber rechtzeitig den Angreifer entspann sich oft ein wahrer „Luftzirkus“. Die damaligen Doppeldecker waren in der Lage Kurvendurchmesser von 100 m und weniger zu fliegen. Zusammenstöße in der Luft waren dadurch keine Seltenheit. Fast 50 Prozent der Flieger starben im 1. WK ohne direkte Feindeinwirkung. Über Sieg oder Niederlage entschieden Faktoren wie Motorleistung, Treibstoffvorrat, Wendigkeit, Bewaffnung, Zieloptik aber auch das luftakrobatische Können des Piloten. Im Verlauf des Krieges stellte sich heraus, daß einzeln operierende Flugzeuge nur wenig Überlebenschancen hatten. Man begann taktische und organisatorische Überlegungen anzustellen. Auf deutscher Seite wurde die Dreier-Rotte eingeführt. Der Rottenführer konnte sich voll auf den Angriff konzentrieren, während dessen die Rottenkameraden seinen Rücken deckten. Mehrere Rotten bildeten eine Staffel.



Als „Vater“ des taktisch organisierten Luftkampfes gilt Oswald Boelcke.

In der Staffel flogen die Rotten gestuft in verschiedenen Höhen. So war man gegen feindliche Überraschungen aus großen Höhen gefeit.

Ein Vorteil dieses Systems war auch, das man Neulinge in den Rotten quasi verstecken konnte und sie nicht auf sich allein gestellt waren. Sie genossen den Schutz der Erfahrenen und konnten lernen zu überleben.

Als „Vater“ des taktisch organisierten Luftkampfes gilt Oswald Boelcke.

Der Jagdflieger Manfred von Richthofen fasste diese Rotten als Erster zu einem Geschwader zusammen, dem berühmten Jagdgeschwader Nr. 1. Trotz der den Alliierten weit überlegenen deutschen Taktik unterlag man letztendlich der materiellen Überlegenheit des Gegners. Beide Fliegerasse wurden für ihre herausragenden Leistungen mit dem „Pour le Mérite“, dem höchsten preußischen Kriegsorden, ausgezeichnet.

Boelcke und Richthofen überlebten den Krieg nicht, ihre Namen sind aber bis heute im In- und Ausland unvergessen.

Auch in der Bundeswehr hält man das Andenken an diese Helden der Lüfte wach. Zwei Geschwader der Luftwaffe wurden nach ihnen benannt.

Wunstorf Elements
Badehauskultur
für Körper, Geist und Seele
Raus aus dem Alltag und rein ins
Wunstorf Elements: Wunstorfs Wasser- und Saunawelt lädt Sie ein.
Heiß oder Eis, still oder gesellig, kalt abtauchen oder tief Luft holen, für jung oder alt, – erleben Sie Badehauskultur von ihrer besten Seite.
Wir bieten Rund-um-Wohlfühlen und Entspannung von A bis Z für alle.
Aktiv abschalten und neue Energie tanken.
In Ihrem Wunstorf Elements

WUNSTORF
Elements

www.wunstorf-elements.de
Rudolf-Harbig Straße 1, 31515 Wunstorf

Familienfest der OHG

Am 29. Juni war es wieder so weit. Die Offiziersheimgesellschaft lud zum Familienfest ein. Dabei war nicht nur für das Wohl der Angehörigen des Fliegerhorstes gesorgt, sondern auch für die Kleinsten auf dem Fest.

Mit einer Kindereisenbahn und Pferden konnten sich die Sprösslinge so oft sie wollten, die Zeit vertreiben. Da konnte auch das schlechte Wetter die Freude der Kleinen nicht bremsen. Für das leibliche Wohl wurde mit deftigem Essen, wie Nudelsalat und Grillwürstchen und auch Kaffee und Kuchen gesorgt.

Ein kleines Highlight war auch die Feuerwehr, die es sich nicht nehmen ließ, zu demonstrieren, welche Reichweiten die Wasserfontänen ihr Fahrzeug erreichen kann. Selbstverständlich durften sich auch die Besucher von der Sauberkeit des Wassers überzeugen und erhielten eine kleine „Kostprobe“.



Wer sich nicht nur auf dem OHG Gelände aufhalten wollte, konnte eine der Baustellenrundfahrten nutzen oder sich die Hundeshow der Hundewache des Fliegerhorstes ansehen. Durch viele kleine Details wurde die liebevolle Vorbereitung des Festes deutlich. Dazu zählte eine Hüpfburg in der OHG mit leckerer Popcornversorgung direkt nebenan, freundliche Kameraden, die sich um das Essen und den Ablauf der Veranstaltung kümmerten und kleine Informationsbereiche, wie ein Zelt mit Feldküche. Dadurch wurde es den Gästen sehr leicht gemacht, sich auf dem Fest wohl zu fühlen.

Vereinbarkeit von Familie und Beruf

Ein neues Kapitel in Sachen Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist auch für die Soldaten und Soldatinnen auf dem Fliegerhorst Wunstorf aufgeschlagen. Der Standortälteste, Oberstleutnant Christian John und die Leiterin des Dienstleistungszentrums, Frau Christine Rhein, unterzeichneten im Beisein des Wunstorfer Bürgermeisters, Rolf-Axel Eberhardt und Bernd Stühmann von den Johannitern als Vertreters des Betreibers, den Vertrag über die Belegung von 15 Plätzen für die Bundeswehr im neuen Betriebskindergarten. Bürgermeister Eberhardt erinnerte daran, dass er und der frühere Kommodore, Oberst Guido Henrich, viel Überzeugungsarbeit in Berlin leisten mussten. Letztendlich habe die Beharrlichkeit über mehrere Jahre erreicht, dass das Projekt jetzt seinen erfolgreichen Abschluss fand.

Text: W. Koch, OTL a.D.



OTL Christian John, Frau Christine Rhein, Bürgermeister Rolf-Axel Eberhardt und der Leiter der Johanniter, Bernd Stühmann, sind glücklich, endlich den Nutzungsvertrag unterzeichnen zu können. (v.li.)



Freundeskreis auf dem Fliegerhorst

Das war mal ein sehr interessanter Ausflug des Freundeskreises. Nachdem der Kommodore des LTG 62, Oberst Guido Henrich, die Mitglieder zu einem Besuch auf dem Fliegerhorst eingeladen hatte, wurden schnell zwei Termine vereinbart. So fanden sich die Mitglieder in zwei Gruppen vor der Ju52 Halle ein und wurden dort von Oberstleutnant Roland Radrich, Kasernenkommandant und Beauftragter für die Baumaßnahmen, empfan-



Vor dem neuen Ausbildungszentrum gab es das obligatorische Gruppenfoto.



gen.

Auf einer Rundfahrt an den beeindruckenden Baustellen vorbei erfuhren die Besucher sehr beeindruckende Zahlen über Hallengrößen und bewegte Erdmassen. Auch die neuen Voraussetzungen für den Betrieb der A400M, wie telemetrische Übermittlung von Flugdaten. Wartungs- und Waschplätze, sowie das neue Ausbildungszentrum mit seinen Hörsälen, seiner Ausbildungshalle mit einem original Flugzeug (noch nicht eingebracht), der Cargo Hold Trainer für die Ausbildung der Technischen Ladungsmeister und zuletzt die beiden Hallen für die Flugsimulatoren wurden erklärt bzw. gezeigt. Bei einem Plausch im Offiziersheim klang ein gelun-





Für die neue Fliegerhorstzufahrt und das zentrale Abfertigungsgebäude wird Platz geschaffen.



Nach Rückbau der Halle 7 wird der zweite Teil der Halle 4 angebaut.



Die neue Wasch- und Wartungshalle entsteht westlich der Halle 7



180 x 80 Meter sind die Ausmaße der Wasch- und Wartungshalle.



Ausbildungszentrum mit Simulatorgebäude.



Gebäude für den Cargo-Hold-Trainer.



Liegenschaftsgebäude für die Einsatzstaffel.



Toni Fibiger hat die neuesten Bilder vom Fliegerhorst ermöglicht.

Fotos: W. Koch