

DAS FLIEGENDE BLATT



Die Zeitung für den Fliegerhorst Wunstorf

April 2014

Ausgabe 42



Jahrgangsbeste für A400M – Verwendung

„Heute ist Ihr Tag, mehr als drei Jahre fordernde und fördernde Berufsausbildung liegen nun hinter Ihnen“, sagte der Kommodore, Oberst Guido Henrich, zu 27 jungen Menschen. Sie haben in der Ausbildungswerkstatt den Beruf des Fluggerätmechanikers und Elektroniker für Geräte und Systeme erlernt. In einer Feierstunde wurden die Prüfungszeugnisse überreicht. Begonnen hatte die Lehrzeit 2010, seinerzeit gab es 300 Bewerbungen. „Jährlich bilden wir 20 Fluggerätmechaniker und zwölf Elektroniker aus“, so Oberst Henrich. Seit Gründung der Ausbildungswerkstatt sind das 1216 junge Menschen, die ihre Prüfung erfolgreich abgeschlossen haben. Er betonte die Wichtigkeit der Ausbildungswerkstatt, es gelte sie

zu stärken und die Ausbildung entlang sich verändernder Berufsbilder und organisatorischer und rechtlicher Rahmenbedingungen weiter zu entwickeln und auf dem bekannten Niveau zu halten. Von den 27 Fachkräften streben neun eine weitere schulische Ausbildung an, sieben werden ein Dienstverhältnis bei der Bundeswehr als Soldat oder als ziviler Arbeitnehmer annehmen und elf fanden bereits einen Arbeitsplatz in der freien Wirtschaft. Die Verbundenheit mit dem LTG bekräftigte in seinen Grußworten der stellvertretende Bürgermeister der Stadt Wunstorf, Ulrich Troschke. Für die sieben jungen Menschen, die ihre Ausbildung mit der Note zwei bestanden, gab es einen Wunstorf-Bildband. „Die Prüfung verleiht ihnen



Antonia Klawon aus Luthé.

eine große Portion Selbstständigkeit, wichtig ist es, die Kenntnisse zu entwickeln und auszubauen“, sagte die Leiterin des Bundeswehrdienstleistungszentrums Wunstorf, Christine Rhein. Sie wies darauf hin, dass künftig mehr investiert werden müsse, um die jungen Auszubildenden nach ihrer erfolgreich abgeschlossenen Prüfung dauerhaft an die Bundeswehr zu binden. Grußworte sprach ebenfalls Ausbildungsmeister Jens Adamskie von der Ausbildungswerkstatt. Zu den Jahrgangsbesten zählt Antonia Klawon aus Luthé mit 83 Prozent (sie hat die Prüfung vorzeitig abgelegt) und der Note zwei. Die Fluggerätmechanikerin hat sich als Soldatin auf Zeit für zwölf Jahre verpflichtet und wird als Fachkraft für das Flugzeug A400M ausgebildet.

Text/Foto: H.H. Giebel



Prüfung bestanden: 27 Fluggerätmechaniker und Elektroniker.



➤ Alles aus einer Hand.
Bei Ihrem ADAC.

Wir können mehr ...
als nur abschleppen.



- Reisebüro
- Versicherungen
- Finanzdienstleistungen
- Reiseliteratur
- Fahrsicherheitstraining

- Luftrettung
- Motorsport
- Verbraucherschutz
- Clubvorteile

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

Inhalt	Seite
Ausbildungswerkstatt	2
Grußwort Kommodore	3
Neujahrsempfang	4
Transformation C-160 - A400M	5
Evakuierung aus dem Südsudan	6-8
Techniker im Mali Einsatz	9-11
Fliegerhorst-Feuerwehr	12
Bundeswehrverband	13
Vereine auf dem Fliegerhorst	14-15
Versammlung Freundeskreis	15
Standort-Boßeln	16-17
A400M Schulung	18-19
EMI wird Ausbildungszentrum	21
Ju Halle als Tagungsort	22
Neue Wege	23
Neuer Vorstand TGLW	24
Die historische Seite	25
Neuer Vorstand GdT	26

Sehr verehrte Leser des Fliegenden Blatts,

2014 – lange haben wir auf dieses Jahr hin gefiebert und nun ist es soweit!

Es sind zwar erst drei Monate ins Land gezogen und trotz alledem läuft das Geschwader schon auf Hochtouren. Alles ausgerichtet auf den Monat, den wir so sehr mit Spannung erwarten. November 2014. Erste Auslieferung des A400M nach Wunstorf. Wir haben die ersten Bilder unseres A400M, wenn auch noch in Teilstücken, aus Spanien bekommen und sind somit guter Hoffnung, dass sich an dem Auslieferungstermin nun nichts mehr verändert.

Trotz all der Freude auf den A400M dürfen wir nicht vergessen, dass wir dieses Jahr unsere gute alte Transall aus den Diensten des LTG 62 entlassen müssen. Und damit verbunden auch eine der bisher festverbundenen Aufgaben, die einen wesentlichen Teil unseres Geschwaders ausgemacht haben, die lehrgangsgebundene Ausbildung – Fliegen lernen auf der Transall -. Das, was die Wiege der Fliegerei bisher in Wunstorf ausgemacht hat, geben wir nun ab in die guten Hände des LTG 63, nach Hohn. Auch was die Einsatzgestaltung mit der Transall angeht, wird sich das LTG 62 im Laufe des Jahres aus dem Verbund der drei LTG herausziehen müssen, da wir alle Kapazitäten benötigen, um die Vorbereitungen für den A400M zeitgerecht abschließen zu können. Dazu gehört im Wesentlichen die Aufstellung des Ausbildungszentrums, die Übernahme der fliegerischen Grundausbildung A400M für Deutschland und Frankreich sowie die Umstellung der Technischen Gruppe auf einen luftfahrttechnischen Betrieb nach zivilen Maßstäben. Beides wird mit Hochdruck vorangetrieben und ist auf einem guten Weg. Auch haben wir die ersten Luftfahrzeugführer, die erfolgreich die Umschulung A400M durchlaufen haben, in unserem Verband.

Ein wesentlicher Meilenstein für das LTG 62 ist es, nun den Übergang auch für das Personal auszuplanen. Auf der einen Seite müssen wir noch den Flugbetrieb der Transall in den beiden Schwestergeschwadern für den Einsatz stärken und zeitgleich den Aufwuchs A400M planen. Dabei wird es unweigerlich zu Personalverschiebungen zwischen den Verbänden kommen. Hier sind wir im



engen Kontakt mit der Personalführung, aber auch mit unseren Schwestergeschwadern. Besonders am Herzen liegt mir, das Personal so eng wie möglich daran zu beteiligen, um für möglichst jeden den bestmöglichen Weg zu finden.

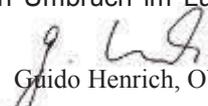
Lassen Sie mich auch an dieser Stelle einmal ein großes Lob an das TEAM des LTG 62 aussprechen. Was bisher geleistet wurde, im Rahmen der Umstrukturierung, bei zeitgleicher Einsatzverpflichtung und Auftragserfüllung, ist eine grandiose Leistung die seinesgleichen sucht. DANKE dafür!

Aber wir sind, wie bereits eben erwähnt, neben dem Umstrukturierungsverband auch noch ein Lufttransportgeschwader, das mit alltäglichen Aufträgen belastet ist. Dazu gehört die standortweite Umstellung der Bürosoftware bis hin zur Ausrollung von SAP sowie der Besuch der vorgesetzten Dienststellen, als auch von Besuchern aus dem öffentlichen Leben. Besonders hervorheben möchte ich die Besuche des Kommandeur des Kommando Einsatzverbände der Luftwaffe sowie des stellvertretenden Kommandeur des Kommando Einsatzverbände der Luftwaffe bis hin zum Generalarzt Luftwaffe und dem türkischen Generalkonsul.

Darüber hinaus gab es aber auch noch jede Menge weitere Aktivitäten im Verband. Davon seien hier nur einige erwähnt. Im Februar wurde der Unterstellungswechsel der Feuerwehr vollzogen. Die Feuerwehr wird nun durch das Zentrum Brandschutz in Sonthofen geführt. Das LTG 62 hat in einer Feierstunde die erfolgreiche Prüfung der Absolventen der Ausbildungswerkstatt gewürdigt. Die Durchführung der Standardisierungs- und Flugsicherheitsüberprüfung, die diesmal quasi auf einer Baustelle stattgefunden hat. Aber auch die vielen sozialen Kontakte kamen und kommen nicht zu kurz. Hier besonders hervorzuheben das berühmt berüchtigte Boßeln auf dem Fliegerhorst.

Wie Sie sehen, bzw. lesen, bleibt dem Verband keine Zeit zum Durchatmen und ich kann mit Fug und Recht stolz auf mein Team LTG 62 und die erbrachten Leistungen sein. Und trotz dieser Belastung freuen wir uns auf das Jahr 2014 und den wohl größten Umbruch im Lufttransport seit den letzten 50 Jahren.

Ihr


Guido Henrich, Oberst

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

„2013 war ein kreatives und erfolgreiches Jahr für unseren Standort“

Zum Neujahrsempfang im Offiziersheim des Fliegerhorstes konnte der Kommodore des Geschwaders, Oberst Guido Henrich, eine große Zahl von Persönlichkeiten aus Politik und Verwaltung, Polizei und anderen Bundeswehrdienststellen, Schulen und Militärfürsorge begrüßen. Besonders freute er sich über den Besuch der neu ernannten Parlamentarischen Staatssekretärin Caren Marks, deren Einsatz als Bundestagsabgeordnete für den



Oberst Henrich fand für 2013 und 2014 viele Hinweise im chinesischen Horoskop.

Erhalt des Fliegerhorstes in Wunstorf nun seine sichtbaren Früchte trägt. Dass nach guten Brauch der Bürgermeister der Stadt Wunstorf, Rolf-Axel Eberhardt, bei diesem Empfang erneut ein Grußwort spricht, zeigt, dass die Bundeswehr hier in Wunstorf gut aufgehoben ist, so Oberst Henrich.

Darüber hinaus entbot er ein herzliches Willkommen den Vertretern des Freundeskreises des Fliegerhorstes sowie der Traditionsgemeinschaft Lufttransport Wunstorf. „Beide Vereinigungen pflegen nicht nur eine besonders hervorzuhebende, emotionale Verbundenheit zu unserem Standort, sondern zeigen sich auch, wie jedes Jahr, durch Ihre Bereitschaft uns zu unterstützen, von ihrer großzügigen Seite“. Erneut, und auch dies ist bereits gute Tradition, gaben die „Hölty

Singer“ unter der Leitung von Herrn Kampe der Veranstaltung einen besonderen Rahmen. In seiner launigen Rede stellte Oberst Henrich das vergangene Jahr unter das chinesische Horoskop. 2013 war das Jahr der Schlange, die als tiefsinnig, klug und logisch denkend charakterisiert wird. Ihr Temperament ist vordergründig ruhig, doch von ihrer ruhigen Oberfläche sollte man sich nicht täuschen lassen, denn die Schlange kann blitzschnell und kraftvoll zuschlagen, aber, sie wirkt mit ihrer besonderen Art auf kreative Menschen.

„Und ich denke“, so Oberst Henrich, „ich kann mit Fug und Recht behaupten, dass 2013 ein kreatives und erfolgreiches Jahr für unseren Standort war. Das Bild, welches den Standort Wunstorf über viele Jahre geprägt hat, ist ein völlig anderes geworden. Viel wurde bewegt, vieles hat sich geändert und einiges davon ist weit hin sichtbar“.

Ein Schwerpunkt in 2013 war die erneute Restrukturierung des Personals, des zukünftigen LTG 62 A400M. Aber nicht nur der A400M war 2013 im Fokus. Natürlich haben die beiden Einsätze in Afghanistan und Mali das Geschwader stark gefordert und es, neben der zeitgleichen Umstrukturierung, oft an die Belastungsgrenze gebracht.

2014 im Zeichen des Pferdes

„2014 wird ein ganz besonderes Jahr für unseren Standort. Wenn ich nochmals den Pfad der chinesischen Weisheiten aufgreife und ihm folge, und somit einen Blick auf das Jahr 2014 werfe, so steht dies im Zeichen des Pferdes. Das Pferd symbolisiert Freiheit und Lebenslust. Es ist freundlich und beliebt, aber auch ungeduldig. Es kann gut mit Geld umgehen und steht meist auf der Seite der Gewinner. Temperamentvoll nutzt es seine Talente und schlägt seinen eigenen und charakteristischen Weg ein. Das Jahr des Pferdes ist geprägt von einem schwer zu bremsenden Tatendrang. Alles was sinnvoll und durchführbar ist, sollte in diesem Jahr auch in die Tat umgesetzt werden. Entschlossenes Handeln, auch mit ungewöhnlichen Lösungen, ist jetzt dem langfristigen Abwägen der verschiedenen Möglichkeiten vorzuziehen“.

„Als ich diese Zeilen gelesen habe“, so Oberst Henrich abschließend, „kam mir spontan der Gedanke, dass das chinesische Horoskop, auf der Planung für Wunstorf basierend, rückwärts geschrieben wurde. Besser kann man das Jahr 2014 für unseren Standort nicht charakterisieren“.

Werner Koch, OTL a.D.



Mit großem Beifall wurden die Hölty Singers bedacht.

Kein Aprilscherz - Die Zukunft ist vollzogen

Ohne Rücksicht auf die Besonderheit des Datums war und ist der 1. April schon immer der Tag von Versetzungen, Verfügungen und Neuaufstellungen in der Bundeswehr. Warum auch nicht der 1. April 2014? Nein, diesen 1. April wollte der Kommodore des Geschwaders nicht sang- und klanglos vorüber gehen lassen, war dieser Tag doch wahrlich ein historischer für das LTG 62.

Aus dem Transall Geschwader wurde das A400M Geschwader.

Das Geschwader war symbolträchtig in der neuen Instandsetzungshalle angetreten. „Eine neue Ära des Lufttransport wurde um Mitternacht eingeläutet“, so der Kommodore, Oberst Guido Henrich, in seiner Ansprache. „Diese Umstrukturierung, so lapidar sich die Aktion auch anhört, hat jedoch Auswirkungen über die Grenzen des Geschwaders hinaus. Der offizielle Startschuss ist gefallen. Das LTG 62 wird sich nun voll und ganz auf den A400M konzentrieren. Die Personalmaßnahmen sind weitestgehend abgeschlossen und auch die Transall wird im Laufe des Jahres in Wunstorf kaum mehr zu sehen sein. Aber nicht nur das. In wenigen Jahren wird Wunstorf der einzige Standort des A400M für den Lufttransport sein“.

Eine lange Tradition geht dann zu Ende.
Nur ein Standort und nur ein Geschwader.

Wehmütiger Abschied von einem treuen Begleiter.



Das Wappen bleibt.



Freudige und gespannte Erwartung.



Das Titelfoto:

Wegen der Bauarbeiten vor der Halle 2 musste die Transall ihre „Garage“ verlassen. Die Wartungsstaffel hatte sich für den Auszug etwas Besonderes vorgenommen:

Die Soldaten ließen es sich nicht nehmen, ihr bisheriges „Pflegekind“ selbst aus der Halle zu ziehen.



Hinter der Halle 7 entsteht derzeit das Fundament für die neue Wasch- und Wartungshalle für drei A400M mit den Ausmaßen von 180 x 80 m (zum Vergleich Halle 7 ist 120 m breit und 60 m tief).



Ein Blick vom neuen Ausbildungszentrum bis zum Steinhuder Meer zeigt die Baustelle in ihrer gesamten Ausdehnung.

Der zweite Bauabschnitt der Abstellfläche reicht von Halle 2 bis zur Halle 7, die Ende des Jahres zurückgebaut wird.

„Flying home for christmas!“ Evakuierung Südsudan in der Weihnachtswoche

Am späten Nachmittag des 17. Dezembers kam die Information ins Geschwader, dass aufgrund des drohenden Bürgerkrieges im Südsudan die Botschaft, sowie auch deutsche Staatsangehörige noch vor Weihnachten evakuiert werden sollten.

Am 18.12. um 07:00 Uhr ging es dann auch schon los. Nachdem die Ausrüstung gepackt war und Fliegerarzt, sowie S2 ihre Briefings gehalten hatten und auch das Crewbriefing zumindest grob durchgeführt war, konnte es losgehen. Geplant war die Besatzung mit einer Transall von Wunstorf nach Köln und von dort mit einer „Global 5000“ der Flugbereitschaft BMVG nach Entebbe/Uganda zu verlegen. Von dort sollten die Evakuierungsflüge aus dem 90 Minuten Flugzeit entfernte Juba erfolgen. Juba ist die Hauptstadt des Südsudans, dem jüngsten Staat der Erde, denn dieser hat erst vor zwei Jahren seine international anerkannte Unabhängigkeit von der Republik Sudan erreicht.

Zeitgleich mit der Verlegung nach Entebbe sollte durch eine im Mali-Einsatz befindliche Wunstorfer Besatzung eine Transall mit Selbstschutzanlage aus Bamako/Mali über N'Djamena/Tschad nach Entebbe/Uganda verlegen.

Malerarbeiten

Gerade noch rechtzeitig vor dem Abflug der Transall in Wunstorf kam der Hinweis, dass wir noch ca. 1 Std warten sollten, um noch Farbe mitzunehmen. Das erinnert einen dann schon an Werbeslogans von bekannten Firmen: „We bring Colour to Life!“ oder „Colour your life!“

„Nein, wir brauchen dringend schwarze Farbe für den Afrika Einsatz?!“, so die Aussage. Der Leser wundert sich jetzt genauso wie die wartende Besatzung, wieso so dringend schwarze Farbe mitgenommen werden sollte?

Die Erklärung kam auch für uns

erst nach einiger Wartezeit. Die Transall, die aus Bamako nach Entebbe zugeführt werden sollte, war mit UN-Kennzeichnung lackiert und dies bedurfte jetzt bei diesem nationalen Einsatz einer kosmetischen Änderung. Die in Mali benutzte UN-Kennzeichnung der Maschine sollte noch mit schwarzer Farbe unkenntlich gemacht werden. Erst am Abend kamen wir endlich in Köln an, weil die Transall noch „schnell“ über Berlin flog um das Krisen-Unterstützung-Team (KUT) abzuholen. Dieses militärische Personal des KUT steht dem Auswärtigen Amt und dessen Botschaften bei Evakuierungen oder in anderen Krisensituationen beratend und unterstützend zur Seite.



Die UN-Kennzeichnung muss weg, der Evakuierungseinsatz war ein nationaler.

In Köln wurden dann die Briefings vervollständigt und noch einige Stunden auf den Abflug der Global nach Entebbe gewartet. Dieser verzögerte sich, weil die diplomatischen Überflugerlaubnisse einzelner Staaten erst vollständig vorliegen mussten. Letztendlich kamen wir dann gegen 8:00 Uhr Ortszeit am 19. Dezember in Entebbe an und hatten

dort noch Gelegenheit, weitere Absprachen mit der Botschaft vor Ort und dem KUT Personal zu treffen.

Am 20. Dez gegen 2:00 Uhr Ortszeit kam dann auch die Transall aus Mali in Entebbe an und wurde sofort nach der Landung schnell mit der mitgebrachten Farbe teilweise umlackiert, so dass sie dann für die Übernahme gegen 05:30 einsatzklar zur Verfügung stand.



Nächtliche Malerarbeiten.

Einsatzbeginn nach 2 Tagen

Am 20.12. gegen 08:00 Uhr begann dann endlich der erste Einsatz Richtung Juba/Südsudan, um die deutschen Staatsbürger bzw. unterstützend auch europäische Staatsbürger zu evakuieren. Hier ist zu erwähnen, dass es sich nicht um eine militärische Evakuierungsaktion gehandelt hat, sondern um eine in Fachkreisen SLA (**S**chnelle **L**uft**A**bholung). Es waren also kein Sicherungspersonal oder bewaffnete Einsatzkräfte (außer die zum Selbstschutz bewaffneten Besatzung) an Bord.

Für diesen Tag waren insgesamt 2 bis 3 Einsätze geplant und es war noch nicht sicher, ob die Botschaft wirklich geschlossen werden sollte, oder ob der Einsatz auch noch an den Folgetagen notwendig sei. In Wunstorf wurde schon eine weitere Luftfahrzeugbesatzung in Bereitschaft genommen um eine Fortführung des Einsatzes auch über die anstehenden Feiertage sicherstellen zu können.

Business as usual

Der erste Einsatz verlief eigentlich recht unspektakulär, Hinflug und Rückflug ohne Besonderheiten, nur kurz nach der Landung in Juba gab es kleine Unstimmigkeiten über die Parkposition und somit den Ablauf der Evakuierung. Dies wurde jedoch flott geklärt und danach lief alles sogar schneller und besser als vom KUT während der Vorbereitungen erwartet.

Der Flugplatz war durch Südsudanesischen Regierungstruppen, wie auch schon durch Ugandische Truppen militärisch einigermaßen gesichert. Nach nur 1 Stunde 20 Minuten Bodenzeit waren alle zu evakuierenden Passagiere vom KUT am Flugplatz in Empfang genommen, registriert, mit Armbändern gekennzeichnet, geordnet zur Maschine gebracht, eingestiegen, angeschnallt und nach dem Start dann nach Ansicht aller endlich in Sicherheit auf dem Flug nach Entebbe.

Tower im Stress

Der zweite Einsatz verlief dafür dann etwas chaotischer! Dies allerdings nicht wegen der militärischen Sicherheitslage vor Ort oder wegen eines unkontrollierten Flüchtlingsstromes am Flugplatz oder anderer Begebenheiten vor Ort. Das größte Problem war der Flugfunk mit dem Tower und die Koordination der ungewohnt hohen Anzahl von Luftfahrzeugen für den Flugplatz. Der Fluglotse am Tower regelt im Normalfall etwa 15 bis 20 Flugbewegungen am Tag, mit jeweils 4 bis 5 Funksprüchen je Bewegung. Somit werden also im Normalfall auch alle Überflüge des Südsudanesischen Luftraumes, wie auch Rollbewegungen am Boden, Erteilung von Abflug- und Streckenerlaubnisse bzw. Anfluganweisungen für Grenzüberflüge zur Landung, und Wettermeldungen in Personalunion vom Tower erteilt. Jetzt während der „heißen Evakuierungsphase“ am Nachmittag waren es aber ca. 50 Flugbewegungen in der Stunde.



Alle zu evakuierenden Passagiere wurden vom KUT am Flugplatz in Empfang genommen und geordnet zur Maschine gebracht.

Fast niemand hielt auch nur einigermaßen Funkdisziplin und einigen Besatzungsmitgliedern mit 25 Jahren Flugerfahrung kam es so vor, als wären selbst Frankfurt oder Washington in der Rushhour nur Sportfliegerplätze mit vereinzelt Kaffeerundflügen.

Botschafter verlässt das Land

Kurz nach der Landung in Juba wird die Entscheidung des Auswärtigen Amtes bekannt gegeben, dass die Botschaft jetzt geschlossen wird und somit auch der Botschafter ausgeflogen werden muss. Während der Botschafter nochmal schnell mit Unterstützung des KUT zur Botschaft fährt und alles Nötige veranlasst, sind die zu evakuierenden Passagiere schon geordnet an der Maschine angekommen. Kleinere Verletzungen eines Passagiers werden durch die mitgeflogenen Bundeswehrärztin aus Mali mit dem Rettungsassistenten bereits behandelt.

Der Funkverkehr ist immer noch die Hölle und an die Einholung einer Anflusserlaubnis nicht im Kühnsten zu denken. Weiterhin sind wir mittlerweile fast so zugeparkt, dass wir eigentlich die Parkposition nicht mehr verlassen können. Deshalb wird die Transall ohne Erlaubnis angelas-

sen und Dank unseres wirklich guten Fahrwerks, welches vieles verzeiht, können wir die für andere Flugzeuge nicht nutzbaren Rollflächen nutzen, um an unzähligen geparkten Maschinen vorbei durch Schlaglöcher und Furchen (quasi geländegängig) in Richtung Startbahn zu rollen.

Und wieder Chaos

Obwohl nur 3 Maschinen vor uns zum Start bereit stehen dauerte es über 1 Stunde in Warteposition, weil die nicht stattfindende Koordination der An- und Abflüge in ständigen Landeerlaubnissen für kleine und große Flugzeuge gipfelt, obwohl der Flugplatz schon völlig überlastet ist. Uns kam es langsam vor wie „Flugzeug-TETRIS“ (ein puzzleartiges Computerspiel): Der Tower holt einen nach dem anderen rein, bis sich alle gegenseitig blockieren.

Erst als eine britische C-17 und eine alte Boeing 737 irgendeiner unbekannteren Afrikanischen Airline aus Parkplatzmangel die Startbahn und den letzten Rollweg blockieren auf dem man die Landebahn verlassen kann, wurde es Zeit wenigstens ein paar Flugzeuge starten zu lassen. Also kommen auch wir endlich zum Zug und können kurz vor

Einsatz Südsudan

Sonnenuntergang (was auch Platzschließung bedeutet) endlich Juba in Richtung Entebbe und somit in Richtung Sicherheit verlassen.

Final Landing

In Entebbe angekommen musste nach der Landung sogar noch ein Triebwerk aus technischen Gründen sicherheitshalber abgestellt werden.

Nach nunmehr 14 Stunden seit Verlassen des Hotels wurden dann die Passagiere und der Botschafter auf dem Abstellplatz an die anwesenden Botschaftsmitglieder der Deutschen Botschaft Uganda übergeben, damit diese bei den erforderlichen Einreiseformalitäten und Verbringung zur Notunterkunft unterstützen konnten.

Ein dickes Dankeschön

Zu erwähnen ist hierbei vielleicht noch, dass wir, auch nach stellenweise jahrzehntelanger Erfahrung in der Fliegerei, noch nie eine so überwältigende Dankbarkeit der Passagiere spüren konnten. Ungefähr 95 % der aussteigenden Passagiere umarmten die anwesenden Besatzungsmit-



Erschöpft, erleichtert, dankbar und vor allem in Sicherheit.

glieder und bedankten sich für die Rettung aus Juba mit der Gewissheit, noch vor Weihnachten in Sicherheit zu sein, auch wenn sie alles Hab' und Gut zurücklassen mussten. Viele sagten auch, dass die sichere Evakuierung aus Juba das schönste Weihnachtsgeschenk für dieses Jahr wäre. Teilweise berichteten sie über Todesangst während der Schießereien der Vortage in nächster Umgebung ihrer Unterkunft. Manche hatten auch schon mehrere Tage im Schutz der Vereinten Nationen in deren Versorgungslager am Flugplatz zugebracht, wie auch ca. 13.000 andere Flüchtlinge aus der Hauptstadt und näheren Umgebung.

Letztendlich war also am 20. Dezember gegen 23 Uhr die Evakuierungsaktion beendet und alle Beteiligten befanden sich im Hotel in Entebbe und in Sicherheit. Unter den bei zwei Einsätzen insgesamt 100 Evakuierten befanden sich auch einige Schweizer, Österreicher, Italiener, aber auch Personen aus etwas exotisch klingenden Ländern wie z.B. Japan.

Andere Nationen hatten nicht so viel Glück, oder waren einfach nicht wie wir „im richtigen Moment“ vor Ort. So wurden die Evakuierungsflugzeuge der USA am nächsten Tag während des Landeanfluges beschossen. Diese mussten abdrehen und eben-

falls nach Entebbe fliegen, wo die Maschinen verblieben und anschließend die schwerverletzten Soldaten in eine Klinik nach Nairobi/Kenia zur Behandlung gebracht wurden.

Uns war am 21. Dezember ein freier Tag zur Erholung gegönnt, wobei auch hier dann noch die aus Hohn angereisten Reparaturtechniker bei der Reparatur der Transall unterstützt wurden, um diese wieder flugklar zu bekommen. Schließlich gibt man geliehenes Material nicht defekt zurück.

Wieder im Mali-Einsatz

Die andere Wunstorfer Besatzung konnte somit ihre Transall am 22.12. repariert übernehmen und über Dakar zurück nach Mali fliegen um den MINUSMA Einsatz fortzusetzen.

Weihnachten zuhause

Wir wurden am 22. Dezember dann wieder mit einer Global 5000 der Flugbereitschaft über Berlin, wo uns das Personal des KUT wieder verließ, nach Hannover gebracht.

Von dort aus ging es dann nach Empfang durch den Staffelführer direkt am Flugzeug, mit dem KvD zurück nach Wunstorf, wo wir dann am 23.12. gegen 01:00 Uhr morgens, also doch noch rechtzeitig vor Weihnachten den Einsatz beendeten.



Ein sicherer Hort: Die Transall mit seiner Wunstorfer Besatzung.

Von Dakar nach Bamako: Instandsetzung mit Frühstück an Bord

Dakar, 13. März 2014. Sieben Soldaten der Technik des Lufttransportstützpunktes Dakar (LTStP Dakar) sind auf dem Weg nach Bamako, der Hauptstadt von Mali, um eine defekte Transall C-160 instand zu setzen. Das Luftfahrzeug ist eine von zwei Transall Maschinen als Beitrag zur Stabilisierungsmission MINUSMA der Vereinten Nationen. Die logistische und technische Versorgung der zwei Transall wird durch den LTStP in Dakar sichergestellt. In diesem Kontinent wird der technische Bereich durch das Lufttransportgeschwader 62 aus Wunstorf gestellt.

Der hydraulische Vorratsbehälter hat eine innere Undichtigkeit. So die Fehlerbeschreibung, die den technischen Bereich des LTStP Dakar vor wenigen Tagen erreichte. Die Diagnose wurde durch einen Luftfahrzeugtechnischen Prüfer bestätigt. Der Hydraulikbehälter versorgt verschiedene Hydraulikkreise des Flugzeugs, so z.B. die gesamte Steuerung (Höhen-, Quer und Seitenruder), ebenso die Landeklappen, Laderampe und Ladeator. Eine schwerwiegende Störung, die eine Nutzung der Transall unmöglich macht.

Nachdem die für die Instandsetzung benötigten Ersatzteile aus Deutschland eingetroffen sind, wird der Instandsetzungstrupp in Marsch gesetzt.

Eigentlich war der Flug nach Bamako schon für den 12. März geplant. Doch Minuten vor dem Start trat ein technisches Problem auf, so dass die Triebwerke zunächst wieder abgestellt werden mussten. „Der Ölkühler des Kabinenladers von Triebwerk 1 ist undicht“, sagte Oberfeldwebel Benjamin K. „Das wird heute nichts mehr. Vielleicht morgen“, ergänzte er und ging wieder zum Flugzeug, um mit der Reparatur zu beginnen. Er behielt Recht und die Instandsetzungscrew konnte erst am nächsten Tag starten.



Mit viel Gepäck unterwegs.
Instandsetzungscrew mit 5 Tonnen Material.

Am 13. März um 15 Uhr Ortszeit hebt die Transall vom Flughafen Léopold-Sédar-Senghor in Dakar in Richtung Bamako ab. An Bord sind etwa 5 Tonnen an Werkzeugen, Ersatzteilen und ein Hydraulikteststand, der alleine schon 4 Tonnen wiegt.

Die Flugzeit beträgt 2 Stunden 40 Minuten. Die Stimmung an Bord ist gut, irgendwie freut sich jeder auf die Herausforderung. Lesen, Musik hören, schlafen oder einfach nur seinen Gedanken nachgehen. Jeder der Passagiere verbringt die Flugzeit auf seine Art und Weise. Unterhalten ist bei der Lautstärke der Transall

schwierig und anstrengend. Zumal alle wissen, dass die nächsten Tage kräftezehrend werden. Doch die meisten der Soldaten arbeiten nicht das erste Mal unter derartigen Bedingungen. In unzähligen Einsätzen auf dem afrikanischen Kontinent und natürlich auch in Afghanistan haben sie bewiesen, dass die Luftfahrzeugtechnik der Hitze und dem Staub trotzen kann.

Das Gefühl beim Öffnen der Backofentür, um nach dem Sonntagsbraten zu schauen, kommt dem am nächsten, was die Passagiere empfinden, als sich die Laderampe



Alle packen mit an. Entladen in Bamako.

der Transall öffnet und sie aussteigen. Gestartet bei 25 °C in Dakar, gelandet bei 40 °C im Schatten hier in Bamako. Es ist eine trockene Hitze. Jeder Windstoß fühlt sich an, wie ein Schwall warmer Luft aus einem Fön. Sobald die Triebwerke abgeschaltet sind, beginnt der Ladungsmeister mit dem Entladen des Flugzeugs. Mit Unterstützung der Techniker ist alles Material, auch der 4 Tonnen schwere Hydraulikteststand, schnell entladen. Es muss auch schnell gehen, denn die Crew möchte nicht allzu viel Bodenzeit haben. Sie muss so schnell wie möglich zurück nach Dakar.

Es ist 18:30 Uhr. Der Sonnenuntergang steht kurz bevor, doch Hauptfeldwebel Oliver B. möchte noch einige Vorbereitungen für die eigentliche Instandsetzung am morgigen Tag durchführen. Entfernen von Abdeckungen, lösen von Verschraubungen. All dies will er schon heute erledigen. Zeit ist Geld würde die Industrie sagen. Für die Techniker aus Dakar ist es die Chance, einen Zeitpuffer für eventuelle Komplikationen zu schaffen. „Die Maschine muss fertig werden“, sagt der 41jährige Oliver B. „Und zwar im Zeitplan“. Dieser gibt zwei Tage vor, inklusive aller erforderlichen Tests und Überprüfungen nach erfolgter Reparatur.

Die defekte Transall steht wenige hundert Meter entfernt, auf einem Schotterplatz, am Rande der Rollbahn. Entsprechendes Bodenpersonal wird beauftragt, den Hydraulikteststand mit einem Schleppfahrzeug zur defekten Transall zu bringen.

Auch ein Stromversorgungsgerät wird angefordert. Oliver B. gibt den Takt vor, denn der Tausch des Hydraulikbehälters ist der aufwändigere Teil der Instandsetzung und hat absoluten Vorrang. Die anderen Arbeiten sind nicht minder wichtig, können aber parallel erledigt werden. Der Zeitaufwand hierfür ist nicht so hoch. Gegen 20:30 Uhr sind die Soldaten auf dem Weg zur Unterkunft. Das Thermometer zeigt noch immer 33 Grad an.

Mit der Technik unterwegs

Es geht quer durch die staubige, noch immer belebte Hauptstadt Malis. Abendessen, Duschen und dann ins Bett. Vielleicht noch ein kurzes Telefonat mit der Familie. Alle haben die gleichen Pläne. „Morgen früh ist Abfahrt um 6 Uhr. Kein Frühstück hier, wir nehmen Frühstückspakete mit und essen vor Ort“, sagt Major Armin B. Er schaut in die Runde. Allgemeines Nicken. Sie wissen, dass es Sinn macht früh zu beginnen, um zumindest ein wenig bei kühleren Temperaturen zu arbeiten. Kühlere Temperaturen bedeuten in Bamako 25 - 30 Grad.

Bamako, 14. März, 6 Uhr. Der Tag hat noch nicht richtig begonnen und schon wird der Zeitplan über den Haufen geworfen. Die Fahrer, die die acht Soldaten zum Flughafen fahren sollen, sind nicht da. Es wird telefoniert und wieder telefoniert. Um 7 Uhr ist dann endlich Abfahrt. Bei Tageslicht sieht Bamako genauso aus wie bei Nacht. Schon gestern war zu erkennen, wie viel Armut es in Mali gibt. Schon am Abend zuvor fielen die Händler auf, die sich aus allen möglichen Materialien Geschäfte, oder besser Verkaufsstände gebaut haben. Aus alten Holzpaletten, rostigen Wellblechen und Strohdächern entstehen drei bis vier Quadratmeter große „Läden“. Verkauft wird an solchen Ständen alles mögliche: Obst, Gemüse, Telefonkarten, Autoreifen, Kleidung, Fleisch, Fisch.

30 Minuten dauert die Fahrt. Um 7 Uhr morgens ist Bamako noch nicht so belebt. Sofort nach der Ankunft am Flughafen wird mit der Arbeit begonnen. Der Creweinstieg und beide Springertüren im Heck der Transall werden geöffnet, um ein wenig Luftzirkulation zu bekommen.

Hauptfeldwebel Oliver B. und Stabsunteroffizier Hans-Christian S. beginnen sofort mit dem Ausbau des Hydraulikbehälters. Die beiden möchten die Zeit wieder aufholen.

„Wie spät ist es?“, fragt Oliver B. „10 Uhr“, ruft jemand. „Wow. Wir liegen gut in der Zeit“. Hauptfeldwebel Oliver B. schaut zufrieden und widmet sich wieder seiner Arbeit. Der defekte Behälter ist schon längst ausgebaut und wird von zwei Technikern für den Rücktransport vorbereitet. Im Behälter ist noch Öl, das abgelassen und entsorgt werden muss.



Hauptfeldwebel Oliver B. und Stabsunteroffizier Hans-Christian S. beim Ausbau des Hydraulikbehälters.

Major Armin B. und Hauptfeldwebel Wolfgang V. stehen an einer Transportkiste und bereiten Baguettes für alle vor. Käse-Schinken-Tomate-Zwiebel Baguette steht auf dem Speiseplan. Als Getränk wird Mineralwasser, Cola oder Orangenlimonade gereicht. Zum Nachtsch gibt es Obst. „Essen fassen“, ruft Hauptfeldwebel Wolfgang V.

Aus allen Ecken der Transall erscheinen Soldaten und



Verspätetes Frühstück an Bord der Transall. Hauptfeldwebel Wolfgang V. bei der Zubereitung.

schnappen sich ein Baguette. Fünf Minuten Stille. Verschwitzte, aber zufriedene Gesichter.

Die Stille wird durch Oberfeldwebel Benjamin N. unterbrochen. Er hat die Sauerstoffregler im Cockpit getauscht. „Alle fünf Regler sind gewechselt und funktionieren“, sagt er. Die Sauerstoffregler müssen nach einem bestimmten Zeitintervall ausgebaut und überprüft werden. Die Überprüfung muss an einem Teststand durchgeführt werden, der weder in Bamako noch in Dakar ist.

Daher werden die Sauerstoffregler getauscht und die ausgebauten zur Überprüfung nach Deutschland geschickt. Der Tausch der Regler wurde durch den Nachprüfer (Fachrichtung Ausrüstung) Hauptfeldwebel Wolfgang V. abgenommen. Endspurt. Es werden die letzten Rohrleitungen mit dem neuen Hydraulikbehälter verbunden.



Nachprüfer Stabsfeldwebel Sven-Marc R. und Hauptfeldwebel Oliver B. bei der optischen Prüfung.

Es folgt noch eine optische Prüfung durch den Nachprüfer (Fachrichtung Flugwerk), Stabsfeldwebel Sven-Marc R. Die Funktionsprüfung und die Dichtigkeit muss auch noch überprüft werden. Dafür wird nun der mitgeführte Hydraulikteststand an die Transall angeschlossen.

„Fünf Bar!“, ruft Hauptfeldwebel Oliver B. Oberfeldwebel Benjamin K. steht an der linken Springertür und ruft den Wert nach draußen zum Teststand, wo Oberfeldwebel Benjamin N. das Kommando in den Rechner des Teststandes eingibt. „BN1 und dann ENTER“, so Oliver B. Es folgen noch weitere Kommandos und der Soldat am Teststand ruft die Anzeigen zurück. Oliver B. lässt mit Hilfe des Teststandes den Druck schrittweise bis auf 210 bar erhöhen. Dies ist der Betriebsdruck.

Die Geräusche des Hydraulikbehälters sind unüberhörbar. Er arbeitet. Die Zufriedenheit bei Oliver B. steigt von Minute zu Minute. Auch der Nachprüfer, Stabsfeldwebel

Sven-Marc R. ist zufrieden. Der neue Behälter ist dicht und funktioniert. Oliver B. dreht sich um und sagt: „So, ich bin fertig. Nur noch die Abdeckungen und Verkleidungen anbringen und dann können wir den Entgasungsflug durchführen“. Doch der ist erst für den nächsten Tag geplant.

Durch den Tausch des Hydrauliktanks hat sich in dem Hydrauliksystem der Transall Luft ansammeln können. Den größten Teil dieser Luft konnte durch Hauptfeldweibel Oliver B. mit Hilfe des Hydraulikteststandes am Vortag durch Entlüften oder auch Entgasen entfernt werden.

Doch nicht alle Hydraulikkreise konnten dadurch vollständig entlüftet werden. So auch der Hydraulikkreis für das Fahrwerk. Dies muss nun während des Fluges durch mehrfaches Ein- und Ausfahren des Fahrwerkes durchgeführt werden.

Vor dem Entgasungsflug muss heute jedoch noch ein Standlauf durchgeführt werden. Bei einem Standlauf werden beide Triebwerke mit bestimmten Drehzahlen und Belastungsstufen „gefahren“ und müssen bestimmte Werte erfüllen. Bei dieser Instandsetzung ist der Standlauf aus zwei Gründen erforderlich. Zum einen werden schon jetzt, ohne zu fliegen, verschiedene Hydraulikkreise (z.B. Landeklappen) aktiviert und somit entlüftet. Zum anderen ist es vorgeschrieben, dass bei einem Flugzeug, das mehrere Tage gestanden hat, ein Standlauf durch Instandsetzungspersonal durchgeführt werden muss, bevor es wieder fliegen darf. Der Standlauf verlief gut, die Transall kann morgen starten.

Um 14 Uhr am 15. März kehrt die Crew der Transall mit Hauptfeldweibel Oliver B. vom Entgasungsflug zurück. Etwas mehr als eine Stunde sind sie geflogen. Als er zu den Kameraden zurückkehrt, schaut er in fragende Gesichter, er hebt den Daumen. Der Instandsetzungseinsatz war ein voller Erfolg.

Nun können die Techniker zurück nach Dakar fliegen.

Noch ein gemeinsames Abendessen, Gespräche über den jetzigen und auch die unzähligen anderen Einsätze der letzten Jahre. Dann wird geschlafen.

Der Rückflug am 16. März wird mit der zweiten in Bamako stationierten Transall durchgeführt. Dies war von vorneherein geplant, um an dieser Maschine planbare Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten durchzuführen, die nur in Dakar möglich sind, da zu viele verschiedene Fachbereiche gefordert sind. Der Aufwand, die Techniker nach Bamako zu fliegen wäre um ein Vielfaches höher, als das Flugzeug für 24 Stunden nach Dakar zu überführen.

Um 12 Uhr landet die Reparatur-Crew mit den fünf Tonnen Material in Dakar. Ausladen, Nachflugkontrolle. Wie Ameisen bewegen sich die Soldaten der Technik, des Luftumschlagzuges und Annahme und Versand um und in dem Flug-

zeug. Auch hier muss es schnell gehen. Am nächsten Tag soll die Maschine wieder einsatzbereit in Bamako stehen, für Transportaufträge der Vereinten Nationen. Sobald die Maschine entladen und die Nachflugkontrolle durchgeführt ist, werden Arbeitsbühnen an das Transportflugzeug geschoben und die Arbeiten beginnen.

25 Soldaten sind in dem technischen Bereich des Lufttransportstützpunktes Dakar eingesetzt. Aufgeteilt in verschiedene Fachbereiche, ist jeder einzelne ein Spezialist, doch in bestimmten Situationen sind sie auch ein Team. Sie müssen sich abstimmen, wenn eine Transall in verschiedenen Bereichen defekt ist. Sie unterstützen sich. So wie bei diesem Instandsetzungseinsatz in Bamako.

Die vergangenen vier Tage waren eine besondere Herausforderung an die Techniker, denn es ist nicht alltäglich, dass in so kurzer Zeit und teilweise auch noch zeitgleich drei Transall defekt sind. Doch auch diese Situation wurde gemeistert und der Auftrag kann weiter durchgeführt werden.

OStFw Peter Breuer, Mali



Wir haben Arbeit mitgebracht. Die zweite deutsche UN-Transall in Dakar.



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




Zentrum Brandschutz übernimmt Fliegerhorstfeuerwehr Alle Bundeswehrfeuerwehren unter einheitlichem Kommando

Am einem Mittwoch um sieben Uhr übergab Kommodore Oberst Guido Heinrich dem Direktor des Zentrums Brandschutz der Bundeswehr, Oberst Michael Friedrich Schuch aus Sonthofen mit einem Strahlrohr als symbolisches Zeichen die Bundeswehr-Feuerwehr Wunstorf.



Die neue Feuerwache ist bereits in Betrieb.



Oberst Guido Heinrich (re) überreicht symbolisch ein Strahlrohr an den Direktor Zentrum Brandschutz der Bundeswehr, Oberst Michael Friedrich Schuch.

Im Zuge der Neuausrichtung der Bundeswehr wurde zum 1. Oktober 2012 das Zentrum Brandschutz der Bundeswehr in Sonthofen aufgestellt. Primäre Aufgaben sind die Zusammenführung und Unterstellung aller Bundeswehrfeuerwehren unter ein ein-

heitliches Kommando. „Die Luftwaffe verliert nicht ihre Feuerwehr“, sagte Oberst Schuch. Und am Standort Wunstorf soll selbstverständlich weiter miteinander geredet werden. „Wir müssen noch bestimmte Dinge besser machen und wir werden auch besser werden“, fuhr Schuch fort. Es sei ein Spagat, mehr als 60 Dienststellen am Laufen zu halten. Alle Feuerwehren der Bundeswehr sind zusammen vermutlich die größte Berufsfeuerwehr in Deutschland. Zum Standort der Feuerwache Wunstorf sagte der Direktor des Zentrums Brandschutz, dass sie eine wichtige Drehscheibe mit der Stationierung des Flugzeuges A400M werde.

„Das letzte Jahr war für die Angehörigen der Feuerwehr mit einschneidenden Änderungen verbunden“, sagte Oberst Guido Heinrich. Stichworte wie Mehrar-

beitsvergütung und Neuregelung des Arbeitszeiterlasses haben sie erheblich getroffen. In Kombination mit Personalbefehl und Heraussetzen der Antretestärken ist das Lufttransportgeschwader zu einem tiefen Spagat zwischen Aufrechterhaltung des Einsatzauftrages und Beachtung der Arbeitszeitvorgaben für die Feuerwehr gezwungen. „Wir nehmen die Probleme ernst“, versicherte der Kommodore: Mit verkürzten Platzöffnungszeiten, über die Auslagerung von Flugbetrieb bis hin zur kompletten Schließung des Geschwaders. Trotz schmerzlicher Einbußen haben die Mitarbeiter der Feuerwehr im Sinne des Auftrages vieles ermöglicht, was nur basierend auf der Freiwilligkeit erreichbar war. Viel Zeit zum Durchatmen werde nicht bleiben, die Vorbereitungen für die Aufnahme des Flugzeuges A400M laufen auf Hochtouren. Einige Etappenziele sind schon erreicht, wie mit der neuen Feuerwache.

Text/Foto: Hans-Heiner Giebel

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 Standortältesten 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, Itlisweg 4, 31515 Wunstorf.
Email: otto.41@kabelmail.de

Redaktionelle Mitarbeit:

Pressestelle LTG 62, Dyckerhoffstr. 4, 31515 Wunstorf
Email: ltg62pressestelle@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.

Bewegung in Wunstorf - Eröffnung Infopoint

Viel verändert sich in Wunstorf: Nicht nur, dass sich im Fliegerhorst die wohl größte Baustelle der Bundeswehr befindet, sondern auch, weil die Vorstände der Truppenkameradschaften und der Standortkameradschaft gemeinsam mit dem Standortbeauftragten vom DBwV, OStFw a.D. Rüdiger Neeser und mit Unterstützung der Geschwaderführung, die bestmögliche Betreuung Ihrer Verbandsmitglieder, am Standort Wunstorf, anstreben.

Nachdem beim kürzlich durchgeführten Alterssicherungsseminar festgestellt wurde, dass selbst lebensältere Kameradinnen und Kameraden beim Thema „Soziale Absicherung“ Informationslücken aufweisen, wurde kurzer Hand beschlossen, einen Info-Point einzurichten.



OStFw Martin Gebauer, Bezirksvorsitzender Niedersachsen Süd, mit StFw Claudius Kohlmann (re.) beim Alterssicherungsseminar in Wunstorf.

Dieser besondere Service soll dazu dienen, die Mitglieder umfassend und aktuell zu informieren und zu beraten.

Hierfür konnte man auch Partner der Förderungsgesellschaft (FÖG) gewinnen, die zweimal monatlich, am Info-Point zur Verfügung stehen, um Fragen rund um die private Restkostenversicherung, Pflegepflichtversicherung, Absicherung der Gefahrenzulage, Unfall-, Sach- und Haftpflichtversicherungen oder Renten- und Lebensversicherungen zu beantworten.

Während der „Kick-Off“- Veranstaltung konnte der Vorsitzende der Standortkameradschaft, Hptm Rainer Barz zahlreiche Gäste begrü-

ßen und bedankte sich dabei bei den Truka-Vorsitzenden, OStFw Uhlmannsiek (SysZ FlaRak) und StFw Erdmann (LTG 62), für ihr gezeigtes Engagement.



Die Vertreter der FÖG (v.li.) Herr Pape, Herr Weise, Herr Schmager mit den Vertretender der Bundeswehr, StFw Kohlmann, StFw Schuler, Oberst Henrich, Hptm Barz, StFw Erdmann, OStFw a.D. Nesor, OStFw Uhlmannsiek.

Der Kommodore und Standortälteste, Oberst Guido Henrich, machte in seinen Grußworten einmal mehr deutlich, dass ihm das Wohl seiner Beschäftigten auf dem Fliegerhorst, auch über den Dienst hinaus, am Herzen liegt. Er forderte die anwesenden Kommandeure und Dienststellenleiter auf, diesen hervorragenden und nicht selbst-

verständlichen Service in ihren Bereichen bekannt zu machen. Im Anschluss an die Feierstunde nutzten die Vertreter der ansässigen Dienststellen die Zeit für einen regen Informationsaustausch. Hierbei wurde schnell deutlich,

dass die hervorragende Zusammenarbeit im Fliegerhorst Wunstorf zwischen Führung und Kameradschaften gewinnbringend für alle Beteiligten ist und dieser kameradschaftliche und konstruktive Umgang miteinander auch zukünftig gepflegt und weiter ausgebaut werden soll.

Claudius Kohlmann

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.@dtwv.de

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

Sportfluggruppe Wunstorf 43 Jahre Gast auf dem Fliegerhorst

Aus Begeisterung zur Fliegerei gründeten Flugenthusiasten 1968 den Sportfliegerclub Mardorf. In der Gemarkung Mardorf wurde ein Gelände gekauft mit der Zielsetzung der Entwicklung des Areals zu einem Landeplatz. Eine Genehmigung zum Bau wurde bedauerlicherweise versagt. Hieraus erwuchs die Verbindung zum Start der fliegerischen Aktivitäten auf dem Fliegerhorst.

In der Halle 96 fand das erste Schulflugzeug D-EGDY eine Cessna 150 seine Heimat. Ein ausrangierter Bundeswehrbus war das erste Clubheim. Die Seele des Clubs war der legendäre Anton (Toni) Fibiger, hauptberuflich Offizier und Fluglehrer auf Noratlas, später auf Transall im LTG 62. Als Ausbildungsleiter im Club organisierte und koordinierte er den gesamten Flugbetrieb.

Während im Sommer 1971 an den Wochenenden vom frühen Vormittag bis zum späten Abend geflogen wurde, sorgte seine Frau Gisela für das leibliche Wohl der Flugschüler.

Dank der damals schon existierenden Kooperation mit der Luftwaffensportfluggruppe konnte stets ein hoher Ausbildungsstandard garantiert werden. Durch die Zusammenarbeit mit den professionellen Ausbildern Toni Fibiger, Günter Bellrich, Peppi Grünwald (4.000 h DO 27), Klaus Heinzelmann und Dr. Müller-Steffen als Meteorologe wurde die Verbundenheit zum Fliegerhorst deutlich.

Im Januar 1972 bestanden die Vier ersten Flugschüler Werner Kramer, Klaus Segatz, Eugen Kraffzik und der Chronist die theoretische und praktische Prüfung. In den folgenden Jahren wurden mehr als 50 Flugschülerinnen und Flugschüler ausgebildet. Die abgeschnittenen Krawatten (nach dem ersten Alleinflug) an einem Board im Clubheim, mangels Krawatte auch eine Socke und

drei BHs, sind hierfür Zeugnis. Toni Fibiger jr. übernahm in Nachfolge seines Vaters die Ausbildungsleitung, heute unterstützt durch Bernd Melcher. 43 Jahre unfallfreies Fliegen sind Beleg für den hervorragenden Ausbildungsstandard.

Der Club entwickelte sich stetig, es kamen weitere Flugzeuge hinzu, Cessna 172 D-ECNA, Cessna 182 D-ECLS, Fuji FA 200 D-ELCB, Motorsegler Taifun D-KOKA. Clubflugzeug aktuell ist die Piper Pa28 D-EBHL.

Zwischenzeitlich standen auch zweimotorige Flugzeuge im Hangar, eine Piper Twin Comanche und eine Piper Aztek, auf denen mehrere Clubmitglieder voller Stolz das 2mot-Rating erwarben. Einen besonderen Stellenwert in der Historie des Clubs nimmt die Dornier Do27 D-EDNW, liebevoll „November Whisky“ (NW) genannt, ein.



Seit 50 Jahren fliegt die 55+46 mit dem Rufzeichen D-EDNW für die Sportflieger.

Die „NW“ ist vermutlich nicht nur das an Jahren älteste Flugzeug auf dem Fliegerhorst, sondern auch das am längsten stationierte. Vor exakt 50 Jahren übernahm die damalige Luftwaffensportfluggruppe die „NW“, damals mit der militärischen Registrierung 55+46. Nach Auflösung der Luftwaffensportfluggruppen 1980 wurde die „NW“ in den Sportfliegerclub Mardorf integriert.

Die „NW“ wurde, wie schon innerhalb der Luftwaffensportfluggruppe, auch für das Schleppen von Segelflugzeugen und für das Absetzen von Fallschirmspringern eingesetzt.

Die „NW“ ist vermutlich eines der besterhaltenen Exemplare weltweit. Anerkennung fand die „NW“ unter anderem bei der Ausstellung „50 Jahre Bundeswehr“ in Rostock-Laage und anlässlich der Teilnahme an mehreren Oldtimertreffen.

Heute betreibt eine Interessengemeinschaft innerhalb des Clubs die „NW“.

Stefanie Trippler, Jürgen Gliffe, Bernd Melcher und Eckart Schmidt ist es zu verdanken, dass die „NW“ weiterhin, mit markantem Sound, über dem Steinhuder Meer zu sehen ist. Nach Hunderten von Stunden an Restaurierungsarbeiten wird die „NW“ in diesem Frühjahr erneut über dem Steinhuder Meer zu sehen sein.

Durch die originale Lackierung und das Aufbringen des historischen Kennzeichens 55+46, für das eine Sondergenehmigung erteilt wurde, wird die Verbundenheit des Clubs zum LTG 62 deutlich. Der Club wurde 2003 umgetauft. Aus dem Sportfliegerclub Mardorf wurde die Sportfluggruppe Wunstorf (SFG), die Namensgebung erfolgte in Anlehnung an die frühere Luftwaffensportfluggruppe.

Die Vereinsführung, insbesondere unter dem viel zu früh verstorbenen langjährigen 1. Vorsitzenden Hans Wach, ist stets um guten Kontakt zum Fliegerhorst bemüht. Auf Hans Wach folgte Aribert Severloh.



Die Piper PA 28 mit dem Kennzeichen D-EBHI.

Die Führung des Geschwaders brachte der SFG immer Wohlwollen entgegen. Die SFG konnte sich mit der Unterstützung an einer Vielzahl von Veranstaltungen, z.B. am Tag der offenen Tür, revanchieren. Ein besonderes Highlight war die gemeinsame Organisation der Rallye „Bundeswehrsternflug der Bunderwehr - Sportfluggruppen“. 135 Flugzeuge nahmen hieran teil.

An dieser Stelle dankt die SFG dem Geschwader ausdrücklich für die langjährige Unterstützung.

Wie auch in vielen anderen Clubs, seien es Tennis-, Segel- und weitere Sportclubs, bestimmt die Veränderung der Gesellschaft die Clubstruktur. Es wird zunehmend schwieriger, Mitglie-

der zu gewinnen. Dabei ist die Mitgliederstruktur in der SFG ausgewogen. Der Flugsport ist kein, wie oft vermutet wird, Sport der Privilegierten. Der Sportfluggruppe Wunstorf gehören Mitglieder aus allen Gesellschaftsschichten an.

Interessenten am Flugsport sind herzlich eingeladen, Kontakt aufzunehmen:

Sportfluggruppe Wunstorf:
05033-1792

Die aktiven Piloten schauen zuversichtlich in die Zukunft und freuen sich auf hoffentlich noch viele Jahre der Ausübung ihres begeisternden Hobbies, der Fliegerei, auf dem Fliegerhorst Wunstorf.

Text: Wilhelm Langhorst

Harmonische Jahresversammlung

Dank an Monika Brüning

Zur Mitgliederversammlung hatte der Vorstand des Freundeskreises erstmalig in ein Wunstorfer Lokal eingeladen. Im Gilde-Bräu-Eck trafen sich die Mitglieder zu einer kurzweiligen und interessanten Versammlung. Der Kommodore des Geschwaders, Oberst Guido Henrich unterrichtete in einem spannenden Vortrag über die Entwicklungen auf dem Fliegerhorst. Spannend deshalb, weil diese umfangreiche und umwälzende Veränderung alle Kräfte des LTG 62 fordert und die Geschichte des Lufttransports neu geschrieben wird. Beeindruckend auch, weil das Geschwader in Afghanistan und Mali im Einsatz ist. (lesen sie dazu die Berichte in dieser Ausgabe)



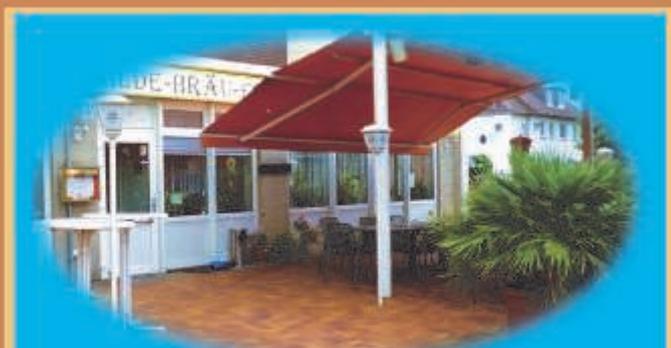
Hans-Jürgen Hendes bedankt sich bei Monika Brüning für ihre langjährige Arbeit als Schatzmeisterin.

Nach dem Rechenschaftsbericht des Vorsitzenden, Hans-Jürgen Hendes, und dem Bericht des Interims-Schatzmeisters, Werner Koch, wurde der Vorstand auf Antrag der Kassenprüfer entlastet. Bevor, gemäß der Tagesordnung, ein neuer Schatzmeister gewählt werden sollte, bedankte sich H.-J. Hendes bei Frau Monika Brüning für deren langjährige (seit der Vereinsgründung 1999) geleistete Arbeit als Schatzmeisterin.

Auf Vorschlag des Vorstandes wurde Uve Nicklaus, bisheriger Vorsitzender der Traditionsgemeinschaft, einstimmig zum neuen Schatzmeister gewählt.

Im Anschluss versorgte das Team des Gilde-Bräu-Ecks um Lydia Ridders und unser Mitglied, Heiner Runge, die Versammlung mit einem deftigen Essen. Bei vielen Gesprächen, die sich vor allem um den Fliegerhorst drehten, klang der Abend aus.

Werner Koch



sky
Sportbar
Großbild-
leinwand
Raucher-
lounge

Feiern bis
80 Personen

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

GILDE- BRÄU- ECK

Neustädter Str. 7a * Inh. Lydia Ridders

☎ 05031 - 39 91 * mail: gilde-eck@t-online.de

Internet: www.gildebraeueck.de

Systemzentrum FlaRak holt Boßelpokal auf den Fliegerhorst zurück

Rekordteilnahme beim Boßelturnier

22 Mannschaften machten mit und gingen auf eine 8500 Meter lange „Piste“ auf dem Fliegerhorst. Eingeladen hatte der Vorjahressieger, die Stadtsparkasse Wunstorf. Ablauf und Organisation trotz der zahlreichen Mannschaften war perfekt, die Helfer der Stadtsparkasse und auch des Lufttransportgeschwaders (LTG) 62 hatten keine Mühe mit den rund 150 Boßlern. Jeder brachte seinen Proviant mit und verstaute ihn in einem Bollerwagen. Dazu spendierte die Stadtsparkasse noch ein Gebinde mit Kümmerling, insgesamt waren es mehr als 4100 Flaschen.

Es kam keiner der Teilnehmer zu Schaden, allerdings wurden die Holz-Boßelkugeln zwei Begrenzungsleuchten am Rollweg zum Verhängnis. Das Wetter? Bestens, schon vorfrühlingshafte Temperaturen, allerdings piff der Wind ordentlich, was den Lauf der Holz-Boßelkugeln behinderte oder auch beschleunigte.

Es war wieder ein Riesenspaß, der nach dem Ende der Boßelrunde mit einem gemütlichen Beisammensein und einem deftigen Grünkohlessen fortgesetzt wurde. Text/Foto: H.-H. Giebel / S1-Info



Reges Treiben und „Fachsimpeln“ vor dem Casino.



Viel Fantasie bei der Gestaltung der „Service-Wagen“.



Titelverteidiger und Ausrichter war die Stadtsparkasse Wunstorf.



Oberst Guido Henrich (re.) beobachtet den Startwurf.



Beste Arbeitsbedingungen
für Ihre Geldanlage.

Lassen Sie sich jetzt beraten!

Finanzgruppe
Sparkasse WUNSTORF

Stadtsparkasse
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.



Gute Wurftechnik war gefragt.



Die rote Laterne ging an den Ortsrat Wunstorf



Der schwierigste Abschnitt war wie immer die Überwindung der Gleisanlage.

Ergebnis

Sieger wurde die Mannschaft Systemzentrum FlaRak vor dem Vorjahressieger Stadtparkasse Wunstorf, dritter wurde die Technische Schule Lw 3 (EMI).

Auf den weiteren Plätzen folgen die Reservistenkameradschaft, die Feuerwehr Wunstorf, die Fliegende Gruppe LTG 62, die Traditionsgemeinschaft, der TuS Wunstorf, der Baubetriebshof, Systemzentrum FlaRak 2, das BwDiz, Presse, Stadtrat Wunstorf, Werbegemeinschaft, Stadtverwaltung, Stadtparkasse Vorstand, Polizei Wunstorf, Stab LTG 62, Technische Gruppe LTG 63, OHG und Rheinmetall. Die rote Laterne ging an den Ortsrat Wunstorf



Sieger wurde die Mannschaft Systemzentrum FlaRak.

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

Jetzt wird es ernst: Die ersten Piloten sind geschult Musterberechtigung am International Training Center

Die Umschulung von Flugzeugführern der Luftwaffe auf das neue Muster Airbus A400M hat begonnen: Im Zeitraum vom 25.09. bis zum 13.12.2013 fand das erste Type Rating (Musterberechtigung) unter deutscher Beteiligung am ITC (International Training Center) in Sevilla, Spanien statt.



Luffahrzeugsysteme und das „Procedural Training“ werden mittels eines Flat Panel Flight Training Device vermittelt.

Der erste Lehrgang mit der Bezeichnung ANC 0079 bestand aus 8 Teilnehmern: 4 türkischen, 2 britischen und 2 deutschen Flugzeugführern. (Major Schott und Hptm Friese).

Im zweiten Lehrgang vom 28.11.2013 – 4.3.2014 wurden Major Golusinski und Hptm Fritsch umgeschult.

Der Lehrgang stellte eine doppelte Premiere dar: sowohl die britischen, als auch die deutschen Lehrgangsteilnehmer waren die jeweils ersten Umschüler ihrer Luftwaffe. Insgesamt sollen nach bisheriger Planung 16 Flugzeugführer der Luftwaffe am ITC ausgebildet werden, bevor Mitte des Jahres 2015 das Ausbildungszentrum des LTG 62 die Aus- und Umschulung der Besatzungen übernimmt.

Die Umschulung der ersten vier TLM (Technical Load Master) am ITC startete am 24.03.2014.

Der sogenannte „Pilot Standard Type Rating Course“ besteht aus drei Teilen:

- * **Modern Cockpit Familiarization (MCF)**,
- * **Type Rating Core (TRC)**
- * **World Wide Operations (WWO)**

Inhalt des Lehrganges ist der Betrieb der A400M im Rahmen des logistischen Lufttransports, taktische Anteile sind nicht enthalten.

Die Phase MCF ist eine Art Vorschulung vor Beginn des eigentlichen Type Ratings. Sie zielt besonders auf Flugzeugführer von Flugzeugmustern mit „klassischen“ Cockpits. Dies wird erreicht, indem der Schüler mit dem Luftfahrzeug allgemein, dem Handling und den neuen Elementen im Cockpit, wie beispielsweise der HUD (Head Up Display) vertraut gemacht wird. Das Konzept ist relativ neu und stammt aus der A380-Ausbildung (das Cockpit des A400M ist eine Weiterentwicklung des A380 Cockpits und diesem in vielen Bereichen sehr ähnlich).

Derart vorbereitet startet der Schüler dann in das eigentliche Type Rating - das Modul TRC.

Hierbei werden zunächst die theoretischen Grundlagen in Form von Computer Based Training (CBT) und Computer Aided Instruction (CAI) vermittelt. Hierbei besteht der deutlich geringere Anteil aus CAI, also dem klassischen Frontal-Unterricht anhand von „Folien“ aus dem Computer.

Das Wissen über die Luftfahrzeugsysteme wird dann mittels eines Flat Panel Flight Training Device (FTD, siehe Foto) weiter vertieft. Anschließend findet im FTD das sogenannte „Procedural Training“ statt: anders als in der Transall, wo Checklisten nach dem „read-and-do“-Prinzip abzuarbeiten sind, werden im A400M viele Abläufe im Cockpit auswendig durchgeführt. Anschließend werden die wichtigsten Punkte hieraus per Checkliste überprüft. Das Erlernen dieser Abläufe ist ein Hauptbestandteil des Procedural Trainings.

Als Hauptbestandteil des TRC folgt dann die Ausbildung im Full Flight Simulator (FFS), welche mit dem Checkflug, dem sogenannten „Skill Test“ abschließt.

Das im Anschluss statt findende Modul WWO vermittelt zusätzliche Ausbildungsinhalte, die über die reine Musterberechtigung hinausgehen.



Die ersten A400M Flugzeugführer der deutschen Luftwaffe vor dem Rumpf der ersten deutschen A400M mit der Seriennummer 018. Major Christian Schott, Hptm Marco Friese, Major Carsten Golusinski und Hptm Torsten Fritsch (v.li.).

Einige Beispiele sind:

- * *Low Visibility Operations*
 - * *Cockpit and Cargo Safety*
 - * *Adverse and Extreme Climatic Operations*
- und vieles andere mehr.

Wie bereits in den Ausführungen über die Phase MCF angedeutet, handelt es sich bei dem Cockpit des A400M um das modernste, marktverfügbare Airbus-Cockpit und somit um eines der modernsten überhaupt.

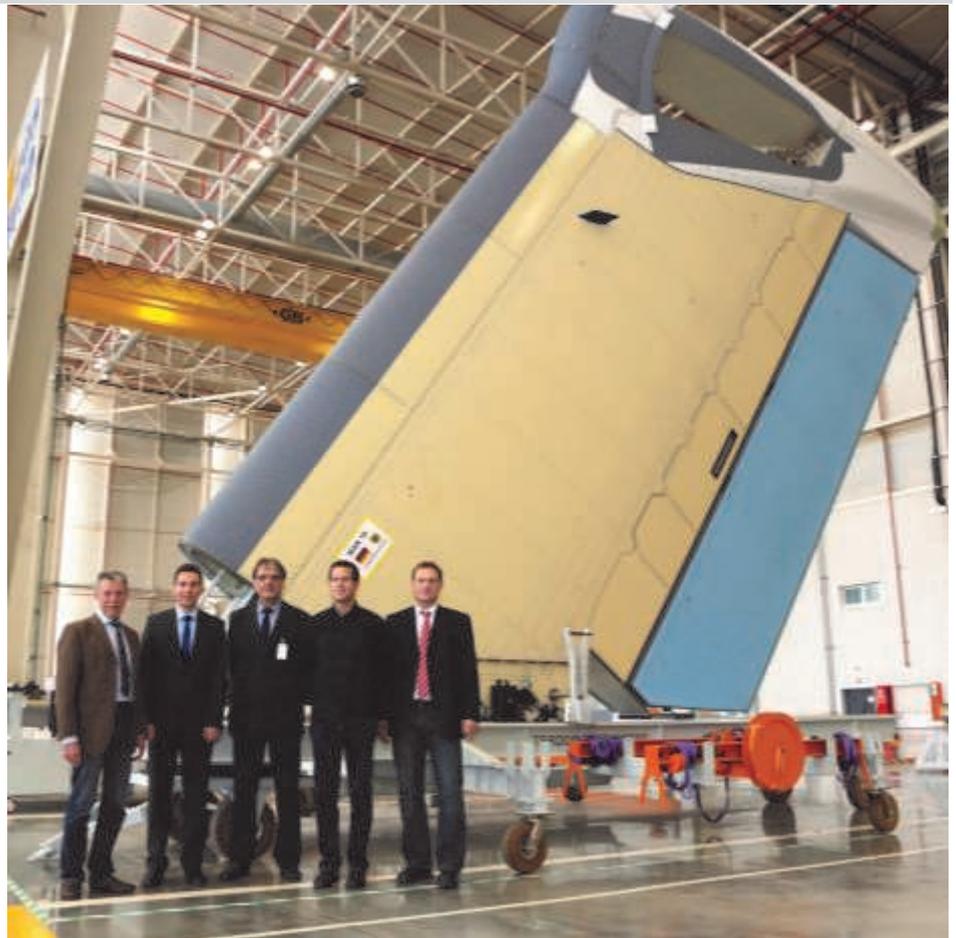
Im Vergleich zum Transall-Cockpit stellt es schlichtweg einen Quantensprung dar. Dies verwundert auch nicht, liegen zwischen der Entwicklung dieser beiden Luftfahrzeuge doch mehrere Jahrzehnte. Dementsprechend ist auch die Bedienung und die Arbeitsweise im Cockpit eine andere.

Grundlegendste Veränderung ist die Umstellung auf ein 2-Mann-Cockpit.

Wurde diese Umstellung in der zivilen Fliegerei schon vor längerer Zeit vollzogen, ist sie für uns nun ebenfalls der nächste logische Schritt (zumindest im Bereich des rein logistischen Lufttransports). Als Nebeneffekt wird unsere Operation nun kompatibel mit der Grundlagenausbildung in der Lufthansa Verkehrsfliegerschule, die ebenfalls auf dem 2-Mann-Cockpit beruht: das Erlernte kann zukünftig 1:1 im A400M angewandt werden.

Doch nicht nur das klar strukturierte Cockpit und der hohe Automatisierungsgrad, sondern auch die Leistungswerte des „Neuen“ sind eine Umstellung:

2000 ft/min Steigrate in Flugfläche 200 bei einer angezeigten Geschwindigkeit von 240 Knoten sind typische Werte, die eine deutliche Sprache sprechen. Und dies alles bringt für die Besatzungen einiges an Neuerungen mit sich, hier nur einige Schlagworte:



Die ersten Teile der MSN 18 aus Sevilla, sind an der ersten Station der Final Assembly Line eingetroffen, d.h. die Endmontage des ersten DEU A400M hat begonnen.

*Umstellung auf „Mach“, Cruise im RVSM-Luftraum,
NAT-Tracks,
SATCOM,
8.33 kHz Frequenzen,
CAT IIIA Approaches,
frühzeitigeres Descentplanning*

Ein vorläufiges Fazit aus den ersten Erfahrungen mit dem A400M: Auch der A400M ist und bleibt ein Flugzeug, nicht anders als die Transall. Diese Erkenntnis mag zunächst trivial erscheinen. Doch sie bringt einiges an Bedeutung mit sich: Vieles was in der Transall richtig und wichtig war, bleibt dies auch weiterhin. Alles das, was bisher gelehrt und praktiziert wurde, war Grundlage für ein beachtliches Maß an Flugsicherheit im Bereich Lufttransport. Weltweit, in Friedenszeiten und im Einsatz. Und genau diese Grundlagen helfen auch in einem modernen Luftfahrzeug weiter.

Sicherlich liegt der Fokus in Zukunft nicht mehr auf dem „Fliegen von Hand“, so wie man es von der Transall kennt.

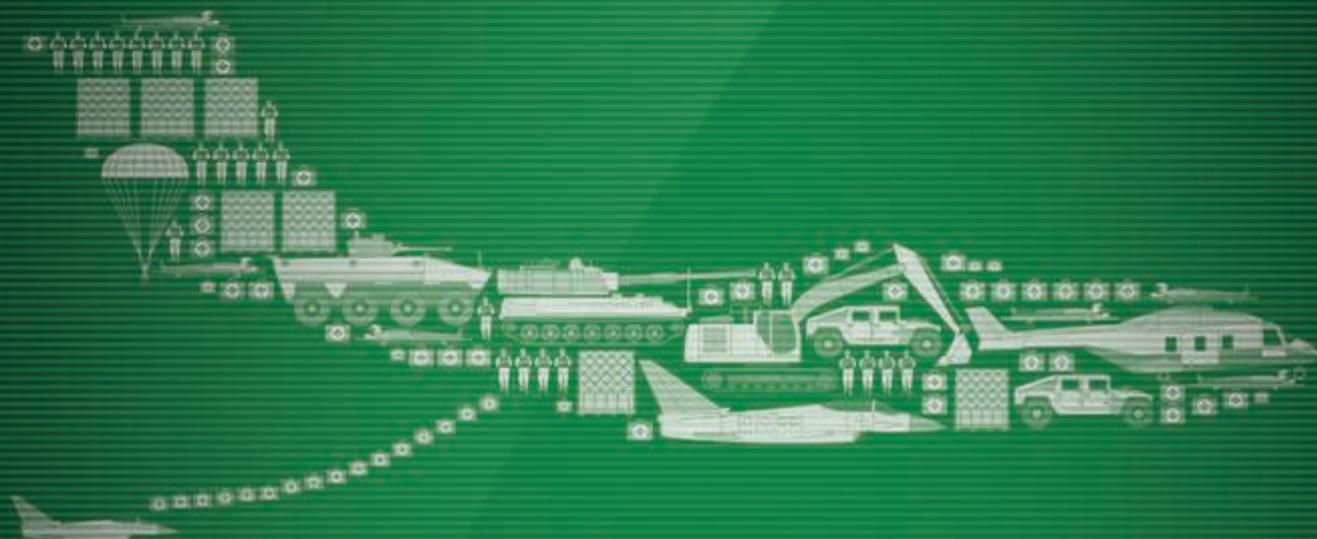
*„Autotrim“,
„Autothrottle“,
„Automatic Yaw Compensation“,
„Flight Envelope Protection“*

und noch viele weitere Systeme mehr. Alles das sorgt für ein sicheres und effizientes Fliegen, auch bei Ausfall eines oder zweier Triebwerke. Dennoch können beispielsweise das „Fliegen von Hand“ und die Kenntnis fundamentaler Zusammenhänge von Pitch und Power in bestimmten Situationen erforderlich und somit gar lebensrettend sein. „Basic Airmanship“ ist weiterhin in vollem Umfang gefragt.

Somit ist bei dem A400M vieles neu, aber sicherlich nicht alles anders.

Major Christian Schott

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

Fließender Übergang der Schulung von C-160 Transall zu A400M

Als am 16. Juni 1966 vom damaligen Führungsstab der Luftwaffe der Aufstellungsbefehl Nr. 292 erlassen wurde, hätte keiner geahnt, dass an der Ausbildungsinspektion Transall nach fast 50 Jahren heute noch immer Lehrgangsteilnehmer am Transportluftfahrzeug C-160 Transall technisch ausgebildet werden.

Der heutige abgesetzte Bereich Wunstorf des Technischen Ausbildungszentrums der Luftwaffe Abteilung Nord Ausbildungsgruppe II wurde 1966 zunächst auf dem Fliegerhorst Faßberg aufgestellt und anschließend auf einen Flugplatz bei Mont de Marsan im Süden Frankreichs verlegt. Dort wurde der deutsche Anteil mit der französischen Komponente des *Ensemble Mobile d'Instruction* (EMI) zusammengeführt. Nach nur fünf gemeinsamen Jahren in Frankreich in der Region Aquitanien wurde im Sommer 1971 die Rückverlegung nach Deutschland, direkt auf den Fliegerhorst Wunstorf durchgeführt. Diese Entscheidung bildete die Basis für die bis heute erfolgreiche Partnerschaft zwischen dem heutigen Lufttransportgeschwader 62 (LTG 62) und der Ausbildungseinrichtung „EMI“. Die gegenseitige Unterstützung sowie der fortwährende Erfahrungsaustausch waren und sind ein Gewinn für beide Seiten.

Umstrukturierung zum Technischen Ausbildungszentrum der Luftwaffe

Im Zuge der Neuausrichtung der Bundeswehr wurden die Technischen Schulen der Luftwaffe 1 und 3 aufgelöst und mit Wirkung zum 01. Januar 2014 das Technische Ausbildungszentrum der Luftwaffe (TAusbZLw) aufgestellt. Kommandeur des TAusbZLw ist Oberst Peter Kraus, der mit seinem Regimentsstab in Faßberg stationiert ist und dem die Abteilung Nord in Faßberg und Wunstorf sowie die Abteilung Süd in Kaufbeuren unterstehen.

Der von Oberst Michael Grintz geführten Abteilung Nord gehören drei Ausbildungsgruppen an: die Ausbildungsgruppe I für die luftfahrzeugtechnische Grundlagenausbildung, die Ausbildungsgruppe II für die Waffensystemausbildung des Luftfahrzeugtechnischen Personals für Hubschrauber und Lufttransportflug-

zeuge der Bundeswehr sowie die Ausbildungsgruppe III für die Schulung des Lfz-technischen Personals der Fachbereiche Flugausrüstung, Metaller und Struktur als auch des Bodengeräte- und Betriebsstoffpersonals.



Die insbesondere den „Insidern“ der „Transall-Community“ im Sprachgebrauch auch als „EMI“ bekannte Ausbildung C-160 verbleibt auch weiterhin am Standort Wunstorf. Sie gehört nun als abgesetzter Bereich zur Ausbildungsgruppe II und trägt die Bezeichnung:

**TAusbZLw Abt Nord AusbGrp II
AbgBer Wunstorf C-160.**

Kontinuität in der Ausbildung C-160 Transall

Auch nach den strukturellen Veränderungen ist der heutige Hauptauftrag der „EMI“ weiterhin die Durchführung der lehrgangsgebundenen, militärfachlichen Ausbildung von technischem und fliegendem Personal der Luftwaffe für das Waffensystem C-160 Transall. In den über zwanzig verschiedenen Lehrgängen werden die Lehrgangsteilnehmer für

ihre spätere militärfachliche Tätigkeit in den Fachbereichen Mechanik, Hydraulik, Triebwerk, Elektrik, Klima, Instrumente und Avionik in Theorie und Praxis ausgebildet. Bislang durchliefen 10.342 Lehrgangsteilnehmer die Ausbildungseinrichtung EMI.

Bereits am Horizont:

Die Ausbildung am A400M

Die Ausrichtung auf das neue „Arbeitspferd“ der Luftwaffe, dem Airbus A400M ist in vollem Gange. Die Einführung der insgesamt 53 Airbus A400M beginnt dieses Jahr und wird ausschließlich am Standort Wunstorf erfolgen. Das neue Ausbildungszentrum A400M wird Ende dieses Jahres fertiggestellt und an seine Betreiber übergeben. Die fliegerische Ausbildung wird durch das LTG 62 und die technisch-logistische Ausbildung am A400M durch den AbgBer Wunstorf erfolgen. Wie in den Anfangsjahren der EMI in Frankreich, wird die luftfahrzeugtechnische Ausbildung binational mit deutschen und französischen Ausbildern durchgeführt. Neu ist der Ansatz, dass die Ausbildung nicht getrennt in jeweils einer deutschen und französischen Inspektion, sondern für die Lehrgangsteilnehmer beider Nationen gemeinsam durch deutsches als auch französisches Lehrpersonal in englischer Sprache „aus einer Hand“ am Standort Wunstorf durchgeführt werden wird. Aus diesem Grund sind bereits in der derzeit laufenden Phase der Herstellung der Ausbildungsbereitschaft A400M – neben deutschen Ausbildern - drei französische Techniker im TAusbZLw Abt Nord AusbGrp II AbgBer eingesetzt.

OTL Fischer, Hptm Reinhardt



Das neue Ausbildungszentrum A400M wird Ende dieses Jahres fertiggestellt.

Wirtschaftsempfang erhöht den Bekanntheitsgrad der Ju-Halle

Neue Wege beschritt die Traditionsgemeinschaft Lufttransport Wunstorf e.V. (TGLW) zusammen mit dem Kommodore des LTG 62, indem sie die Ju-Halle erstmals den Gästen der Stadt Wunstorf und der Stadtparkasse für deren Wirtschaftsempfang am 11. März 2014 zur Verfügung stellten.

Zu diesem Zweck hatte die TGLW die Halle nach der langen Winterpause für die Besucher „herausgeputzt“ und für den Empfang entsprechend vorbereitet. Auch das bewährte Team des Forums Stadtparkasse Wunstorf legte selbst Hand an und gestaltete das Foyer mit Bistrotischen, Tischen und kleinen Accessoires, um so die Beköstigung der Gäste mit Getränken und einem kleinen Imbiss in gemütlicher Atmosphäre durchführen zu können.

Folgt der Einladung der Stadt und der Stadtparkasse Wunstorf zum Wirtschaftsempfang bisher etwa 20 – 30 Gewerbetreibende, so konnten die Veranstalter diesmal knapp 100 Gäste begrüßen. Das mag zwar auch an dem interessanten Thema des Vortrags „Mittelstand im Visier der Staatsanwaltschaft“ des hochkarätigen Referenten Michael Weber Blank und der Aktualität durch den am selben Tag beginnenden Prozess gegen Ulli Hoeness gelegen haben. Fest steht aber, dass viele der Gewerbetreibenden Wunstorfs besonders wegen der „alten Tante Ju“ kamen, um diese und das Lufttransportmuseum der TGLW zum ersten Mal direkt vor Ort zu erleben. So waren fast alle Besucher begeistert von der speziellen Atmosphäre, die sie in der neu gewählten „Location“ erlebten.

Nach einer knappen Stunde, die die Gäste zum Small-Talk nutzten und dabei die dezente musikalische Unterhaltung durch die Musikschule Wunstorf genossen, begann gegen 19.00 Uhr die eigentliche Veranstaltung.

Nach der Begrüßung der Gäste durch Wunstorfs Bürgermeister Rolf Axel Eberhardt und den 1. Vorsitzenden der TGLW, Uve Nicklaus, verfolgten die Gäste gespannt den kurzweiligen und infor-

mativen Vortrag des Referenten Michael Weber Blank. Diesem gelang es, den Zuhörern Angst und Schrecken einzuja- gen, indem er viele konkrete Beispiele dafür anführte, wie schnell ein mittelständisches Unternehmen bei einer Betriebsprüfung in die Fänge der Finanzbehörde geraten kann, ohne bewusst Steuern hinterziehen zu wollen. Nach dem knapp 90 Minuten dauern-

den Vortrag nahmen viele Gäste das Angebot wahr, die Transall auf der Traditionsflight besichtigen zu können. Dort erfuhren sie vom ehemaligen Navigator und Oberstleutnant a.D., Uve Nicklaus, allgemeine Informationen, technische Details und kurzweilige Storys zum Flugzeugmuster C-160. Obwohl TGLW-Vorsitzender Uve Nicklaus vor der „Fremdnutzung“ der Halle bei seinen Vorstandskollegen einiges an Überzeugungsarbeit leisten musste, waren sich diese am Ende der Veranstaltung einig, dass es ein gelungener Wirtschaftsempfang war, der sich zukünftig positiv auf die Besucher-



Wunstorfs Bürgermeister Rolf-Axel Eberhardt (vorne li.) und die Vertreter der heimischen Wirtschaft waren gerne in die Ju-Halle gekommen.

zahlen auswirken könnte. Diese Ansicht vertraten auch Sparkassendirektor Frank Wiebking, Kommodore Guido Henrich und der Wunstorfer Bürgermeister Rolf Axel Eberhardt. Letzterer dankte Oberst Henrich und dem 1. Vorsitzenden der TGLW besonders für ihre Bereitschaft, das Lufttransportmuseum für den Wirtschaftsempfang zur Verfügung gestellt zu haben. Er betonte weiterhin die enge Verbundenheit der Stadt Wunstorf mit dem Fliegerhorst und war stolz darauf, selbst maßgeblich zum Standorterhalt des LTG 62 beigetragen zu haben.

Heiner Wittrock



Der Vorsitzende der TGLW, Uve Nicklaus, erzählte interessantes über die Transall, aber auch manches Histörchen aus seiner aktiven Fliegerei.

Ausstellung ist jetzt „Militärgeschichtliche Sammlung“

Am 5. Dezember 2013 übereichte Brigadegeneral Günter Katz die vom Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Mullner, unterzeichnete Urkunde an den Kommodore des LTG 62, Oberst Henrich. Damit wurde die museale Ausstellung der Ju-52 Halle offiziell als Militärgeschichtliche Sammlung anerkannt. Bei seiner Ansprache ging General Katz nochmals auf die Entstehungsgeschichte mit der herausragenden Bergung der Ju-52 in Norwegen ein. Zerlegt und auf Tiefladern wurde eine der Maschinen nach Wunstorf verbracht und bildete die Grundlage der heutigen Ausstellung. Viele überaus engagierte Helfer hatten sowohl die Bergung als auch die spätere Restaurierung möglich gemacht. „Im Laufe der Jahre wurde aus einer Halle mit ein paar Exponaten ein „echtes“ Lufttransportmuseum.“ betonte General Katz. Und weiter: „Ein Museum wird definiert als eine gemeinnützige, ständige, der Öffentlichkeit zugängliche Einrichtung im Dienst der Gesellschaft und ihrer Entwicklung, die zu Studien-, Bildungs- und Unterhaltungszwecken materielle Zeugnisse von Menschen und ihrer Umwelt beschafft, bewahrt, erforscht, bekannt macht und ausstellt. All das wird hier in Wunstorf den jährlich ca. 8000 Besuchern geboten. Interessierten Besuchern wird ein beeindruckender Einblick in die Geschichte der Luftfahrt ermöglicht. Seit vielen Jahren hat das Geschwader mit der Traditionsgemeinschaft zusammen, dies hervorragend umgesetzt und somit einen ausgezeichneten Beitrag zur Öffentlichkeitsarbeit erbracht und mit großem Erfolg die Luftwaffe vertreten. Die Ausstellung ist ein Ort der Traditionspflege; sie ist Begegnungsstätte zwischen aktiven und ehemaligen Angehörigen der Lufttransportverbände sowie mit Freunden des Lufttransports.

Dafür spreche ich Ihnen, meine Damen und Herren, stellvertretend für den Inspekteur der Luftwaffe meinen Dank und meine Anerkennung aus“.

Liebevolle und zeitintensive Arbeit über viele Jahre

In seiner Erwidering bedankte sich Oberst Henrich für die Auszeichnung: „Es ist mir heute eine große Freude, als Kommodore des LTG 62 die Urkunde „Militärgeschichtliche Sammlung“ entgegen nehmen zu dürfen. Eine Urkunde, die beweist, dass die liebevolle und zeitintensive Arbeit aller Beteiligten, welche über viele Jahre erbracht wurde, vor allem von der Traditionsgemeinschaft, aber auch aller Ehemaligen und aktiven Kameraden, nicht umsonst war, sondern hier und heute ihre würdige Anerkennung erfährt. Eine Sammlung, die über viele Jahre zusammengetragen wur-



Brigadegeneral Katz übereicht dem Kommodore die Urkunde des Inspektors der Luftwaffe.

de, immer wieder neue Impulse erfährt und auch weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt ist. Eine Sammlung, die hier am Standort Wunstorf, im Herzen der Transportfliegerei, dem Zukunftsstandort des A400M, ihren richtigen Platz gefunden hat. Dem Platz, wo Historie und Zukunft zusammentreffen.

W. Koch, OTL a.D.

Kooperationsvertrag unterzeichnet

In Folge der Anerkennung als Militärgeschichtliche Sammlung unterzeichneten der Kommodore des Geschwaders, Oberst Guido Henrich, und der Vorsitzende der Traditionsgemeinschaft Lufttransport, OTL a.D. Uve Nicklaus einen Kooperationsvertrag. Im Vertrag werden Verantwortlichkeiten sowie Zuständigkeit und Arbeitsaufteilung für die Bewahrung und Weiterentwicklung der Ausstellung rund um die Ju-Halle geregelt. Sowohl der Kommodore, als auch der Vorsitzende der TGLW betonten, dass die bisherige sehr gute Zusammenarbeit weiter geführt werden soll. Oberst Henrich bedankte sich bei der TGLW für die intensive und zukunftsorientierte Arbeit. Uve Nicklaus hob die Hilfsbereitschaft aller Dienststellen des Fliegerhorstes hervor und bat um weiterhin unbürokratische Unterstützung.

W. Koch, OTL a.D.



Oberst Henrich und Uve Nicklaus bei der Unterzeichnung.



Oberstleutnant a.D. Ingo Wilde ist nun 1. Vorsitzender der TGLW

OTL a.D. Uve Nicklaus mit langanhaltendem Beifall verabschiedet

Das war eine Versammlung der Rekorde. 128 Mitglieder konnte der 1. Vorsitzende, OTL a.D. Uve Nicklaus, im Offiziersheim des Fliegerhorstes begrüßen. Aber auch Aufwuchs der Gesamtmitgliederzahl auf nunmehr 380, 32 mehr als im Vorjahr, zeigt, so Nicklaus, dass vor allem aktive Soldaten zur Traditionsgemeinschaft Lufttransport Wunstorf (TGLW) gefunden haben. Nicklaus begrüßte besonders die Generale Hoppe und Schwarz, den Kommodore Oberst Henrich und den neu gewählten Vorsitzenden der Gemeinschaft der Transportflieger (GdT), OTL a.D. Henk. (s.Bericht S.27).

Besonders bedankte er sich beim Museumsdirektor der Ju52 Halle, StFw a.D. Peter Schröder und dessen Team für deren unermüdliche Arbeit.

An 98 Tagen hatte die Ausstellung geöffnet und dabei über 6300 zahlende Besucher gezählt. Darüber hinaus wurden zahlreiche Gruppen des Geschwaders in Sonderführungen betreut. Die Öffnung der Transall in den Sommermonaten (Sonntag von 14 –16 Uhr) war ein Hit und sie soll auch dieses Jahr erneut angeboten werden.

In diesem Zusammenhang wurde einer der ehrenamtlichen Helfer besonders herausgestellt:

StHptm a.D. Bruckert war „**der Transallerklärer**“. Mit seiner Erfahrung aus der aktiven Fliegerei zog er die Besucher mit Fachwissen, aber auch mit Histörchen aus dem wirklichen Fliegerleben in seinen Bann. Nach dem Bericht des Vorsitzenden und des Schatzmeisters, Theo Litfin, wurde der Vorstand entlastet.

Uve Nicklaus, der nicht mehr für den Vorsitz kandidierte, wurde durch die Versammlung mit langanhaltendem Beifall verabschiedet.



Der neue Vorstand (v.li.): Theo Litfin, Ingo Wilde, Manfred Pickel und Justus Jeep.

In seiner Schlussrede würdigte Generalmajor a.D. Reinhart Hoppe, dessen engagierte, ideenreichen und nach vorne gerichtete Leistung für die TGLW.

Die Neuwahl eines neuen Vorstandes konnte zügig erfolgen. Da nur ein Wahlvorschlag vorlag, wurde in offener Wahl über den Gesamtvorschlag abgestimmt. Einstimmig wurde OTL a.D. Ingo Wilde zum neuen 1. Vorsitzenden gewählt. Ihm zur Seite stehen wiedergewählt der 2. Vorsitzende Hptm Manfred Pickel, Schriftführer Hptm a.D. Justus Jeep und Schatzmeister Theo Litfin.

Der Abend klang dann mit vielen Gesprächen der Teilnehmer aus.

W. Koch, OTL a.D.



Uve Nicklaus übergibt die Amtsgeschäfte an den neuen Vorsitzenden Ingo Wilde

Rechtsanwälte - Fachanwälte - Notare

Lange Straße 38 * 31515 Wunstorf



Axel Buddecke

Rechtsanwalt & Notar

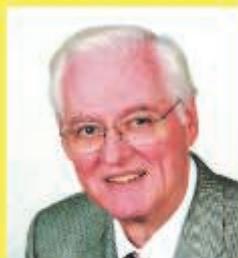
Fachanwalt für Verkehrsrecht
ADAC Vertragsanwalt,
Arbeitsrecht, Erbrecht.



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

100 Jahre 1. Weltkrieg: Das Flugzeug als Waffe

von Hptm Manfred Pickel

In diesem Jahr jährt sich zum 100sten mal der Beginn des Ersten Weltkrieges - der Urkatastrophe des 20. Jahrhunderts. Dieser Krieg, geführt von modernen Industrienationen, brachte viele neue Waffen hervor. Gasgranaten, Flammenwerfer, Panzer, Flugzeuge und das Maschinengewehr eroberten das Schlachtfeld und führten zu Verlusten an Menschenleben in bisher unbekanntem Ausmaß

Militärisch spielte das Flugzeug vor dem Kriege überhaupt noch keine Rolle. Der Schwerpunkt des Militärs lag bei der Nutzung von Ballonen zur Aufklärung und bei dem Bau von Zeppelin.

Als erster erkannte Helmut Graf von Moltke (Jr.) die militärischen Möglichkeiten des Flugzeugs, die 1912 in einem Rüstungsprogramm mündeten.

Bei Kriegsbeginn dienten die durchweg unbewaffneten Flugzeuge reinen Aufklärungszwecken. Dafür standen 254 Flugzeugführer und 271 Beobachter zur Verfügung. Natürlich wollte der jeweilige Gegner die lästigen Spione am Himmel vertreiben. Das Problem war jedoch, dass eine für den Luftkampf geeignete Bewaffnung noch nicht erfunden war.

Vom Boden aus versuchte man die Flugzeuge mit Maschinengewehren zu bekämpfen und in der Luft beschoss man sich mit Pistole und Gewehr. Der Erfolg blieb natürlich sehr bescheiden.

Die Franzosen lösten 1915 als Erste das Problem. Sie statteten die Holzpropeller ihrer Flugzeuge mit Stahlplatten aus, so dass ein MG durch den Propellerkreis schießen konnte. Nachteil war, dass nur ein Teil der Kugeln tatsächlich ihr Ziel fanden und der Propeller dabei mehr oder weniger beschädigt wurde. Entdeckt wurde diese Neuerung von den Deutschen aber erst, als ein feindliches Flugzeug hinter den



Flugzeugführerabzeichen

(Archiv Manfred Pickel)

eigenen Linien landen musste. Daraufhin entwickelte Anthony Fokker für die deutsche Fliegertruppe ein Maschinengewehr das mit dem Motor synchronisiert wurde. Diese technische Erfindung kam einer Revolution gleich. Der Erfolg blieb nicht aus. Erster Flugzeugführer, der seine Abschusserfolge dieser Erfindung verdankte, war Oswald Boelke.

Das Flugzeug wurde vom Aufklärer zum Jagdflugzeug.

Zur Bombardierung des Feindes nutzte man nach wie vor Zeppeline. Diese konnten zwar eine

Bombenlast von mehr als einer Tonne tragen, waren jedoch ein leichtes Ziel für die Flugabwehr. Das Flugzeug war von solch einer Bombenlast, bedingt durch die schwachen Flugmotoren, noch weit entfernt. Der nächste Schritt war der Einsatz des Flugzeugs als Schlachtflugzeug.

Diese wurden direkt im Erdkampf zu Unterstützung der Infanterie eingesetzt und waren für damalige Verhältnisse schwer bewaffnet. Da sie nur Bomben von geringem Gewicht mitführen konnten, wurden sogenannte Großflugzeuge entwickelt. Die deutschen Riesenflugzeuge waren vier- bis sechsmotorig ausgelegt und konnten eine Spannweite von 42 Metern erreichen. Ihre Nutzlast lag bei bis zu vier Tonnen. 1917/18 flogen die deutschen Fliegertruppen damit Einsätze über Südostengland.

Hauptziel war London.

Die Entwicklung des Flugzeuges schritt während des Krieges enorm voran. Am Anfang des Krieges wog das Flugzeug noch wenige 100 kg. Ende 1918 wurden Flugzeuggewichte von mehr als 14 Tonnen erreicht. Äußerlich entwickelte sich das Flugzeug vom stoffbespannten „Drahtverhau“ zum selbsttragenden Ganzmetallflugzeug weiter. Hier hat besonders der Konstrukteur Hugo Junkers Geschichte geschrieben.

Bekannte Firmen, die damals Flugzeuge bauten, waren u. a. AEG, Albatros, Fokker, Gothaer Waggonfabrik, Halberstädter Flugzeugwerke, Rumpler und Siemens-Schuckert.



Ein Flugzeugabsturz bei Wunstorf.

(Archiv Heiner Wittrock)



Happy



Birthday



Geburtstagsliste für Web-Veröffentlichung gelöscht

Gemeinschaft der Transportflieger mit neuem Vorstand

Vom 4.März bis 6.März 2014 trafen sich die Delegierten aller Traditionsgemeinschaften aus dem Bereich Lufttransport im Fliegerhorst Wunstorf, um Zukunftspläne auf einander abzustimmen und um einen neuen Vorstand zu wählen.

Der alte Vorstand, unter der Führung des Präsidenten der GdT, Herrn Oberst a.D. Rolf Korth, war seit 2007 im Amt, macht aber nun Platz, um die Verantwortung als Dachverband aller Traditionsgemeinschaften in den Luft- und Hubschrauberverbänden der Luftwaffe, sowie der Flugbereitschaft BMVg, in jüngere Hände zu geben.

Die Gründung der GdT wurde damals nötig, weil abzu-sehen war, dass das Lufttransportkommando – LTKdo aufgelöst und es damit keine zentrale Ansprechstelle für die Traditionsgemeinschaften im Lufttransport mehr geben würde. Der damalige Kommandeur des LTKdo, Herr GenMaj H.-W. Ahrens, unterstützte die Gründung der GdT mit Nachdruck. Dass dieses der richtige Schritt war, hat sich erst später herausgestellt, als die Kameradschaft ehemaliger Transportflieger – KeT ihre Traditionsarbeit einstellte und nur die GdT in der Lage war, das seit 60 Jahren bestehende Transportertreffen in Lohr am Main fortzuführen. Dieses Transportertreffen, inzwischen zu fast 100% von Nachkriegslufttransporter“ besucht, hat sich zu einem tollen, fast familiären, jährlichen Treffen in der schönen Stadt Lohr am Main entwickelt. Zu diesem Transportertreffen kommen längst nicht mehr nur „Veteranen“ sondern gerade in den letzten Jahren auch viele junge, noch im Dienst befindliche Teilnehmer, die sich dort sichtlich wohlfühlen.

Diese Arbeit gilt es weiterzuführen. Darum haben sich jüngere Kameraden gefunden, die die Vorstandsarbeit der GdT übernehmen wollen.



v.l. OTL a.D. H. Henk, Präsident; Hptm Th. Meinhardt, Schatzmeister; OTL A. Langer als Aktiver, Hptm P. Böwe, Schriftführer.
(Der neue 2.Vorsitzende, OTL N. Schneider ist nicht auf dem Foto)

*Bei der Vorstandswahl während der
3. ordentlichen Delegiertenversammlung wurden neu gewählt:*

1. Vorsitzender & Präsident GdT	OTL a.D. Helmut Henk	(TG LTG 63 / TGLW)
2. Vorsitzender	OTL Norbert Schneider	(TGLW / TG LTG 63)
Aktiver Offz Lufttransports	OTL Andreas Langer	(TG Hubschrauber Lw)
Schatzmeister	Hptm Thomas Meinhardt	(TGLW)
Schriftführer	Hptm Peter Böwe	(TG LTG 63)

In seiner Antrittsrede skizzierte der neue Präsident, OTL a.D. Helmut Henk, die wichtigsten Zukunftsschritte und würdigte die wertvolle Aufbauarbeit des scheidenden Vorstandes der GdT, insbesondere die des scheidenden Präsidenten.

Als Dank und als Anerkennung hat die 3. Delegiertenversammlung beschlossen, Herrn Oberst a.D. Rolf Korth die Ehrenpräsidentschaft anzutragen.

Während des Herrenabends wurde die Ehrenpräsidentschaft durch die Überreichung einer Ehrenurkunde manifestiert.

Uve Nicklaus, OTL a.D.



Immer startklar – dank MTU

Innovative Technologien, jahrzehntelange Expertise und einmalige Verfahren: Die Instandhaltungsexperten der MTU Aero Engines machen jedes Triebwerk wieder fit für den Einsatz. Schnell und günstig durch einzigartige Reparaturtiefen. Luftwaffen in aller Welt setzen darauf.

www.mtu.de

