

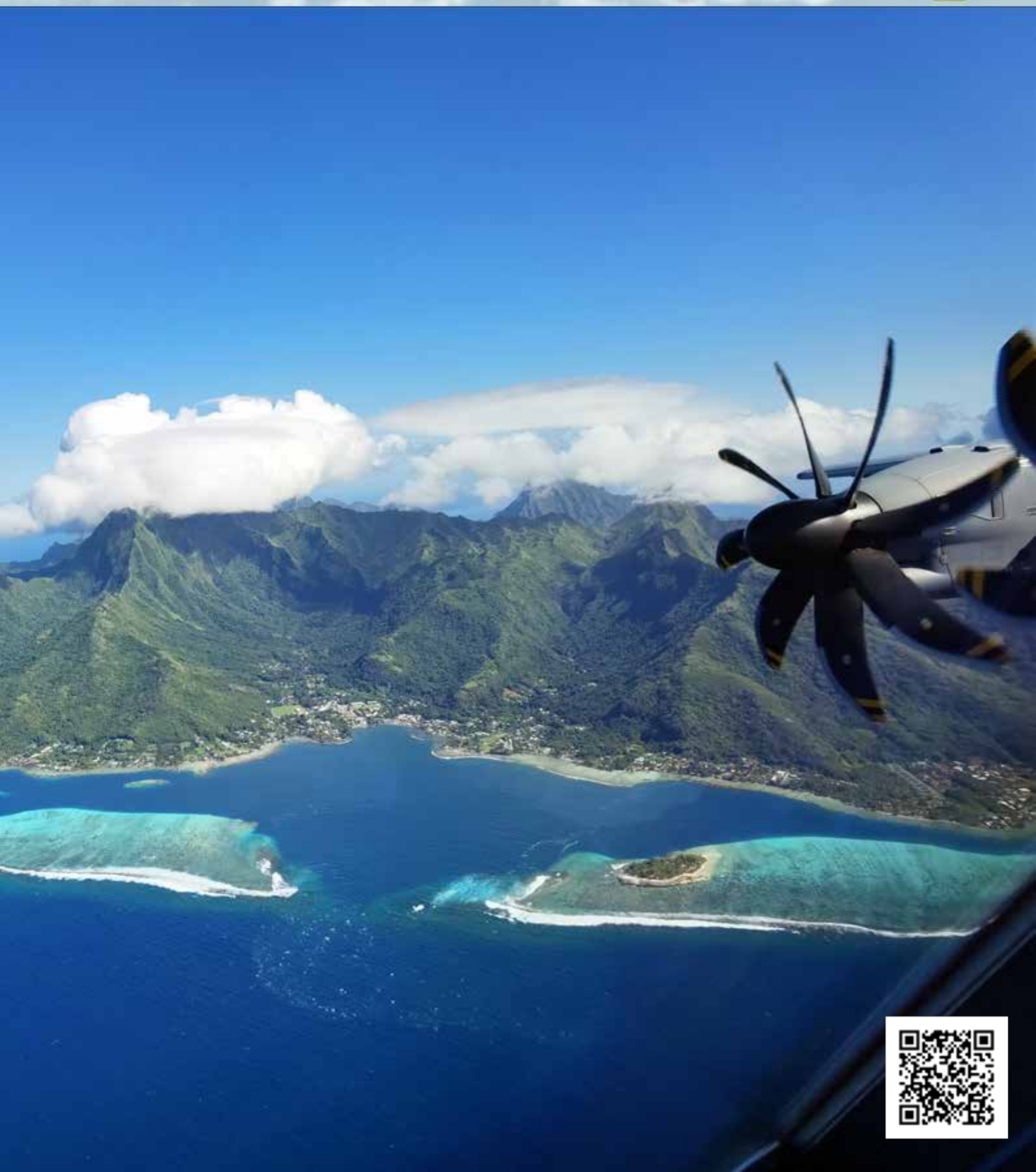
DAS FLIEGENDE BLATT



Die Zeitung für den Fliegerhorst Wunstorf

Dezember 2022

Ausgabe 68





Ferien(s)pass der Stadt Wunstorf auf dem Fliegerhorst

Von RHS Martin Buschhorn

Was passiert eigentlich auf dem Fliegerhorst? Diese Frage stellen sich seit Jahren viele Kinder und Jugendliche in der Stadt Wunstorf. Um Licht ins Dunkle zu bringen, beteiligt sich das LTG 62 seit vielen Jahren am Ferien(s)pass. Am 21. Juli waren daher über 30 Jugendliche zu Besuch, um ihre Fragen beantwortet zu bekommen.

Die Stadt Wunstorf hat gemeinsam mit vielen Vereinen, Institutionen und Initiativen vor Jahren das Projekt ins Leben gerufen. Ziel ist es, in den Sommerferien ein umfassendes Angebot für Kinder und Jugendliche zusammenzustellen. Da der Fliegerhorst fest in der Region verwurzelt ist, war eine Beteiligung an dem Projekt für das LTG 62 selbstverständlich. Aufgrund der Pandemie mussten die Kinder und Jugendlichen drei Jahre warten, bis sich in diesem Rahmen wieder einmal die Tore für sie öffneten.

Über 30 Mädchen und Jungen nutzten die Chance, ihre Fragen zu stellen. Ob nun in der Ausbildungswerkstatt, am und im A400M, oder in der Feuerwehr – überall gingen viele Finger in die Höhe. Gerade die Größe aller Bereiche war beeindruckend. Auch das erste Mal in einer Großküche zu essen, war für den einen oder anderen aufregend. Nach sehr abwechslungsreichen fünf Stunden wurden sie wieder von Ihren Eltern am Parkplatz in Empfang genommen und hatten viel zu erzählen. Alle waren sich sicher, im nächsten Jahr soll es wieder einen Ferien(s)pass auf dem Fliegerhorst geben.

Bild: RHS Martin Buschhorn

Inhaltsverzeichnis:	Seite
Zwischenstopp Ferienpass	2
Grußwort Kommodore	3
Zu Besuch im LTG 62:	
Finanzminister in Uniform	4-5
Militärisch / Zivile Unterstützung	6-7
Weltumrundung	8-13
Biwak 2022	14-17
Graduation und Abschied von der Lufthansa	18-19
Zwischen Ju-52 und C-160	20-21
Vom Ackerschnacker Dit und Dat	22-25
Impressum	25
Geburtstage	26-27
Goldmedaillen Drachenbootsport	27



Liebe Leserinnen und Leser des Fliegenden Blattes,

das Jahr 2022 neigt sich dem Ende zu. Neben unseren vielen Verpflichtungen im Bereich der Einsatzunterstützung, auf Übungen und zur Unterstützung an der NATO-Ostflanke stand in diesem Jahr natürlich unser Beitrag zum Gelingen der größten strategischen Verlegung von Teilen unserer Luftwaffe nach Australien im Mittelpunkt.

Erstmals nahm die Luftwaffe an der Großübung "Pitch Black" auf dem australischen Kontinent teil. Dazu mussten sechs Eurofighter um den halben Globus verlegt werden. Das LTG 62 war mit insgesamt 8 A400M beteiligt, von denen sechs auf Ihrem Weg nach Australien und zurück die Welt umrunden konnten.

Innerhalb von nur 24 Stunden erreichte das gesamte Kontingent Singapur. Eine Verlegung von Kampfflugzeugen um die halbe Welt in solch kurzer Zeit – noch vor wenigen Jahren hätten wir uns das nicht einmal im Traum vorstellen können – heute ist es die Realität! Mit diesem Vorhaben haben wir erneut unsere Leistungsbereitschaft eindrucksvoll unter Beweis stellen

können. Heute können wir mit Fug und Recht behaupten, ein weltweit operierender Verband zu sein, der mit allen Unwägbarkeiten und auch unter widrigen Bedingungen bestehen kann.

Der Weg dorthin war nicht immer leicht und war nur durch eine gemeinsame Kraftanstrengung möglich, denn entscheidend für den Erfolg ist und bleibt das Zusammenwirken aller, konstruktiv, kreativ und mit einem gemeinsamen Ziel!

Mit diesen Erfahrungen sehen wir mit großer Zuversicht in die Zukunft und sind gespannt auf das, was uns im kommenden Jahr erwartet.

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

Ihr Christian John

Oberst und Kommodore LTG 62

KASINO WUNSTORF

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

Das Serviceteam des Kasino freut sich, Sie in unseren Räumlichkeiten im Charme der 30er Jahre, zu begrüßen.
Wir laden sie ein, unser Haus für Gespräche an der Bar, oder für ein gutes Essen mit Freunden und Familie zu nutzen.
Bei der Gestaltung ihrer privaten Feierlichkeiten stehen wir ihnen mit Rat und Tat zur Seite.
Sie erreichen uns im Büro: Mo.-Do 9.⁰⁰ bis 14.⁰⁰ : 05031-4052860 im Kasino zu den Öffnungszeiten: 05031-4052861



Major der Reserve Christian Lindner besucht LTG 62

Von RHS Martin Buschhorn

Der aktuelle Finanzminister der Bundesrepublik Deutschland, Christian Lindner, ist bereits seit vielen Jahren Reserveoffizier. Als Luftwaffenuniformträger war er zuletzt zum Kommando Cyber- und Informationsraum der Bundeswehr beordert. Im März 2022 wurde er auf einen Dienstposten beim Kommando Luft-

waffe umbeordert. Im Rahmen einer Einweisung in den Organisationsbereich Luftwaffe führte ihn ein Besuch am 12. August auf den Fliegerhorst Wunstorf. Dabei wurde Major d. Res. Lindner vom Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Ingo Gerhartz, begleitet.

Die Anreise der Delegation erfolgte mit zwei EC-145 der Luftwaffe aus Laage. Tags zuvor hatte dort bereits ein Informationsbesuch stattgefunden. Nach der Landung begrüßte der Kommodore des LTG 62, Oberst Christian John, die Delegation.

Danach erfolgte die Vorstellung des LTG 62 und des A400M. Für den Kommodore war es dabei wichtig, dem Bundesminister und Major d. Reserve

Lindner einen Einblick in den Auftrag und die Aufgaben des LTG 62 zu ermöglichen und das aktuelle Fähigkeitsspektrum des A400M zu erläutern.

Flug im A400M-Simulator und AMPT

Im Anschluss an die Besichtigung der Technischen Gruppe und des A400M, folgte die Vorstellung der Simulatoren in der Ausbildungsinspektion. Nach einer Begehung des Laderaumtrainers (CHT-E) folgte ein Mitflug im Full-Flight-Simulator, dem digitalen A400M. Dabei konnte sich Major d. Res. Lindner persönlich über die modernen und vernetzten Ausbildungsmöglichkeiten des LTG 62 informieren. Nach einer kurzen Pause, die Zeit für den Austausch

mit den Soldatinnen und Soldaten bot, folgte eine Einweisung in die Aufgaben des Air Mobile Protection Teams (AMPT). Hierfür war ein Team des Objektschutzregiments der Luftwaffe aus Schortens nach Wunstorf gereist.

Nach einer Rückschau auf die militärische Evakuierungsmission in Afghanistan und den dabei gemachten Erfahrungen, folgte eine Vorstellung der Ausstattung der Teams, sowie eine Fahrt mit einem Spezialfahrzeug in den Laderaum des A400M. Im Anschluss stand ein Weiterflug mit dem A400M nach Berlin auf dem Programm, mit dem der Informationsbesuch in Wunstorf endete.

Bilder: OSG Simon Otte, RHS Martin Buschhorn



Projektleiter A400M BAAINBw erstmals zu Besuch in Wunstorf

Von RHS Martin Buschhorn

In den vergangenen Jahren sind die A400M des LTG 62 zum Rückgrat des Lufttransports der Bundeswehr geworden. Viele Fähigkeiten können den unterschiedlichen Bedarfsträgern bereitgestellt werden – darunter einige, die vorher in dieser Form nicht zur Verfügung standen. Dennoch befindet sich der A400M noch in der Einführung. Weitere Fähigkeiten stehen in den Startlöchern. Hierfür wurden von den Angehörigen des LTG 62 viel geleistet.

Um sich über die aktuelle Situation in Wunstorf und insbesondere die aktuellen Herausforderungen zu informieren, besuchte Anfang August eine Delegation des Bundesamts für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung in der Bundeswehr (BAAINBw) den Fliegerhorst. Unter Ihnen war der Direktor der Gruppe L7 (A400M), Direktor im BAAINBw Ronald Ebbers. Der Kommodore des LTG 62, Oberst Christian John, hatte ihn zu seinem ersten Besuch auf dem Fliegerhorst empfangen.

Eine Woche zuvor - Abteilungsleiter Ausrüstung im Verteidigungsministerium vor Ort

Da auch die Gruppe L7 des BAAINBw aufgrund der jeweiligen Zuständigkeiten innerhalb der Bundeswehr, nicht alle Herausforderungen alleine lösen kann, war der Informationsbesuch des Abteilungsleiters Ausrüstung im BMVg eine Woche zuvor sehr passend. Vizeadmiral Carsten Stawitzki besichtigt im Rahmen seiner Sommerreise das LTG 62. Auch ihm und seinen Begleitern aus dem BMVg zeigte die Geschwaderführung die Erfolge, aber auch die o.g. Herausforderungen auf.



Intensive Diskussion mit Vizeadmiral Stawitzki über mögliche Problemlösungen.

Aufgaben des BAAINBw und seiner Gruppen

In der Abteilung Luft (L) des BAAINBw konzentrieren sich bedeutende Großprojekte der Bundeswehr. Im Rahmen der vollen Herstellung der Arbeitsfähigkeit des BAAINBw, wurden zum 1. Januar 2013 mit Übernahme

der Materialverantwortung für die einsatzreife Aufgaben der Nutzung übernommen, die bisher im Verantwortungsbereich der Luftwaffe lagen. Die Abteilung Luft ist daher allgemein zuständig für das Management von Projekten fliegender Waffen- und Aufklärungssysteme während der Realisierung und Nutzung. Die Gruppe L7 mit ihren Referaten ist dabei ausschließlich für den A400M zuständig. Dort erfolgen u.a. Vertragsabschlüsse aller Art, Beschaffungen (z.B. von Simulatoren), oder sonstige rüstungsrelevanten Dinge, die mit dem A400M zu tun haben.



Information über aktuelle Sachstände

Herausforderungen im Betrieb des A400M

Zu Beginn des Besuchs informierte die Geschwaderführung über das aktuelle Fähigkeitsspektrum des A400M sowie die einsatz- und auftragsrelevanten Herausforderungen bei dessen Betrieb. Dabei wurden die Themen aus der Technischen Gruppe, der Fliegenden Gruppe, der Ausbildungsinspektion sowie der Versuchsgruppe (TTVG) intensiv besprochen.

Das LTG 62 betreibt mit dem A400M eines der modernsten Transportflugzeuge weltweit und verbessert die Lufttransportkapazitäten und -fähigkeiten der Bundeswehr quantitativ und qualitativ erheblich. Ferner kann das Geschwader alle derzeit geforderten takti-

schen Fähigkeiten für die Bundeswehr bereitstellen. Die Verfügbarkeit von einsatzklaren Luftfahrzeugen ist aber nach wie vor unbefriedigend – jedoch liegt dies an Faktoren, die nicht durch das Geschwader beeinflusst werden können, sondern die durch das BAAINBw positiv verändert werden können. Dies beinhaltet eine Spanne vom Prozess der Genehmigung Einsatzflugbetrieb (GEF) von einzelnen Fähigkeiten, über den Betrieb von Simulatoren, bis hin zu Infrastruktur und IT.

Technisches Betriebsführungsprogramm benötigt

Gerade die Technische Gruppe des LTG 62 steht im Fokus, wenn es um die Anzahl der einsatzklaren (sofort nutzbaren) A400M geht. Hierbei wirken jedoch viele Punkte zusammen. Neben der Anzahl von A400M, die dem LTG 62 wegen Wartungsmaßnahmen durch die Industrie (z.B. in Manching oder Sevilla) nicht zur Verfügung stehen, sind Wartezeiten auf Ersatzteile, nicht bedarfsdeckende Instandhaltungskapazitäten sowie der umfangreiche Instandhaltungsaufwand die größten Faktoren. Hinzu kommen eine Vielzahl zu nutzender redundanter IT-Programme, für die viel



Herausforderungen bei der Wartung und Instandsetzung des A400M.

Nettoarbeitszeit investiert werden muss. Eine optimale Lösung wäre hier ein einheitliches Betriebsführungsprogramm, dass alles bündelt.

IT-Bedarf steigt in allen Bereichen

Die immer weiter und immer schneller voranschreitende Digitalisierung der Rüstung betrifft hier auch das LTG 62 beim Betrieb des A400M. So wurden den Vertretern des BAAINBw aufgezeigt, dass u.a. in den Bereichen der sicheren Kommunikation im Einsatzflugbetrieb, sowie beim Betrieb der diversen A400M-Simulatoren Optimierungen erforderlich sind. Sowohl Hard- als auch Softwarekomponenten verschiedenster Art werden für die Zukunft benötigt.

Ferner wurde Direktor Ebbers und seinen Begleitern bei der Besichtigung des Fliegerhorstes aufgezeigt, dass die räumlichen Kapazitäten des Fliegerhorstes an ihre Grenzen stoßen. Durch den Aufwuchs von Personal und Material sind schon jetzt erste Grenzen erreicht. Es besteht jedoch weiterer Bedarf für Personal, aber z.B. auch die Unterbringung des geplanten neuen Laderaumtrainers. Unberücksichtigt ist dabei noch der Bedarf, der nach der Entscheidung gegen einen zweiten A400M-Standort im Lechfeld entstehen wird.

Am Ende eines konstruktiven Besuchs und ge-



Kommandeur der Technischen Gruppe über die Herausforderungen bei der Wartung.

genseitigen Austauschs, nahmen die Vertreter des BAAINBw wichtige Erkenntnisse mit nach Koblenz. Alle Beteiligten – LTG 62 und BAAINBw - werden weiter gemeinsam und intensiv am Erfolgsprojekt A400M arbeiten.

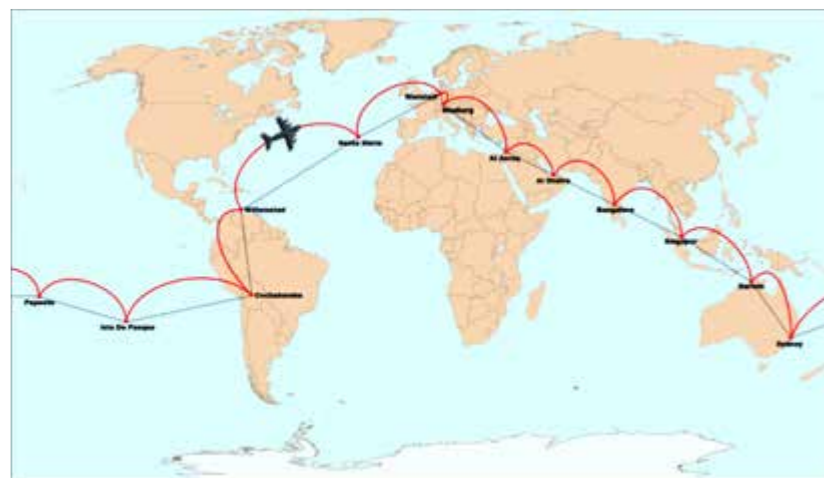
Bilder: RHS Martin Buschhorn

Weltumrundung mit dem A400M Ein Einsatztagebuch

Von RHS Martin Buschhorn

Über 46.000 Kilometer in 64 Flugstunden. Ziele wie Sydney, die Osterinseln, Bolivien, oder Curacao werden bei einem um die Welt führenden Auftrag angefliegen. Das LTG 62 hat mit dem A400M der Luftwaffe neue Meilensteine gesetzt – weltweit.





Als die elfköpfige Crew am Morgen des 13. August in ihren A400M mit der Kennung 54+21 steigt, wissen sie ganz klar, welche Aufträge vor ihnen liegen. Sie sind gut vorbereitet. Die Piloten, Technischen Ladungsmeister (TLM) und die mitfliegenden Techniker haben bei den Planungen alles Erforderliche berücksichtigt. Vor ihnen liegen mehrere Aufträge, die sie in den kommenden knapp zweieinhalb Wochen einmal um die Welt führen werden.

Die Aufträge

Allen ist bewusst, dass die Aufträge etwas Besonderes darstellen. Das Wort "erstmalig" tauchte bei den Vorbesprechungen sehr häufig auf. Oberstleutnant Christian ist A400M-Pilot. Für ihn teilen sich die Aufträge in drei Bereiche: "Unser Primärziel ist es, die Verlegung der Eurofighter innerhalb von 24 Stunden von Neuburg nach Singapur bei der Übung Rapid Pacific mit unserem A400M zu unterstützen. Das Sekundärziel ist dann die weitere Verlegung der Eurofighter nach Darwin/Australien zur Übung Pitch Black 2022 zu begleiten".

Für die Crew bestehen dabei und insbesondere danach viele zusätzliche Ziele. Um einen größtmöglichen Nutzen für die Luftwaffe und das LTG 62 zu erzielen, werden die Rückflüge zu Trainings- und Ausbildungszwecken genutzt. "Wir werden erstmalig mit einem A400M den Pazifik überqueren und dabei Flüge zu isolierten Flugplätzen ohne Ausweichmöglichkeit trainieren, wie z.B. Tahiti, oder die Osterinsel. Danach werden wir erstmals ein Höhenlandetraining mit dem A400M absolvieren. Nachtanflüge und Anflüge auf internationale Verkehrsflughäfen sind dabei auch erforderlich. Ich bin gespannt was uns erwartet", so Oberstleutnant Christian. Es wird einiges sein.

Los gehts

Einen Tag vor dem Start von Rapid Pacific startet die Crew mit der 54+21 um 8:24 Uhr in Wunstorf. Nach etwas weniger als einer Stunde ist Neuburg an der Donau erreicht - die Heimat des Taktischen Luftwaffengeschwaders 74 und Startpunkt von Rapid Pacific. Die bisher einmalige Übung hat aufgrund der aktuellen weltpolitischen Lage große Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Viele Medienvertreter sind nach Neuburg gekommen. Ein Presseteam wird das Vorhaben an Bord der 54+21 bis nach Singapur begleiten. Bei der

Nachflugkontrolle stellt die Crew ein Problem bei der Hydraulik fest, dass aber durch die mitfliegenden Techniker schnell gelöst werden kann.

Rapid Pacific 2022

Am nächsten Tag geht es dann los. Rapid Pacific startet mit den Nachbrennern der Eurofighter, von denen einer speziell als "Air Ambassador" foliert wurde. Für die Crew um Oberstleutnant Christian steht eine etwas andere Flugroute auf dem Programm, als für die Eurofighter. Mit Ausrüstungsgegenständen, Werkzeug und Ersatzteilen für die Übung an Bord starten sie in Richtung Al Azraq/Jordanien. Bei einem Zwischenstopp zum Auftanken beim

deutschen Einsatzkontingent Counter Daesh konnten Triebwerksprobleme durch einen Neustart schnell behoben werden.

So geht es unverzüglich weiter nach Abu Dhabi, dem Nachtquartier der Übung. Für einen Teil der Besatzung ist jedoch noch kein Feierabend. "Ein Teil von uns übernimmt die Nachtschicht, damit die Wartungs- und Instandhaltungscrews der Eurofighter Zugang zu dem Material in unserem A400M haben. Wir haben dann aber einen Stehtag. Das gleicht das aus. Danach geht es für uns über Bangalore in Indien nach Singapur."

Anspannung im "Geisterschiff"

Nach einem vorgeschriebenen Tag zur Erholung aufgrund der Flugstunden führt der Auftrag also zunächst nach Bangalore/Indien zum Auftanken. Auf dem Weg dorthin gibt es über dem Arabischen Meer jedoch Probleme mit der Kraftstoffanlage, die zu einer angespannten Stimmung im Cockpit führt. Während der Kommandant und der Copilot den A400M fliegen, versuchen die Techniker zusammen mit dem zusätzlichen Piloten die Füllstände der Tanks immer wieder manuell auszugleichen und anzupassen. Es gelingt – ebenso wie die Landung in Bangalore.

Danach wird der A400M "stromlos" gemacht, also alle Computer neu gestartet. "Danach hatten wir keinen Fehler mehr.", schildert A400M-Pilot Christian. "Da wir immer wieder Fehlerhinweise bekommen haben, die dann häufig wieder von selbst verschwunden sind, haben wir der 54+21 jetzt den Titel "Geisterschiff" verliehen."

Kleiner Stecker – große Wirkung



Nach dem Auftanken und dem Starten der Triebwerke gibt es jedoch einen Hinweis, der nicht verschwindet. Auch ein mehrfaches Abstellen führt nicht zum Erfolg. Daher sind wieder die Techniker gefragt. Nach drei Stunden finden sie die simple Ursache und beheben den Fehler gleich. Ein Stecker im Triebwerk hatte sich durch die Vibrationen gelöst. Der

Weiterflug nach Singapur erfolgt dann ohne Probleme und der Anflug hält etwas Besonderes bereit. "Das war schon spektakulär in der Nacht. Die Fackeln der Ölraffinerie in Kombination mit den sich auf dem Meer spiegelnden Lichtern der Stadt und des Flughafens". Nach dem Einchecken ins Hotel steht nach diesem langen Tag noch das Debriefing, danach das Frühstück und dann das Bett an – Primärauftrag erfüllt!

Nächstes Ziel Darwin – mit dem "Boss" an Bord



Am nächsten Tag geht es weiter und wieder durch die Nacht. Diesmal ist ein besonderer Passagier an Bord. Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Ingo Gerhartz, fliegt mit der 54+21 zum nächsten Ziel. In Darwin/Australien findet die internationale Übung Pitch Black 2022 statt. Erstmals nimmt die Luftwaffe mit ihren Eurofightern daran teil. Im Cockpit

informiert sich der Inspekteur bei der Crew und interessierte Gespräche folgen. Während des Fluges wird nun auch erstmals der Äquator überquert. In Darwin angekommen folgt die Entladung des für Pitch Black benötigten Materials – Sekundärauftrag erfüllt!

Nicht zu vergessen: vor dem Debriefing steht die standesgemäße Äquatortaufe für sieben Crewmitglieder. Nach einer rituellen Reinigung (mit Wasser) heißt Neptun sie alle noch in der Nacht auf der Südhalbkugel willkommen. Mittlerweile hinterlässt die Reiseroute jedoch auch erste Spuren bei der Besatzung um Oberstleutnant Christian. So heißt es von einem im Hotel: "Ich weiß nicht in welcher Zeitzone sich meine Uhr, mein Handy, oder mein Körper gerade befindet."

Australien – Ein Land mit anderen Dimensionen



Aufgrund der erhöhten Flugdienstzeiten der Crew, insbesondere wegen der Verzögerung in Indien, muss ein Stehtag in Darwin zur Erholung eingelegt werden. Die Crew entscheidet sich für einen Zoobesuch. Am darauffolgenden Tag geht es weiter nach Sydney. Aus der Luft hat es der Crew gerade die

Landschaft Nordaustraliens angetan. Ein Land mit anderen Dimensionen. Der Inlandsflug von Darwin im Norden nach Sydney im Südosten dauert fünf Stunden und damit genauso lange, wie der Flug von Bangalore nach Singapur. Die jetzt folgende erste Landung eines Deutschen A400M in Sydney hatte sich durch die Teilnahme an

Pitch Black herumgesprochen – insbesondere in der Spotter-Community. Viele Schaulustige haben sich am Flughafenzaun versammelt um einen Blick zu erhaschen.

In nur 48 Stunden – Ein Ersatzteil ans Ende der Welt



Am Boden in Sydney werden technische Schwierigkeiten am elektrischen Notgenerator der 54+21 festgestellt. Die "Ratte" (RAT=Ram Air Turbine) zeigt einen Fehler an, mit dem ein Weiterflug nicht möglich ist. Dieses Gerät erzeugt u.a. im Falle eines kompletten Triebwerksausfalls Strom für das Flugzeug und ist auch in Passagierfliegern eingebaut. Da aber ohnehin 36 Stunden Aufenthalt geplant sind, kommt es nur zu kürzeren Verzögerungen.

Das Beeindruckende, binnen 48 Stunden konnte das benötigte Teil mit einem Kurier ans Ende der Welt gebracht und von den Technikern eingebaut werden.

Das Beeindruckende, binnen 48 Stunden konnte das benötigte Teil mit einem Kurier ans Ende der Welt gebracht und von den Technikern eingebaut werden.

Per Zeitreise nach Tahiti



Weiter geht es nun über den Pazifik nach Tahiti, wieder das erste Mal. Mit einer Flugstrecke von 3.300 Meilen (6.100 Kilometern), wahrscheinlich einer der längsten Flüge eines deutschen A400M. Eine Besonderheit bei der Vorplanung schildert Oberstleutnant Christian: "Die Flugplatzöffnungszeiten von Sydney und

Tahiti kollidieren miteinander. Täglich besteht nur ein Zeitfenster von 4-5 Stunden um von Sydney abzufliegen. Wenn wir dann nicht raus sind, geht es erst wieder am nächsten Tag!" Doch das klappt alles. In der Nacht geht es los. In der beeindruckend dunklen Nacht über dem Pazifik sind die Sternbilder und Sternschnuppen sehr gut sichtbar, ebenso wie der Sonnenaufgang im Cockpit.

Mit dem Passieren der Datumsgrenze geschieht dann die Zeitreise. Abflug in Sydney war am 21.08. um 21:30 Uhr australischer Zeit. Danach wurde in den 22.08. hineingeflogen und nach acht Stunden Flugzeit am 21.08. um 09:05 tahitischer Zeit gelandet – eine Zeitreise also (der gleiche Effekt wie bei "In 80 Tagen um die Welt"). Damit sind die Körper nicht nur in der falschen Zeitzone, sondern auch im falschen Datum. Zitat aus der Crew hierzu:

"...das hat der Copilot entweder gestern oder morgen bereits erledigt..."

Beförderung auf der Osterinsel



Den kurzen Aufenthalt auf Tahiti nutzt die Besatzung für eine Besichtigung der Markthalle und des Hafens bei sehr schwülem Wetter. In der Nacht steht der Weiterflug auf die Osterinseln an, der zweite isolierte Flugplatz ohne Ausweichmöglichkeit. Dieses Ziel anzufliegen ist nur aufgrund einer hervorragenden

Unterstützung durch einen Mitarbeiter des deutschen Militärattachés in Chile möglich. Es gibt sehr strenge Einreiseregulungen. Seit Beginn der Pandemie war die Insel lange für Nichteinheimische gesperrt. Erst kurz zuvor wurde dies aufgehoben. Nach der Landung steht für ein Crewmitglied etwas Besonderes an - die Beförderung des Copiloten zum Hauptmann. "Damit ist er vermutlich der einzige Soldat der Luftwaffe der auf der Osterinsel befördert wurde".

Vor Ort wird die Besatzung durch eine deutsche Auswanderin unterstützt. Die Ruhepause vor dem Weiterflug nutzen sie für eine ausgiebige Inselrundfahrt. Durch die fehlenden Touristen sind sie nahezu alleine unterwegs.

Höhenlandung in Bolivien



Der achte Flugtag führt dann wieder zurück aufs Festland, bzw. auf einen Kontinent - Südamerika. Dabei zeigt sich die Natur vor ihrer schönsten Seite. "Für mich war es sehr beeindruckend den direkten Übergang vom Pazifik in die Hochebene der Anden zu sehen und dann Canyons wie im Wild-West-Film von oben zu

betrachten", findet Pilot Christian. Auch die kurze Irritation wegen nicht erteilter Überfluggenehmigungen für Peru, das dann kurzerhand umflogen wurde, tut dem keinen Abbruch.

Es folgt jedoch die Herausforderung der Mission. Die Landung im Talkessel von Cochabamba/Bolivien. Aufgrund der Höhe der Stadt mit 2.500 Metern über dem Meeresspiegel in Verbindung mit den hohen Temperaturen und der dünnen Luft zeigt der A400M dabei ein bisher ungewohntes, aber dennoch sicheres Verhalten.

Für den Oberstleutnant ist damit etwas sehr Wichtiges erreicht. "Das war genau unser Ziel, herauszufinden wie sich unser A400M in solchen Situationen verhält. In Europa können wir das nicht trainieren. Die Erfahrungen können wir in der Ausbildung aller Piloten nutzen. Ein riesiger Mehrwert an Erfahrungen."

Training das sich auszahlt



Im heimatlichen Wunstorf werden den Besatzungen der A400M für alle Eventualitäten im Simulator ausgebildet. Ziel ist es auf alles vorbereitet zu sein und dann die richtigen Entscheidungen zu treffen. Beim Anflug am nächsten Tag auf Curacao muss diese Fähigkeit abgerufen werden. Kurz vor der Landung, etwa 500 Meter über

dem Boden, fällt der Sidestick des steuernden Copiloten aus. Der Kommandant übernimmt, wie im Simulator gelernt die Kontrolle und landet mit Unterstützung des zweiten Kommandanten sicher. Der Fehler wird von den Technikern schnell gefunden und behoben. Es folgt der letzte komplette Ruhetag der Mission mit einer Besichtigung der Innenstadt. "Für mich sah Willemstad etwas aus wie Amsterdam, aber da ist es nicht so schwül und im Wasser schwimmen keine Zebrafische oder Rochen."

Über die Azoren zurück nach Wunstorf



Die letzten beiden Flugtage führten dann zunächst auf die Azoren. Üblicherweise wird Lajes angesteuert, doch diesmal heißt das Ziel Santa Maria. So kann dieser bisher für den A400M eher unbekannte Flugplatz ebenfalls angesteuert werden. Nach einem sehr langen Direktflug über den Atlantik mit schlechter

Funkabdeckung folgt die letzte Übernachtung im Hotel.

Zurück zu Hause



Am nächsten Tag, dem 29. August, landet um 15:30 Uhr die 54+21 nach über 46.000 Kilometern und 64 Flugstunden dann wieder in Wunstorf. Die Besatzung wird von Staffellangehörigen und dem Kommandeur der Fliegenden Gruppe des LTG 62 begrüßt - Mission Weltumrundung abgeschlossen!

Ein Fazit

Für Oberstleutnant Christian ist diese Mission ein voller Erfolg. "Die vielen Eindrücke und Impressionen aus den letzten beiden Wochen müssen nun erst einmal verarbeitet werden. Es war durchweg extrem beeindruckend aber auch sehr lehrreich. Bei den meisten Angehörigen der Crew ist noch nach wie vor eine staunende und fast ungläubige Grundstimmung über das Erlebte zu spüren, zusätzlich zum ohne Zweifel vorhandenen Schlafmangel und dem Jetlag. Ohne die hervorragende Zuarbeit durch die Frauen und Männer

in den Schaltzentralen des Geschwaders wäre das nicht möglich gewesen. Einen wesentlichen Anteil am Erfolg der Mission hatten die beiden mitfliegenden Techniker. Ohne diese wäre eventuell schon in Neuburg Ende gewesen. Eine unglaubliche Teamleistung!"

Jetzt noch etwas für die Statistiker

ca. 46.200 km Flugstrecke
ca. 64 Flugstunden / 69 Blockstunden produziert
ca. 277.000 kg Kraftstoff verbraucht
ca. 75 Liter Kaffee

"Flaggen gesteckt":

- ▶ erste Weltumrundung eines deutschen A400M über den Südpazifik
- ▶ erster deutscher A400M in Sydney, Tahiti, Osterinsel, Bolivien
- ▶ viermal Neuerteilung CRS während einer Mission (vergleichbar mit TÜV beim Auto)
- ▶ kein gesundheitlicher Ausfall in der Crew

Bilder: Luftwaffe



Memories: Sonnenuntergang Sydney.

WIR BRINGEN GUTEN GESCHMACK

Getränke Heidorn

05031 - 9696919

FACHGROSSHANDEL • GASTROSERVICE • HEIMDIENST • VERANSTALTUNGSSERVICE • GETRÄNKEMÄRKTE

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

Bäderbetriebe Wunstorf GmbH

BEI JEDEM WETTER GENIESSEN

WUNSTORF ELEMENTS
(August bis Juni geöffnet)
Rudolf-Harbig-Str. 1 | 31515 Wunstorf
www.wunstorf-elements.de

FREIBAD BOKELOH
(Mai bis September geöffnet)
Steinhuder Straße 49 | 31515 Wunstorf (Bokeloh)

Biwak Lufttransport 2022





Die Besatzungen und ihre Maschinen.

Biwak Lufttransport 2022

Von RHS Martin Buschhorn

Das Wetter hätte nicht besser sein können für das erste Biwak des Lufttransports seit drei Jahren. So war es auch nicht verwunderlich, dass fast 1000 Besucher den Weg zum Kasino des Fliegerhorstes angetreten hatten. Egal ob Politik und Wirtschaft, nationale oder internationale militärische Einheiten, oder am Lufttransport interessierte – sie alle wollten die Chance nutzen um sich erstmals seit Beginn der Pandemie wieder in diesem Rahmen zu treffen und auszutauschen.

In jedem Jahr laden das Lufttransportgeschwader 62 (LTG 62) und die Gemeinschaft deutscher Transportflieger nach Wunstorf ein. Als zivil-militärischer Austausch ist es ein fester Bestandteil in den Kalen-

dern der Transportverbände, der Politik und der Luftfahrtinteressierten Bürgerinnen und Bürger.

Der Lufttransport ist gut aufgestellt.

Der Kommodore des LTG 62, Oberst Christian John, freute sich, die vielen Gäste nach der dreijährigen pandemiebedingten Zwangspause begrüßen zu dürfen. In seiner kurzen Ansprache verdeutlichte er die aktuellen Herausforderungen und Veränderungen, die der völkerrechtswidrige Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine bedeute: "Die globale Sicherheitsordnung ist erschüttert, nichts ist mehr wie es war". Doch der Lufttransport sei hierfür gut aufgestellt und befinde sich bereits seit vielen Jahren im kontinuierlichen Einsatz. Bei vielen Evakuierungs- und Sonderoperationen – wie vor einem Jahr bei der Evakuierungsmission Kabul – konnten die Fähigkeiten und Flexibilität immer wieder unter Beweis gestellt werden.

Auch aktuell zeigt sich die Leistungsfähigkeit der "Transporter". Ohne den A400M und den Airbus A330 MRTT wäre die erst kürzlich abgeschlossene Verlegung von Eurofightern zu einer Großübung in Australien niemals möglich gewesen. "Eine Verlegung von Kampfflugzeugen und die halbe Welt in nur 24 Stunden – noch vor wenigen Jahren hätten wir es gar nicht gewagt überhaupt darüber nachzudenken", so der Kommodore. Das richtige "Mindset" zur Landes- und Bündnisverteidigung sei somit bei den Soldatinnen und Soldaten vorhanden. Dies müsse auch bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der systembetreuenden Industrie vorhanden sein, da nur gemeinsam die gesetzten ambitionierten Ziele erreicht werden könnten. Nach dem Erklingen der Nationalhymne und dem Überflug eines A400M eröffnete Oberst John das Biwak 2022 mit einem Toast auf den Lufttransport.

Viele Hände für eine gelungene Veranstaltung

Damit den vielen Gästen eine tolle Atmosphäre geboten werden konnte, hatten sich die Organisatoren viel einfallen lassen. Der Garten des Kasinos wurde von vielen Helfern besonders herausgeputzt. Neben diversen Getränkeständen gab es u.a. eine große Auswahl an Kuchen, ein Grillbuffet und viele Sitzmöglichkeiten. Auf das traditionelle Lagerfeuer musste aufgrund der anhaltenden Trockenheit und Waldbrandgefahr jedoch verzichtet werden. Wer während des Sonnenuntergangs tanzen wollte, konnte es auf der Outdoor-Tanzfläche tun. Bis spät in die Nacht nutzten die vielen Gäste die Chance sich zu zivilen, militärischen oder alltäglichen Themen auszutauschen.

Bilder: OSG Simon Otte





Faszination Fliegen – Die Ausbildung erfolgreich abgeschlossen

Von ROS Philipp Hiemer

Vor kurzem fand bei Lufthansa Aviation Training in Bremen die letzte feierliche Übergabe der Militärflugzeugführerscheine statt. 14 erfolgreiche Flugschüler erhielten vom Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Ingo Gerhartz, die "Schwinge" – das Tätigkeitsabzeichen der Militärflugzeugführer in Bronze.

Es ist die letzte Graduation einer Gruppe von Transportflugzeugführern, die in der Verkehrsfliegerschule der Lufthansa in Bremen ausgebildet worden sind. Zwölf Monate theoretische und sechs Monate praktische Ausbildung hat jeder Durchgang von angehenden Transportflugzeugführern in Bremen absolviert. Dazu kommen sechs Monate praktische Ausbildung in Arizona, USA. Auch die "Crew BwBundeswehr 09/20" durchlief diese Ausbildung. Es ist die letzte ihrer Art.

Bestanden

14 junge Flugschüler haben im September 2020 die Ausbildung zum Militärflugzeugführer begonnen. Mehr als 1.110 Unterrichtseinheiten und 30 schulinterne Prüfungen mussten bewältigt und bestanden werden,

bevor die viertägige Theorieprüfung für Verkehrspiloten beim Luftfahrtbundesamt in Braunschweig abgelegt werden konnte. In der fliegerpraktischen Ausbildung absolvierte jeder Flugschüler zirka 240 Flugstunden auf drei verschiedenen Flugzeugmustern: Beechcraft Bonanza F33A, Grob G 120A und Cessna Citation Jet C525. Mit erfolgreichem Abschluss erwarb jeder den Militärflugzeugführerschein und die Berufspilotenlizenz (CPL).

Inspekteur Luftwaffe überreicht "Schwinge"

Nach 24 Monaten Ausbildung war es am 18. Oktober dann endlich soweit. Bei einem feierlichen Appell erhielten die 14 Transportflugzeugführer das Tätigkeitsabzeichen der Militärflugzeugführer: die "Schwinge".

Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Ingo Gerhartz, ließ es sich nicht nehmen, die "Schwinge" persönlich zu verleihen. In seiner Ansprache gratulierte er allen anwesenden Flugschülern zu ihren Leistungen. Zusätzlich zu den erworbenen Fähigkeiten ist auch Vertrauen in das Flugzeug und das Team am Boden von enormer Bedeutung, sowohl in der Ausbildung wie auch später in den Einsatzgeschwadern. Die Faszination Fliegen hat die Absolventen in herausfordernden Phasen motiviert, so dass sämtliche Ausbildungsabschnitte erfolgreich gemeistert wurden. Der Inspekteur erinnerte die Piloten: "Verantwortung – nehmen Sie sie an! Sei es im Cockpit, sei es bei einer Mission oder im Einsatz, sei es insbesondere in den Staffeln. Investieren Sie in die Stärke des Teams, egal auf welcher Ebene. Dafür wurden Sie ausgewählt und ausgebildet."



Nach der Graduierung geht es für die 14 Transportflugzeugführer nach Évreux, Köln, Nordholz, Eindhoven und Wunstorf.

Bye Bye Lufthansa

Der Kommandeur des Lufttransportgeschwaders 62, Oberst Christian John, bedankte sich im Anschluss an die Graduierung bei Lufthansa Aviation Training für eine über 60 Jahre lange und sehr erfolgreiche Ausbildung in Bremen. "Ob auf A400M, A330 MRTT Multi Role Tanker Transport, C-130J, P3C Orion oder einem Luftfahrzeug der Flugbereitschaft vom Bundesministerium der Verteidigung, nahezu jeder Transportflugzeugführer, der von der Bundeswehr eingesetzt wird, hat sich in Bremen seine "Schwinge" verdient", resümierte Oberstleutnant Jens Kolaschnik rückblickend über die Ausbildung in Bremen. Er ist Staffelchef der vierten Fliegenden Staffel des Lufttransportgeschwaders 62.

Während der Corona-Pandemie entschied die Lufthansa, die praktische Ausbildung bei Lufthansa Aviation Training in Bremen zu beenden. Diese Entscheidung betrifft auch die Bundeswehr. In Zukunft ist neben Bremen auch Montpellier Standort der Ausbildung. In Montpellier führt zukünftig der Kooperationspartner Airways Aviation die einmotorige Ausbildung auf dem Muster Diamond 40 (DA 40) durch. Theoretische und praktische Ausbildung auf dem zweimotorigen Muster DA42 bleiben in Bremen. Die nächsten Flugschüler sind bereits wieder in der Luft.

Bilder: Oliver Rohlfing



vbnienburg.de

Banking von überall?!
Unser OnlineBanking - sicher, schnell und einfach zu bedienen.

Morgen kann kommen.
Wir machen den Weg frei.

Sie haben noch kein OnlineBanking, sind sich noch unsicher und haben Fragen?
Wir sind für Sie da.

Sie erreichen uns von Montag bis Freitag, zwischen 8:30 Uhr bis 18:00 Uhr, unter ☎ 05021 986-0 oder 05722 204-0.

Volksbank in Schaumburg und Nienburg eG

Rechtsanwälte - Fachanwälte - Notare
Lange Straße 38 * 31515 Wunstorf

Michael Schmidt Rechtsanwalt & Notar Familienrecht + Erbrecht	Felix Buddecke Rechtsanwalt & Notar Verkehrsrecht + Mietrecht	Axel Buddecke Rechtsanwalt a.D. Notar a.D.

Telefon: 0 50 31 - 20 33 * Fax: 0 50 31 - 1 57 33
Internet: www.buddecke-schmidt.de * e-mail: info@buddecke-schmidt.de

Die Arbeitsflughöhe der Noratlas 2501 D bewegte sich immer mitten im Wettergeschehen.

Von Klaus Dieter Schlotthauer



Das Wettergeschehen findet fast ausschließlich in der Troposphäre statt, also in dem Bereich unserer Lufthülle unterhalb von ca. 10.000 m. Ihre obere Grenze bildet die Tropopause, die sich je nach Ort und Jahreszeit zwischen 8.000 und 12.000 Metern befindet. In der Hauptsache findet das Wetter aber in den unteren 2.000 m (rund 6.000 ft) in der sogenannten Pepsosphäre

statt. Da die Noratlas keine Druckkabine besaß, wurde ihre Reiseflughöhe auf 10.000 ft begrenzt.

In der JAR-OPS 1.775 "Zusatzsauerstoff - Flugzeuge ohne Druckkabine" ist festgelegt:

a) Allgemeines

1. Der Luftfahrtunternehmer darf ein Flugzeug ohne Druckkabine in Höhen oberhalb 10.000 ft nur betreiben, wenn dieses mit einer Ausrüstung für Zusatzsauerstoff ausgestattet ist, die die vorgeschriebenen Sauerstoffmengen speichern und abgeben kann.

Es gab aber nur für die Besatzungen der Noratlas für besondere Einsätze Sauerstoffmasken. Für die Passagiere waren sie nicht vorgesehen. Das heißt, beim Transport von Passagieren waren 10.000 ft die obere Grenze der Reiseflughöhe. Diese Grenze galt natürlich auch für die Besatzungen, wenn keine Sauerstoffmasken mitgeführt wurden, doch sie konnte ausnahmsweise und nur für kurze Zeit auf bis zu 12.000 ft erhöht werden, wenn die Verkehrs-lage, hohe Berge oder Wettergründe das erforderten.

Nach dem oben Gesagten ist leicht verständlich, dass die Mehrzahl aller Einsätze mit der Noratlas mitten im Wettergeschehen durchgeführt wurden. Die größten Gefahren bestanden bei Gewittern und/oder bei Vereisungswetterlagen. Der folgende Bericht beschreibt das Entstehen einer gefährlichen Luftnotlage durch Clear-Ice (Klareis).

15.12.1969 Flug von Alhorn nach Beja, Portugal, über Wiesbaden und Nantes

Mein erster Auslandsflug als Kommandant führte am 15.12.1969 mit der GAF 53+20 von Ahlhorn über Wiesbaden, Nantes nach Beja. Co-Pilot war OLT Steuber. In Wiesbaden nahmen wir einen Unternehmer mit einigen seiner Arbeiter und Material für den Flugplatz in Beja auf. Da wir aus Gewichtsgründen nicht mit vollen Tanks fliegen konnten, machten wir einen Tankstopp in Nantes. Der weitere Weg nach Beja führte uns über die Pyrenäen in FL 90 (9.000 ft 3.000 m). Der Pico de Aneto mit einer Höhe von 3404 m lag zwar weitab von unserer Route, aber die anderen Berge waren auch nicht gerade niedrig. Dort kamen wir in eine nicht vorhergesagte Vereisungswetterlage, wie wir sie noch nie

erlebt hatten. Zunächst bemerkten wir, dass sich an den Streben zwischen den Scheiben der Kanzel Klareis (Klareis entsteht, wenn unterkühlter Regen auf Gegenstände auftrifft) ansetzte. Wir schalteten die Scheibenheizung, die Propellerenteisung, die Staurohrheizung und die Vergaserheizung ein. Die pneumatische Enteisung der Tragflügelvorderkanten und der Leitwerke schalteten wir noch nicht ein, denn bei Klareis, so stand es in der Checkliste, sollte man erst warten bis sich eine etwa 5 mm dicke Eisschicht gebildet hatte, da sich sonst das Eis aufwölbt und nicht abgesprengt wird. Daher beobachteten wir vorerst die Tragflügelvorderkanten. Kurze Zeit später konnten wir das Eis dann auch pneumatisch absprengen, aber an der Grenze zwischen den aufblasbaren Gummipolstern der Tragflächen-vorderkanten und den Tragflügeln bildete sich mit zunehmender Geschwindigkeit Eis, das wir nicht pneumatisch absprengen konnten. Das Eis an den



Streben der Kanzel wuchs mittlerweile handbreit (ca. 10 cm) in Flugrichtung. Der Funk-Navigator, der durch die Astrokanzel ein Stück des oberen Rumpfes und der Antennenanlage beobachtete, berichtete, dass dort ebenfalls ca. 10 cm Eisansatz festzustellen war. Während dessen verringerte sich die Geschwindigkeit unserer Nora laufend. Immer wieder musste ich die Leistung der Motoren erhöhen, um nicht in den Bereich eines Strömungsabrisses zu kommen.

In dieser Situation erbat ich mehrere Male von der Bodenfunkstelle auf FL 110 steigen zu dürfen. Die ständig gleichbleibende stereotype Antwort war: "Negative, you have to stay at FL 90, there is traffic ahead of you." Schließlich erklärte ich eine Luftnotlage mit "Sécurité" und als das nichts half mit "Mayday". Trotzdem antwortete die Bodenfunkstelle immer wieder: "Negative, you have to stay at FL 90, there is traffic ahead of you." Es musste also eine Entscheidung getroffen werden, denn die Gashebel konnten höchstens noch 2 cm nach vorne geschoben werden und es war abzusehen, dass sich die Nora nicht mehr lange in der Luft halten konnte. Ich sah nur noch zwei Alternativen: Entweder ich ändere eigenmächtig den Kurs in Richtung Biskaya über das offene Meer in unkontrollierten Luftraum oder ich steige ohne Erlaubnis auf FL 110. Die erste Alternative erschien mir zu gefährlich. Ich entschloss mich daher

den Kurs, um 30° nach rechts Richtung Biskaya zu ändern, um die Mittellinie der Luftstraße zu verlassen. Den Kurvenflug leitete ich mit höchstens 5° Schräglage ein, denn bei größerer Schräglage fing die Noratlas ganz leicht an zu zittern, fühlte sich sehr weich und träge in den Rudern an und zeigte so, dass sie sich recht dicht an der Stalling Speed (Geschwindigkeit des Strömungsabrisses) befinden musste. Es gab für mich also nur zwei Möglichkeiten: Wegen Vereisung abzustürzen oder trotz Gegenverkehr den Steigflug einzuleiten. Mit maximaler Leistung der Motoren vergrößerte ich daher zunächst die Geschwindigkeit etwas und begann dann den Steigflug. Mit etwa 100 ft Steigen pro Minute verließen wir den FL 90. Ich setzte noch einen Report an die Bodenfunkstelle ab:

"Transmitting blind, leaving FL 90 for 110 on the right side of the airways centerline." So simulierte ich einen Funkausfall. Der Controller tobte zwar, aber wir alle wollten nicht in den Pyrenäen abstürzen. Seltsam war nur, während des

gesamten Vorganges war kein anderer Flugzeug im Sprechfunk zu hören. Nach gut 20 Minuten hatten wir glücklich FL 110 erreicht und waren da gerade on Top, d.h. über den Wolken. Uns allen fiel ein Stein vom Herzen. Ich meldete mich wieder bei der Bodenfunkstelle mit "Transmitting blind, we have reached safely FL 110". Nach vielleicht 30 bis 40 Minuten hatte sich alles Eis durch Sublimation (Übergang vom festen in den gasförmigen Zustand) verflüchtigt. Der Rest des Fluges nach Beja verlief ohne Zwischenfälle.

16.12.1969 Flug von Beja nach Alverca

Um 10:50 Uhr starteten wir in Beja und flogen in 40 min nach Alverca. Die Nacht verbrachten wir dann im Deutschen Haus in Lissabon.

17.12.1969 Von Alverca nach Wiesbaden

Während des Rückfluges waren wir zwar auch die meiste Zeit im "Dreck", aber es gab keine weiteren Schwierigkeiten mehr. Wir landeten sicher in Wiesbaden.

Nachdem der Unternehmer mit seiner Crew die Noratlas verlassen hatte, führte uns unser Weg zur Flugabfertigung und zum Wetterbüro. Hier erfuhren wir, dass wir uns mit dem Start nach Ahlhorn beeilen sollten, denn das Wetter

sollte sich mit starken Schneefällen verschlechtern. Also begaben wir uns schnell zu unserer Nora, ließen die Motoren an, holten uns beim Tower die Rollfreigabe und warteten dann in Number 1 (Position neben der Startbahn) auf die Flugfreigabe von Frankfurt. Doch diese kam nicht. Inzwischen fing es an zu schneien und die Tragflächen der Nora wurden langsam aber sicher mit einer recht dicken Schneeschicht bedeckt. Es war aber kein Pulverschnee, sondern jener Pappschnee, der sofort nach dem Auftreffen in Schneematsch überging. Ich bat also den Tower, uns den Enteisungswagen zu schicken. Der konnte die Nora aber nur auf der Ramp enteisen. Dann ein erneuter Versuch, Wiesbaden zu verlassen. Wieder warteten wir in Number 1 auf die Flugfreigabe von Frankfurt und wieder legte sich eine dicke Schicht nassen Schnees auf die Tragflächen. Dieses Spielchen wiederholte sich vielleicht vier Mal. Nach einer Anfrage beim Tower wie lange diese Wetterlage andauern sollte, bekam ich zur Antwort, das könnte 2 bis 3 Stunden

weiter so schneien. Zudem machten die Flugsicherungsleute schon Überstunden und wollten Feierabend machen.

Da drängte sich mir unwillkürlich der Absturz der Noratlas mit dem Kennzeichen 52+57 vom LTG 61 in Erding auf. Die Maschine befand sich am 12.02.1969 mit 14 Personen an Bord auf dem Flug von Neubiberg nach Köln mit Zwischenlandung in Erding. Beim Start nach Köln rutsche der nasse Schneematsch bei einer gleichen Wetterlage von den Tragflächen nach hinten, gefror in den Spalten der Querruder und blockierte diese. Die Maschine wurde so steuerlos und stürzte ab.

Elf Menschen verloren dabei ihr Leben. Neben sechs Wehrpflichtigen, für die der Flug tragischerweise eine Auszeichnung für besondere Dienste war, ist in einem getroffenen Wohnhaus auch ein fast dreijähriges Mädchen gestorben.

Ich entschloss mich daher, die Nacht mit meiner Besatzung in Wiesbaden zu verbringen und erst am nächsten Tag nach Ahlhorn zurückzuffliegen. Von der Flugabfertigung aus rief ich meinen Staffelfkapitän an und teilte ihm meinen Entschluss mit. Da er noch auf meine Maschine wartete, um einen anderen Flug zu starten, informierte er mich mit Nachdruck, ich brauche keine Angst zu haben, denn es seien schon verschieden andere Noras trotz Schneefall sicher gelandet und die Landebahn würde vom Schnee freigehalten. Ich entgegnete ihm, das Problem sei nicht die Landung in Ahlhorn, sondern der Start in Wiesbaden. Damit war der Fall geklärt.

18.12.1969 Flug von Wiesbaden nach Ahlhorn

Nachdem sich das Wetter gebessert hatte, starteten wir um 12:45 Uhr und landeten wohlbehalten um 14:05 Uhr in Ahlhorn. Diesen Flug habe ich auch nach rund 44 Jahren nicht vergessen. Er war für mich so etwas wie die Feuertaufe und lehrte mich auf drastische Art, dass man Entscheidungen rechtzeitig treffen muss.





Der "Pinktober" auf dem Fliegerhorst Wunstorf

Von ROS Philipp Hiemer

Der Oktober ist PINK - das heißt, er steht ganz im Zeichen des Themas Brustkrebs. Am 06. Oktober wurde erstmals die Informationsveranstaltung "Pinktober 2022" auf dem Fliegerhorst Wunstorf durchgeführt. Ein Facharzt für Onkologie und eine wieder genesene Betroffene waren Teil der Veranstaltung.

Wer spricht schon gern über Brustkrebserkrankungen oder denkt über diese nach? Wahrscheinlich niemand. Sich mit diesem Thema auseinander zu setzen ist jedoch sehr hilfreich und rettet im besten Fall Leben. Denn Brustkrebs ist die häufigste Krebserkrankung bei Frauen in Deutschland. Etwa eine von acht Frauen bekommt im Laufe ihres Lebens diese Diagnose. Auch wenn das Durchschnittsalter mit 64 Jahren am Ende des Berufslebens liegt, sind zehn Prozent der Betroffenen jünger als 45. Auch Männer können Brustkrebs bekommen – einer von hundert erkrankt jährlich.

Dr. med. Lars Makowski berichtet

Die Frage, die man sich stellen muss: "Was mache ich, wenn ich Veränderungen an mir feststelle?". Dies lässt sich unter anderem mit dem Begriff "Früherkennung" beantworten. Dr. med. Lars Makowski, Facharzt für Frauenheilkunde, Geburtshilfe und gynäkologische Onkologie, hat die Teilnehmenden über die normale Früherkennung informiert. Dazu gehören das Abtasten der Brust durch sich selbst oder einen Arzt, Ultraschall, Röntgen und die Kernspintomographie. All das sind Optionen, eine mögliche Brustkrebserkrankung rechtzeitig zu erkennen. Die Früherkennung spielt bei der Erkrankung eine wesentliche Rolle. Auch wenn es viele glauben: Vorsorge verhindert keine Krebserkrankung, aber die Früherkennung rettet Leben.

Brustkrebs da, was nun?

Was passiert, wenn man die Diagnose erhält? Auch dazu gab Dr. Makowski Auskunft. Die operative Entfernung des Tumors ist die häufigste und erfolgversprechendste Methode. Kommt es allerdings dazu, dass der Tumor sich bereits im Körper verbreitet hat und eine Operation nicht komplett zur Beseitigung führt, sind weitere Therapien notwendig. Chemotherapie, Bestrahlung der betroffenen Stellen im

Körper, eine Antihormon- und Antikörpertherapie sind weitere Möglichkeiten.

Nach einer operativen Entfernung kommt es bei zirka neunzig Prozent der zu Behandelnden zu einer zusätzlichen Strahlentherapie. Diese sorgt für ein Absterben der zuvor befallenen Zellen in der Tumorumgebung. Bei etwa fünfzig Prozent der Betroffenen ist zusätzlich eine Chemotherapie notwendig. Dabei kommt es zu einer medikamentösen Behandlung der Krebserkrankten. Bei einer Antihormontherapie soll die Bildung oder Wirkung von Östrogenen blockiert werden. Das Wachstum hormonempfindlicher Tumorzellen wird verhindert. In 75 Prozent aller Fälle findet diese Therapie statt.



Aus dem Alltag gerissen

Christina war 34 Jahre alt, als sie von der Brustkrebserkrankung erfuhr. Vierzehn Jahre später hat sie einen anderen Blick aufs Leben und auch auf das Thema Vorsorge.

Als sie die Diagnose erhielt, brach für sie erst einmal eine Welt zusammen. Von heute auf Morgen muss sie alles dem Kampf gegen den Krebs unterordnen und sich mit Ihrem eventuellen Tod auseinandersetzen. Sie hatte nicht nur einen Tumor in der Brust, sondern dieser hatte bis zur Diagnose bereits bis in die Leber gestreut – so genannte Metastasen. Die durchschnittliche Überlebenszeit einer metastasierten Brustkrebserkrankten beträgt 2 Jahre. Christina erzählt ihre Geschichte, die Zuhörer sind betroffen.

Am heutigen Tag wirkt sie sehr stark und appelliert an die teilnehmenden Gäste zur Vorsorge zu gehen. Mit den bereits angesprochenen Therapien und der entsprechenden Unterstützung schaffte sie den Sieg gegen den Krebs. Einen Teil dieser Unterstützung fand sie bei "Pinke Zitronen e.V." aus Hannover. Bei dem gemeinnützigen Verein handelt es sich um eine Selbsthilfegruppe für jung erkrankte Brustkrebserkrankte. Wer jetzt denkt, dass es dort zugeht wie in den typischen Selbsthilfegruppen aus amerikanischen Fernsehsendungen, der irrt. Gegenseitiges Bemitleiden oder langweilige Stuhlkreise stehen nicht im Programmplan der "Pinken Zitronen", gemeinsame Unternehmungen, Fachvorträge und zahlreiche Sportangebote aber schon. Am bekanntesten ist das gemeinsame Drachenbootfahren. Sei es als Freizeitgruppe oder aber als Leistungssport. Die vielen sportlichen Betätigungen helfen den Patientinnen und Patienten in vielerlei Hinsicht – Zusammenhalt, Bewegung oder einfach nicht alleine mit der Situation zurecht kommen müssen. Eine bewegende Geschichte, die zeigt, dass mit Willen und Unterstützung sehr viel möglich ist. Der Verein "Pinke Zitronen e.V." ist jeder betroffenen Person behilflich, die sich meldet.

Neuigkeiten aus der Ju-Halle

Von Manfred Pickel

Lastensegler DFS 230



Der Neuaufbau des Lastenseglers DFS 230 für das Museum durch die Traditionsgemeinschaft Lufttransport Wunstorf e. V. geht weiter. Wegen finanziellen, technischen aber auch personellen Gründen musste das Projekt längere Zeit pausieren.

Der Projektleiter und "Konstrukteur" Horst Rienecker konnte, unterstützt von Ulrich van de Weyer und Manfred Pickel, mit dem Weiterbau beginnen. Es wurden die Scheiben zugeschnitten und eingebaut. Das Instrumentenbrett sitzt nun an seinem Platz.

Unter großen Anstrengungen wurde die Landekufe eingebaut. Gemeinsam schaffte man auch das. Verschiedene Bedienelemente wurden montiert. Dies erforderte sehr viel Fingerspitzengefühl da nur wenig Raum für den Einsatz von Werkzeugen vorhanden ist. Gedanken machte sich das Team auch über den Diebstahlschutz der Raritäten. Dies erforderte allerdings auch viel Zeit in der Umsetzung. Aber ein Diebstahl, wie in der Ju 52 passiert, soll in Zukunft verhindert werden.

Im Oktober hatten Museumsbesucher die Gelegenheit, den Flugzeugbauern bei der Arbeit über die Schulter zu sehen. Viele anerkennende Worte der Besucher sind Lohn und Ansporn für das Team zugleich.

Die Winterpause des Museums soll für die Fertigstellung des Bauabschnitts genutzt werden. Die Endausrüstung des Flugzeugs steht noch an. Dazu gehört der Einbau des Sitzbrettes für die Passagiere genauso, wie das Anbringen der Kartentasche, des Behälters für die Signalmunition oder die Sanitätsausrüstung. Zum Schluss soll das Flugzeug noch ein Tarnmuster erhalten.

Aus Alt mach Neu

Um das Video über die Bergung unserer Ju zu sehen kann man standesgemäß auf Flugzeugsitzen Platz nehmen. Diese Sitze stammten aus einer Boeing 707 und waren mittlerweile durch die Benutzung arg verschlissen.

Der Museumsleiter wollte diesen Zustand ändern und wandte sich Hilfe suchend an die Sattlerei des Systemzentrum 23. Nachdem der Leiter der Allgemeinen Werkstätten die Genehmigung für die Unterstützung beim Leiter des Systemzentrums eingeholt hatte, konnte das Projekt "Aus Alt mach Neu" in Angriff genommen werden.

Unter der fachkundigen Anleitung von Bernd Wolter wurde zuerst ein neuer Bezugsstoff herausgesucht. Man entschied sich für edles graues Kunstleder. Dies wurde von der Traditionsgemeinschaft beschafft und der Sattlerei zur Verfügung gestellt.

Der Museumsleiter hatte an Bernd Wolter noch einen besonderen Wunsch: Ob er denn nicht in das Kopfteil eine "Transall" aufbringen könne in Erinnerung an die VIP-Ausstattung des Flugzeugs? Dieser Wunsch wurde prompt erfüllt. In jedes Kopfteil wurde eine "Transall" gelasert. Heute stehen alle Sitze neu bezogen als wahre Schmuckstücke in der Halle. Die Besucher sind begeistert über das Design und das Kunstleder. Hier noch mal vielen Dank an die Sattlerei des Systemzentrum 23 für die tolle Arbeit.

Aber auch die Ausbildungswerkstatt des LTG 62 trug zur Verschönerung unserer Sitze bei. Die Flugzeugsitze hatten in den Armlehnen Aschenbecher. Die Behälter fanden unser Besucher offensichtlich so schön, dass sie diese mitnahmen. Es blieben hässliche Löcher zurück. Um diese zu verblenden bat der Museumsleiter Jens Adamski um Hilfe. Adamski lies passgenaue Bleche zuschneiden und die Öffnungen damit verschließen.

Damit war die "Runderneuerung" unserer Sitze abgeschlossen und der Museumsleiter hofft, dass sie nun noch mal 30 Jahre halten! Vielen Dank an die Ausbildungswerkstatt des LTG 62 für die Unterstützung!



Der beste Umzug, den wir je hatten.

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

ERWIN WEDMANN EUROMOVERS
EUROPEAN MOVING PARTNERSHIP

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

100% GRÜNSTROM
100% NEUERZEUGTE

meerenergie
die Marke der Stadtwerke Wunstorf

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

Wir denken grün!

Grünstrom ohne Aufpreis. Der Umwelt zuliebe.

www.stadtwerke-wunstorf.de



Die Hot Five zum Jazz unter der NORA

Von Willy Bender

Nach 2 Jahren Zwangspause endlich wieder eine traditionelle Veranstaltung bei bestem Wetter, das so gut war, dass doch noch Zelte als Sonnenschutz aufgestellt wurden. Der KCL-Luthe und die Reservisten aus Klein- Heidorn sorgten, wie schon in den vergangenen Jahren, für das leibliche Wohl. Die Ju-Halle und der Außenbereich waren geöffnet und es konnte in der Transall gefachsimpelt werden. Eine tolle Möglichkeit, sich nach langer Abstinenz mal wieder zu sehen. Dabei nutzte der langjährige Erste Vorsitzende Hans-Jürgen Hendes die Möglichkeit, den Hut an seinen Nachfolger OTL. Marc Beutler zu übergeben.

Vielen Dank an alle, die uns bei Planung, Aufbau und Durchführung so gut unterstützt haben.

Bilder: Hans Heiner Giebel



Weinfest an der Ju 52-Halle

Von Manfred Pickel

Zum ersten Mal veranstalteten die Traditionsgemeinschaft Lufttransport Wunstorf e. V. und der Freundeskreis Fliegerhorst Wunstorf für Mitglieder der Vereine ein Weinfest auf dem Freigelände direkt an der TRANSALL.

Für die Besucher wurden zwei große Zelte aufgebaut und als Weinausschank wurde eine urige Holzhütte aufgestellt, die uns großzügigerweise die 2. Technische Staffel des LTG 62 zur Verfügung stellte. Für das leibliche Wohl sorgte auch vor Ort gebackener Flammkuchen, passend zum Wein. Dieser Flammkuchen wurde in einem dafür umgebauten Feuerwehrauto zubereitet. Zum "Löschen" gab es auch reichlich antialkoholische Getränke.

Die geöffnete TRANSALL lud ebenfalls zu einem Besuch ein und so manch alter Hase schwelgte in Erinnerungen. Leider machte den Veranstaltern das Wetter einen gehörigen Strich durch die Rechnung. Zeitweise gingen heftige Regenschauer über die Veranstaltung hernieder. Wegen der Wetterlage blieben wahrscheinlich auch etliche Mitglieder lieber daheim hinter dem warmen Ofen. Die Besucher, die dem Wetter trotzten und die Veranstaltung besuchten waren sich schnell einig: Tolle Weine, tolles Essen, tolles Ambiente. Aufgrund der positiven Resonanz der Teilnehmenden wollen die Verantwortlichen das Event auf jeden Fall 2023 wiederholen.

Unser Dank geht an alle Helfer, insbesondere an die 2. Technische Staffel des LTG 62. Wir sehen uns 2023!!



Peer-Weiterbildung 2022

Von HFw Timo Bartnik

Seit einigen Jahren bildet die Bundeswehr Soldatinnen und Soldaten zum Peer aus. Hierbei handelt es sich um Unterstützungspersonal im Bereich der Notfallpsychologie und Krisenintervention.

Der Peer ist der psychologische Ersthelfer, der in Situationen mit besonders hoher psychischer Belastung den Betroffenen zur Seite steht, um deren Zustand zu stabilisieren und gleichzeitig akute Symptome von Stressbelastung zu reduzieren.

Im Juni dieses Jahrs erfolgte durch das Team der Truppenpsychologie des LTG 62 die alljährliche Weiterbildung in Potsdam. Es wurden u.a. psychologische Themen, die auf dem Grundlehrgang ausgebildet wurden, aufgefrischt und vertieft. Dieses Mal lag der Schwerpunkt in der eigenen Organisation, mit Bezug auf den Alarmplan des LTG 62 und hier in dem Bereich der Krisenintervention.

Ferner wurde der "Wald der Erinnerung" im Eins-FüKdoBw in Schwielowsee besucht. "Dies war eine besondere Begehung mit einer beeindruckenden Führung vor Ort", fügte Frau ORR'in Hatesohl (Leiterin KIT Standort Wunstorf) hinzu. Des Weiteren benannte sie auch nochmal die Wichtigkeit der Weiterbildung, um den Peers am Standort die Möglichkeit zu geben, Erlerntes aufzufrischen und einen Blick über den Tellerrand zu werfen.

Bild: Bundeswehr



Ich bin UHG

Der Vorstand der UHG Wunstorf hat den Einheiten des Standortes Wunstorf, die neben dem LTG 62 hier beheimatet sind, eine "ruhige" Spende übergeben. Das Waffensystemunterstützungsteam, das Zentrum Brandschutz der Bundeswehr sowie das SanVersorgungszentrum Wunstorf haben jeweils eine Holzbank aus der Region mit dem UHG Slogan "Ich bin UHG" übergeben bekommen. Wir wünschen allen viel Freude mit den Bänken! Der UHG Vorstand

DAS FLIEGENDE BLATT
Die Zeitung für den Fliegerhorst Wunstorf

Impressum

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

Herausgeber der Zeitung sind der Freundeskreis Fliegerhorst Wunstorf e.V. und die Traditionsgemeinschaft Lufttransport Wunstorf e.V. (www.tglw.de) Beide Vereine, sowie die militärischen Vorgesetzten, sind für den Inhalt der Beiträge aus ihren Bereichen dem Standortältesten Wunstorf verantwortlich. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des Verfassers wieder, sie entsprechen nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion oder der Herausgeber.

Redaktion:
Leitung / Layout / Verantwortlicher Redakteur: Wilfried Bender, OTL a.D.

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

Redaktionelle Mitarbeit:
Pressestelle LTG 62,
Email: ltg62presse@bundeswehr.org

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

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



POPPE BESTATTUNGEN

Jeder Mensch ist anders. Und verdient einen einzigartigen Abschied.

Leinstraße 8, 31535 Neustadt Rund um die Uhr für Sie erreichbar
www.bestattungen-poppe.de **Telefon: 05032 - 901 88 25**

- Erd-, Feuer-, See- und Waldbestattungen
- Organisation und Durchführung von individuellen Trauerfeiern und Beisetzungen in Neustadt, Wunstorf, der Region Hannover und auf Wunsch auch bundesweit
- Anfertigung von Erinnerungsschmuck
- Gestaltung von individuellen Traueranzeigen, Trauerdruck und Danksagungen
- Abmeldungen von Versicherungen, Rententrägern, Krankenkassen, Ämtern, etc.
- von Beginn an eine transparente Preisgestaltung
- Bestattungsvorsorge - Absicherung der persönlichen Vorstellungen

Inhaber **Maximilian Petzolt**
Geprüfter Bestatter



Mitgliedschaft und Service  **Deutscher Bundeswehrverband**  Landesverband Nord

Interessenvertretung aller Menschen der Bundeswehr

Deine Ansprechpartner vor Ort:

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

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

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

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

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

Für Dich.  Deutscher Bundeswehrverband



Standortangehörige holt Goldmedaillen bei den Club Crew World Championships im Drachenbootsport

Von ROS Philipp Hiemer

Bei schwül-warmen Wetter ging es für 14 Frauen der Pink Dragonistas des Hannoverschen Kanu-Club bei den Club Crew World Championships 2022 (18.07. bis 24.07.2022) im Drachenbootsport um die Medaillen. Hier starten keine Nationalmannschaften, sondern Vereinsmannschaften. Drachenboote sind ursprünglich aus China stammende Paddelboote, in denen bis zu 20 Paddler Platz haben.

Ohne DM-Teilnahme keine Club Crew World Championships

Im September 2021 sicherten sich die Pink Dragonistas über 200m und 500m - in Brandenburg an der Havel - die Teilnahme in Sarasota, Florida, USA. Unter den 14 Frauen war auch Carry Leriche, Leiterin des Betreuungsbüro Wunstorf.



3 Distanzen – 7 Rennen

Die Pink Dragonistas sind in drei Distanzen angetreten – 200m, 500m und 2000m. Am Ende hieß es für die Pink Dragonistas: 3 Distanzen – 3 Goldmedaillen!

#strongtogether

Bei den Club Crew World Championships kann in verschiedenen Kategorien gestartet werden. Von U18 über U24 bis hin zu BCP. BCP? Breast Cancer Paddlers. Richtig gelesen – zu Deutsch Brustkrebspaddler! Was es damit auf sich hat?

Alle in der BCP-Kategorie startenden Teams sind an Brustkrebs erkrankte oder von der Erkrankung genesene Sportlerinnen. Es fördert die körperliche Stärke nach einer entsprechenden Therapie im Kampf gegen den Brustkrebs. Aber nicht nur der gesundheitliche Faktor spielt hierbei eine Rolle. Genauso wichtig ist der Zusammenhalt. Bei einer Brustkrebserkrankung sitzen alle wortwörtlich im selben Boot. Ängste und Gedanken bleiben an Land, der Fokus liegt auf dem Sport, getreu dem Schlachtruf der Pink Dragonistas:

#strongtogether

Bilder: Martin Bullerdiek



Karriere bei IABG

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

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

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

EINEN ÜBERBLICK ÜBER UNSERE AKTUELLEN STELLEN FINDEN SIE HIER:

karriere.iabg.de



LinkedIn • XING • kununu

www.iabg.de

