

DAS FLIEGENDE BLATT



Die Zeitung für den Fliegerhorst Wunstorf



August 2019

Ausgabe 58



Spende zur Unterstützung dementer Patienten

Projekt „Tovertafel“ im Pflegeheim Haus Johannes

Erneut hat der Freundeskreis sein soziales Engagement für die Bürger dieser Stadt mit einer Spende gezeigt. Der Förderverein Diakonische Altenhilfe erhielt diese Spende für sein Projekt „Tover Tafel“, ein Hilfs- und Therapiemittel für demente Patienten. „Wir stellen deshalb einen größeren Betrag für diese Projekt bereit“, so der Vorsitzende Hans-Jürgen Hendes, weil unter den betroffenen Patienten immer wieder auch Angehörige von Ehemaligen des Fliegerhorstes sind. Deshalb wurde der Vorschlag unseres Schriftführers, Hptm. a.D. Peter Westphal, einstimmig durch den Vorstand unterstützt.“ Der Vorsitzende des Förderkreises, OTL d.R. Norbert Taeger, betonte bei der Scheckübergabe im Haus Johannes, dass mit dieser Spende ein wesentlicher Schritt bei der Finanzierung getan wurde.



Glücksmomente für Menschen mit Demenz

Die Tover Tafel ist eine auf Lichtprojektionen basierende Spielesammlung, die Menschen mit Demenz stimulieren soll, sich zu bewegen und aktiv zu sein. Dabei sollen die Patienten und die Betreuer, unter dem Motto: „10 Millionen Glücksmomente“, Spaß haben. Auf eine Tischfläche werden zum Beispiel Blätter, Bälle, Fische, Blumen projiziert, welche durch Handbewegung bewegt werden und so die Mobilität und das Denkvermögen der Patienten anregen. Auch die Erinnerung wird gefördert, wenn ein Notenkreis auf dem Tisch erscheint und durch Bewegung Melodien alter Volkslieder erklingen. Die Tover Tafel durchbricht die Apathie und bereichert die Welt von Menschen mit Demenz.

H.J. Hendes (2.v.li) übergibt den Spendenscheck an Norbert Taeger.
Mit dabei Peter Westphal vom Freundeskreis (re.) und Schatzmeister Jan Meier (li.) vom Förderverein.

Text/Foto: W.Koch



> 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
Freundeskreis Spende	2
Grußwort Kommodore	3
Luftbetankung	4-5
Systemzentrum 23	6-9
Landung auf Behelfspiste	9
Einweihung FlgH-Kapelle	10-11
Künstlerin Carbow	12-13
Graduation	14
Test Team	15
Absetzen von Lasten	16
Neuer Ausbildungsdirektor	17
Zukunftstag	18
Ausbildungswerkstatt	19
Pressearbeit	20
Fahrtraining	21
Jazz Frühschoppen	22
Feuerwehr	23
Transportertreffen Lohr	24-25
Das neue Kasino	26-27
Ein Flugerlebnis	28-29
Geburtstage	30-31
TGLW Treffen	31

Liebe Leserinnen und Leser des Fliegenden Blattes, liebe Freunde des Lufttransportgeschwaders 62,

vor den Erfolg hat der liebe Gott den Schweiß gesetzt...

Als erste A400M-Nation hat das Lufttransportgeschwader 62 den Airbus A400M in der Tankerrolle im Einsatzflugbetrieb eingesetzt.

Zwei Wochen lang haben unsere Soldatinnen und Soldaten das Deutsche Einsatzkontingent „Counter Daesh / Capacity Building Iraq“ in Al-Azraq, Jordanien unterstützt. Die Zahlen sprechen für sich: In einer Gesamtoperationszeit im Einsatzgebiet von ca. 45 Stunden wurden 12 Betankungsflüge durchgeführt und dabei insgesamt 130 Tonnen Treibstoff abgegeben - und das alles ohne jeglichen Zwischenfall. Mit umfangreichen Vorbereitungen haben wir seit längerem auf dieses Ziel hingearbeitet. Bereits vor dem Einsatz in Jordanien, wurden deutsche Tornados und spanische F-18 und Eurofighter für das Tanken am A400M qualifiziert und freigegeben. Kurz vor Einsatzbeginn ging dann alles sehr schnell. Es wurden weitere Besatzungen und Techniker ausgebildet, notwendige Akkreditierungsbescheinigungen ausgestellt, Reparaturfreigaben an der Luftbetankungsausrüstung erteilt und sonstige flugbetriebliche Voraussetzungen für diesen Einsatz geschaffen. Im Einsatzflugbetrieb in Jordanien wurde die Liste der freigegebenen Empfängerflugzeuge mit dem französischen Kampfflugzeug vom Typ „Rafale“ um ein weiteres ergänzt. Insgesamt bewerte ich das Ergebnis als einen herausragenden Erfolg. Ich danke unseren Frauen und Männern, die dazu beigetragen haben. Sie können stolz auf ihre Leistungen sein. Sie sind die ersten, die den A400M im Einsatzflugbetrieb betrieben haben. Der Einsatz hat erheblich zum gegenseitigen Verständnis beigetragen und das Team des Lufttransportgeschwaders 62 zusammengeschweißt. Fliegen ist und bleibt Teamwork. Wie geht es nun weiter.



Wir werten derzeit die gemachten Erfahrungen aus. In einigen Bereichen besteht Handlungsbedarf. Der A400M ist mit weiterer sensibler elektronischer Ausrüstung auszustatten bzw. die Nutzung ist freizugeben, flugbetriebliche Verfahren sind anzupassen sowie Ersatzteile, Werkzeuge und die IT-Ausstattung sind zu beschaffen bzw. zu komplettieren. Wir stellen uns darauf ein, im September 2019 wieder nach Jordanien zu verlegen und sukzessive den Airbus A310 der Flugbereitschaft BMVg in der Tankerrolle abzulösen. Das Mandat für den Einsatz endet derzeit am 31.10.2019. Als Parlamentsarmee erhoffen wir uns zeitnah Gewissheit darüber, ob der Deutsche Bundestag einer Mandatsverlängerung zustimmt, denn davon ist unser Geschwader unmittelbar betroffen. Mit der ersten Landung auf einer Schotterpiste, auch ohne sichtbare Beleuchtung mit dem Einsatz von Nachtsichtgeräten, sowie dem ersten Absetzen von Material aus der Luft, vervollständigt sich das Fähigkeitsspektrum des A400M zusehends. Damit waren die ersten 7 Monate des Jahres überaus erfolgreich. Sie haben sehr guten Nachrichten bereitgehalten, die auch überregional wahrgenommen wurden. So kann es weitergehen. In der zweiten Jahreshälfte stehen noch einige Veranstaltungen in meinem Terminkalender. Zunächst würde ich mich freuen, Sie am 29.08.2019 diesjährigen „Biwak des Lufttransports“ im Fliegerhorst Wunstorf begrüßen zu können. Die Vorbereitungen der politischen Vortragsreihe „Wunstorfer Gespräche“ im November 2019 laufen vielversprechend. Ich bin sicher, dass es auch in diesem Jahr gelingt, hochkarätige Vortragende zu gewinnen. Ich freue mich auf Sie und wünsche Ihnen zunächst eine erholsame Urlaubszeit. Ein herzlicher Dank an alle Autoren, die erneut zum Gelingen des Fliegenden Blattes beigetragen haben.

Ihr **Ludger Bette**

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 sind für Sie da!

Bei Fragen rund um das Thema Energie stehen wir Ihnen gerne persönlich zur Verfügung.

www.stadtwerke-wunstorf.de

Betanken bei 500 km/h

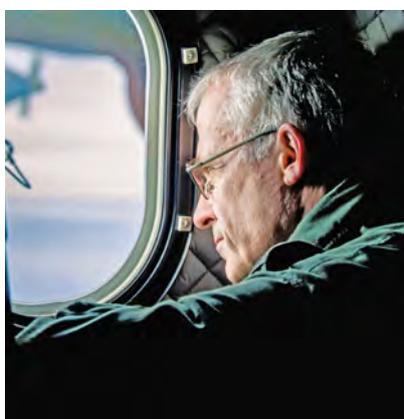
Nachdem 2018 das Fähigkeitsspektrum des Airbus A400M u.a. mit der Übernahme des Lufttransportes von Patienten mit Intensivbetreuung (MedEvac), auch aus Krisengebieten, bereits stark vergrößert wurde, ist die Palette nun um eine weitere wichtige Fähigkeit angewachsen. Seit Anfang März 2019 stehen A400M des Lufttransportgeschwaders 62 (LTG 62) als „fliegende Tankstellen“ für deutsche Eurofighter und andere Kampfflugzeuge zur Verfügung. Hierbei werden, aus zwei seitlich an den Tragflächen montieren Behältern, Schläuche ausgefahren. An diese können die Kampfflugzeuge andocken, um betankt zu werden.

Dabei stellen Betankungskapazitäten für Kampfflugzeuge eine kritische Ressource im gesamten Bereich der NATO dar. Für den Kommodore des LTG 62, Oberst Ludger Bette, ist dies ein weiterer Meilenstein für das Geschwader. „Ich freue mich, dass wir unmittelbar nach Erhalt der luftfahrtrechtlichen Genehmigung Luftbetankung mit A400M im Einsatzflugbetrieb durchführen und den ersten Praxistest bestanden haben“.

Bei einer einwöchigen Übung mit allen Eurofighter-Verbänden der Luftwaffe wurden Piloten geschult und Abläufe trainiert. Hierfür standen mehrere speziell reservierte Lufträume zur Verfügung.



Bei 500 km/h ist großes fliegerisches Können beim Jetpiloten, aber auch bei der A400M Besatzung gefordert.



Oberst Bette überzeugte sich von den neuen Fähigkeiten-

In mehr als 30 Betankungsvorgängen konnten insgesamt 16 Tonnen Kraftstoff an zahlreiche Eurofighter der Luftwaffe abgegeben werden. Die Betankungen finden, je nach Luftraumfreigabe, in der Regel in einer Höhe von ca. 4.500 bis 8.900 Metern statt. Die Geschwindigkeit wird dabei von dem zu betankenden Flugzeug vorgegeben und liegt zwischen 400 bis 550 km/h. Der A400M ist in der Lage bis zu ca. 10 Kampfflugzeuge pro Stunde zu betanken.

Text: H Doris Lammers / ROS Buschhorn
Bilder: HF Wrobel

Premiere: Ein A400M als Tankflugzeug im Einsatz

Ein weiterer Fähigkeitsszuwachs bei der Luftwaffe: Der A400M wird jetzt als Tankflugzeug im Auslandseinsatz erprobt. Seine Aufgabe: Im Rahmen der Operation Counter Daesh soll er deutsche und alliierte Flugzeuge in der Luft mit Kerosin versorgen. Ein Jahr lang wurde im Lufttransportgeschwader 62 darauf hingearbeitet.

Der Kommodore des Lufttransportgeschwaders (LTG) 62, Oberst Ludger Bette, hat das erste Einsatzkontingent eines Airbus A400M in der Betankungsversion in Wunstorf nach Jordanien verabschiedet. „Sie gehen mit einem, dem LTG 62 eigenen Teamspirit an diesen Einsatz heran. Ich wünsche dem Team alles Gute, Hals- und Beinbruch und dass



„Hals- und Beinbruch“ für die Soldaten des ersten A400M Tanker Kontingents durch den Kommodore.

Sie alle gesund wieder zurück nach Hause kommen“, gab Bette den 21 Soldatinnen und Soldaten mit auf den Weg, die zusammen mit den A310 der Flugbereitschaft, die Luftbetankung in Jordanien übernehmen.

Neben der Flugbereitschaft des Verteidigungsministeriums mit ihren drei A310 MRTT (Multi Role Transport Tanker) sind die Airbus-Maschinen mittlerweile unverzichtbarer Bestandteil im strategischen Personen- und Materialtransport der Bundeswehr. Bisher unterstreicht auch die Nutzung als MEDEVAC (Medical Evacuation) die Mehrrollenfähigkeit des A400M.



Die Journalisten von Radio NDR nds und dpa schauen sich die Betankungstechnik genau an.

Derzeit sind deutsche Tornados, deutsche und spanische Eurofighter für die Betankung am A400M technisch freigegeben. Mit weiteren Nutzerfreigaben, etwa der italienischen und der britischen Streitkräfte, wird zeitnah gerechnet. Damit ist die Luftwaffe Vorreiter. Deutschland kann als erste Nutzernation des A400M diese Fähigkeit im Einsatz bereitstellen.

Insgesamt sollen im Geschwader zukünftig zehn Rüstsätze für die Einrüstung als Tankflugzeug zur Verfügung stehen. Damit können die A400M flexibel eingesetzt werden. Als Tankflugzeug kann der Airbus dann gleichzeitig zwei Flugzeuge betanken. Insgesamt können rund 40 Tonnen Kerosin abgegeben und bis zu zehn Flugzeuge in einer Stunde betankt werden.

Nach zahlreichen nationalen wie internationalen Zertifizierungsflügen stehen in den folgenden Wochen weitere Betankungsflüge unter Einsatzbedingungen auf dem Programm.

Die Crews aus Wunstorf verfügen mittlerweile über die notwendige Routine, um die Betankung unter Einsatzbedingungen durchzuführen. Im Rahmen der Anti-IS-Operation Counter Daesh werden die Soldatinnen und Soldaten zusammen mit dem Einsatzverband eingesetzt. Die Implementierung erfolgt parallel zum Flugbetrieb mit den A310 MRTT, die sich ebenfalls im jordanischen Al-Asrak befinden. Wertvolle Erfahrungen können so direkt ausgetauscht

und zur weiteren Optimierung dieser Fähigkeit genutzt werden.

Eine Maschine für Einsatzbedingungen

Diese „Feuertaufe“ ist der letzte Meilenstein für die Einsatzreife des A400M als Tankflugzeug für zukünftige Einsätze. Durch seinen ballistischen Schutz kann der A400M auch direkt in die Einsatzgebiete wie Mali und Afghanistan fliegen und dort operieren. So sieht das auch der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Ingo Gerhartz: „Heute machen wir einen Riesenschritt. Mit der Verlegung des A400M als Tanker nach Jordanien sind wir die erste Nation, die dieses Flugzeug in den Einsatz bringt.“

Freude über die Aufgabe

Der verabschiedete A400M mit der Kennung 54+10 startete pünktlich in Richtung Jordanien. Gegen 21.20 Uhr Ortszeit setzte er sicher am Bestimmungsort Al-Asrak auf. Bei 30 Grad Lufttemperatur und einer sternklaren Nacht in der Wüste tasteten sich zunächst die Landescheinwerfer des A400M aus der Dunkelheit in Richtung Runway.

Eine Minute später berührte die Maschine jordanischen Boden – Touch Down bei idealem Flugwetter und etwas Wind aus westlicher Richtung. „Der Flug war ruhig - natürlich auch emotional, mit dem Wissen, dass wir mit 21 Soldaten und Soldatinnen meines Verbandes den sichtbaren Start für einen weiteren wichtigen Meilenstein der Fähigkeiten des A400M durchführen“, so der Pilot und Kommandant der Einsatzmaschine nach der Landung. „Wir freuen uns, nun unser Training und unsere Ausbildung der letzten Monate im Einsatz beweisen zu können.“

In den kommenden zwei Wochen wird viel Arbeit auf das Team des Geschwaders zukommen. Der Test als Betankungsflugzeug im Einsatz – eine echte Premiere, die das deutsche Einsatzkontingent Counter Daesh/Capacity Building Iraq dazu nutzen wird, wertvolle Erfahrungen beim Einsatzbetrieb des A400M AAR zu sammeln.

Text: OTL Uwe Weber, PIZ Lw; Foto: Stefan Lüer



Tankerparade zum Abschied: Sowohl Eurofighter als auch Tornados können betankt werden.

Systemzentrum 23 etabliert 3-D Druck

Ein weiterer Baustein gehört nunmehr ebenfalls zum Portfolio des Systemzentrums (SysZ 23).

Die beachtliche Diversität des SysZ 23 wurde um den 3-dimensionalen Druck erweitert, welcher auch Additive Fertigung genannt wird. Namensgebend bei diesem Fertigungsverfahren ist der schichtweise Auftrag von Material in mehreren räumlichen Dimensionen/Richtungen, wobei ein spezielles Bauteil u.a. im SysZ 23 durch die Zusammenarbeit mit der Sattlerei entsteht.

Das erst in den 80er Jahren entwickelte Verfahren, was primär mit Materialien aus Kunststoff, Kunstharz, Keramik oder Metall arbeitet, fhält mittlerweile auch in anderen Bereichen, wie z.B. in der Medizin, seinen Einzug. Dabei werden kostengünstig und schnell Prototypen-, Kleinserien-, aber auch Großserienbauteile erstellt. Die Vielfältigkeit der Anwendungsbereiche wächst stetig.

3-D Konstruktionsprogramme bauen mithilfe von verflüssigtem Material schichtweise über einen Laser- oder Elektronenstrahl ein 3-dimensional konstruiertes Bauteil auf. Weiterentwicklungen, die diverse Materialien involvieren und verarbeiten können, führen mittlerweile auch in weitere Dimensionen, wie z.B. 4-Druck.

Beim 4-Druck wird der Faktor Zeit integriert. Das 3-D produzierte Bauteil passt sich in der Anwendung äußeren Einflussfaktoren, wie z.B. Temperatur, Druck und Bewegung an.

Man spricht auch von intelligenten Bauteilen und die Entwicklung geht weiter!

Beim SysZ 23 wurde jetzt diese zeitgemäße 3-D Innovation eingeführt. Dabei werden in diesem ersten Schritt polymere Kunststoffe verarbeitet. Effizient werden dadurch wirtschaftlich und schnell zuerst Prototypen erstellt, getestet, ggf. angepasst und dann je nach den individuellen Anforderungen produziert.

Nach Anschluss der umfangreichen Produktionskette ist diese erstmalig entwickelte Kette mit dem final etablierten Bauteil auch jederzeit nach Erstellung einer nachhaltigen Dokumentation wieder abrufbar. D.h. zukünftig ist eine Nachhaltigkeit der Produktion des Bauteils gewährleistet und ermöglicht dann einen schnelleren Produktionsablauf.

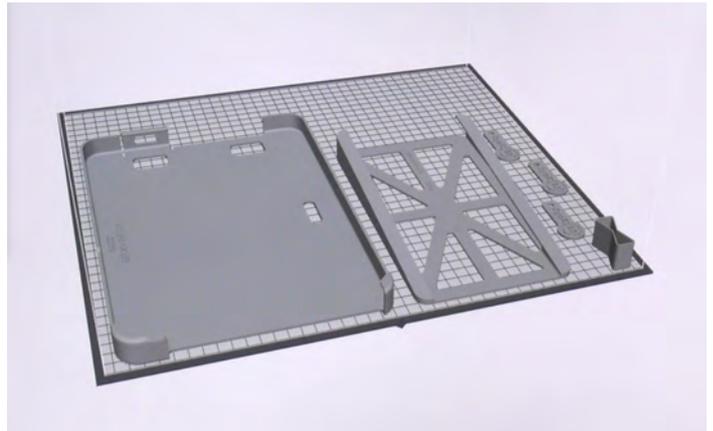
Am Anfang war eine Idee oder um ein Projekt zum Laufen zu bringen bedarf es einen Entwicklungsprozess, der nachfolgend kurz skizziert wird.

Der Ideengeber (Auftraggeber, z.B. Truppenversuch TTVG A 400) tritt an das SysZ 23 heran und die Abteilung Fachtechnische Zuarbeit (FTZ), sowie das hier in Wunstorf ansässige Konstruktionsbüro des Waffensystemunterstützungszentrum 2

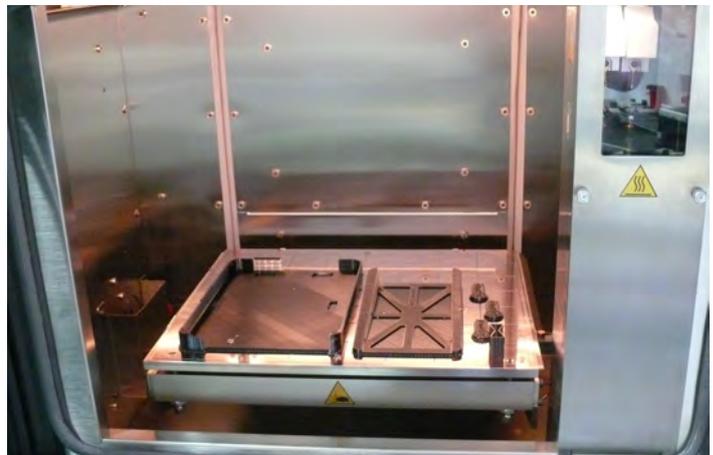
(WaSysUstgZ 2) entwickeln je nach Auftrag ein Konzept, welches in der Folge geprüft wird. Die Prüfung beinhaltet die technische und organisatorische Umsetzung (Realisierung, Finanzierung ...), inklusive der Berücksichtigung aller nötigen Regelungen/Vorschriften.

Die Entwicklung, Erstellung einer Datenbasis und Dokumentation (Zulassungsfähigkeit) beinhaltet dann u.a. eine Konstruktionszeichnung mithilfe welcher dann ein Prototyp erstellt werden kann. Nach erfolgreicher Durchführung von Prototypentests vor Ort oder auch u.U. am auswärtigen Waffensystem, ggf. mit Korrekturen des/-r Bauteils/Konstruktion und Qualitätssicherung wird dann die Bauteilzulassung begleitet und die Einzel- oder Serienfertigung kann endlich beginnen.

Projekt Kniebrett A400



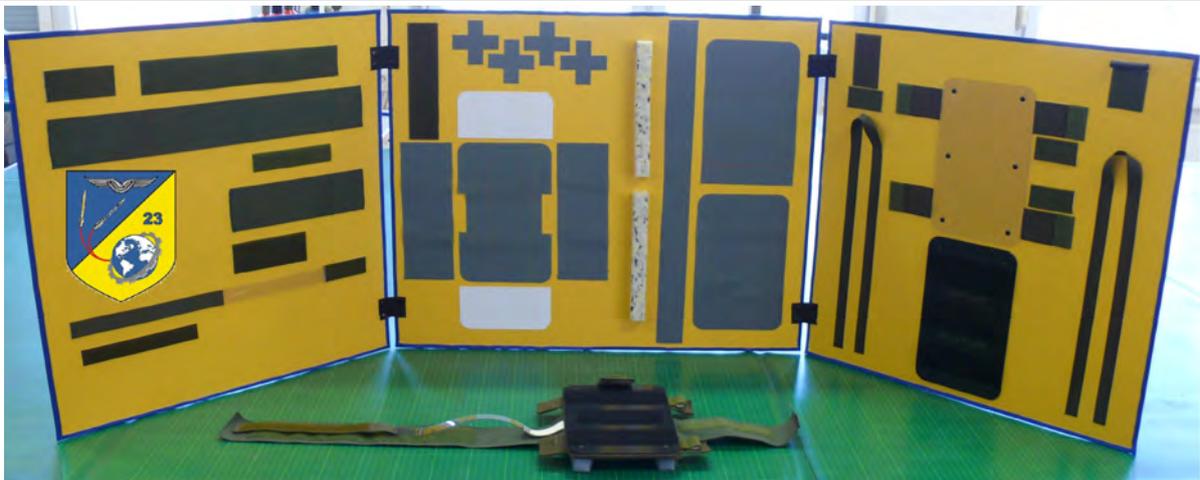
Zeichnungsgrundlage (Konstruktionsbüro) zur Erstellung des Kniebretts A400.



Druckergebnis mit Stützmaterial (hell) im Drucker.



Druckergebnis zur Sichtprüfung auf Produktionsunterlage.



Gesamtübersicht der Einzelteile, die von der Sattlerei erstellt und divers zusammengefügt werden.

Aufbauend auf älteren Versionen der Kniebretter, die schon immer ausschließlich beim Systemzentrum 23 gefertigt wurden, kam nach Einführung des A400 der Wunsch auf, die mittlerweile mehrfach entwickelten Kniebretter weiter zu entwickeln und auch mit Hilfe des 3-D Druck zur Aufnahme multipler Utensilien einsatzfähig zu machen.

Nach erneutem Test mehrerer Prototypen sind die „NAV-Pulte“/ Kniebretter in die Produktion des Systemzentrum 23 übernommen worden.

Diese bereits 3. Version des Kniebretts besteht aus insgesamt 52 Einzelteilen. Diverse Materialien wie Polyester, PVC, Gummi, Kydex (thermoplastischer Kunststoff) und 3-D Druckfilament werden verwendet.

Die **Fertigung** insgesamt erfolgt nach Freigabe der **Konstruktion** (Prozesskette) und grundsätzlich mit der erstellten Zeichnung (Konstruktionsbüro).

Der **Drucker** stellt die zwei Teile (Case und Keil) parallel her, wobei nach dem manuellen Entfernen von Stützmaterial auch ein vorhandener Laser (schneiden und beschriften) zum Einsatz kommt. Der reine Druck, d.h. ohne die Einrichtung/ Umrüstung des Druckers und Nacharbeiten, dauert ca. 7Std. 40 Min.

In der **Sattlerei** erfolgt das Ausschneiden der dort benötigten Einzelteile und auch das teils nötige Verschweißen der Kanten mit LötKolben (sogar noch per Hand!), danach werden die Naht- und Falzmarkierungen per Stift aufgebracht. Lediglich der Zugschnitt der PVC-Komponenten muss mangels einer Maschine zur Herstellung gleichmäßiger Radien im Auftrag extern vergeben werden.

Beim Beingurt wird mit Hilfe eines Stickautomaten die Versorgungsnummer und die Herstellerkennung (hier: SysZ 23) in einer DIN-Norm Schrift gestickt. Diese Art der Kennzeichnung ist bislang bei der Bundeswehr nur beim Systemzentrum 23 möglich. Aufwändige Vorarbeiten beim Ausschneiden und Markieren erfordern den größten Zeitaufwand. Die Näharbeiten werden mit zwei eigenen, nicht baugleichen, modernen Nähmaschinen durchgeführt. An einer Maschine besteht die Möglichkeit die vernähten Teile am Schluss mit einem Einfassband sauber abzuschließen zu können.

Nach Überprüfung und Zusammenbau aller Teile schließt mit der Qualitätssicherung/-prüfung die Produktionskette dann ab.

Praktische Produktionserfahrungen sind nicht nur durch die ca. 370 vorherig und ca. 70 A400M erstellten Kniebretter gesammelt worden, denn weitere Aufträge (NH 90, 40 Stück) oder Erweiterung der ein oder anderen bisher erfolgten Stückzahl zeigt den stets wachsenden Stellenwert des SysZ 23 in der Bundeswehr.

Auch wenn sich die enormen Vorteile, die sich beim SysZ 23 (inkl. Mechernich) durch die Diversität mit den möglichen Synergieeffekten und der relativ vollständigen Prozesskette (inkl. Konstruktionsbüro) vor Ort und den z.T. kurzen Produktionszeiten ergeben, ist es manchmal den langen Dienstwegen, gerade bei erstmaliger Umsetzung, geschuldet, weshalb der vorhandene gute Wille etwas gebremst werden kann. Sind die Bremsen erst einmal gelöst (z.B. nötige Vorschriftenlagen geklärt!), ist in puncto Flexibilität und zeitnaher Produktion vieles möglich.

Text/Foto: Andreas Wrede, Hptm



Alle Komponenten vereint und einsatzbereit.

Systemunterstützer liefern Cockpit-Kits für A400M-Piloten

Künftig wird im Airbus A400M ein Fliegerhelm zur Aufnahme einer Atemmaske und eines Restlichtverstärkergeräts zum Einsatz kommen. Zusätzlich gibt es eine Umschaltbox für den Wechsel zwischen Fliegerhelm und Headset. Daneben wurde eine Kniebretthalterung für die Anflugunterlagen konstruiert.



Hauptmann Marc Frielinghaus mit dem Leiter des Konstruktionsbüros, Tobias Gärtner, während der Konstruktionsphase.

Damit sind drei wichtige Verbesserungen umgesetzt, welche die Einsatzabläufe und das Handling im komplexen Cockpit-Betrieb des multifunktionalen Transporters noch einmal deutlich verbessern. Diese Systemoptimierungen konnten nur deshalb so effizient umgesetzt werden, weil es gelang das, innerhalb der Einheiten des Waffensystemunterstützungszentrums 2 (WaSysUstgZ) am Standort Wunstorf, vorhandene Know-How zu koordinieren. So konnte der Ideengeber, Hauptmann Marc Frielinghaus, in allen Fällen auf die Ingenieurdienstleistungen des Konstruktionsbüros der Systemunterstützer zurückgreifen und für die Fertigung von Prototypen und die elektrotechnische Ausstattung des Systemzentrums 23 (SysZ) gewinnen. Speziell bei der technischen Vorbereitung des Fliegerhelms mit seinen grundlegenden Installationen und der individuellen Anpassung an seinen Träger ka-

men zusätzlich noch die Flugausrüster der Luftwaffenunterstützungsstaffel Diepholz zum Einsatz. „Guter Rat muss nicht teuer, sondern effizient und zeitnah sein“, so lautet Hauptmann Frielinghaus Maxime von der TTVG (Gruppe zur Weiterentwicklung von Taktik, Technik und Verfahren) beim Lufttransportgeschwader 62 in Wunstorf. Zeitintensive Auftragsvergaben und Entwicklungsphasen hatte er vermeiden wollen. In enger Zusammenarbeit auch mit dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) und dem Luftfahrtamt der Bundeswehr hatte er die Vorhaben jetzt vorantreiben können.

Funktionsgerechter Fliegerhelm

Der Fliegerhelm ist als erweiterungsfähige Komplettlösung angelegt. „Fliegerhelmsystem als Träger zur Aufnahme für Nachtsichtgerät und Atemmaske“ lautete der Arbeitstitel für das angestrebte Komplettpaket. Mittlerweile ist der Prototyp auf der Zielgeraden angekommen und das Luftfahrtamt der Bundeswehr, zuständig auch für die Zulassung von Luftfahrzeugen und -gerät einschließlich Zubehör, hat den Weg für die Erprobung des Helms in der Truppe freigemacht. Die Erprobung ist seitens TTVG positiv abgeschlossen. Nächster Schritt wird dann die Genehmigung zur Nutzung durch das BAAINBw sein. „Der grundsätzliche Bedarf für die Nachtsichtflugfähigkeit mit dem Waffensystem A400M unter Zuhilfenahme von Nachtsichtgeräten ist evident und operationell von höchster Bedeutung für die Luftwaffe“, blickt Hauptmann Frielinghaus zurück, „die Nachtsichtbrille muss sowohl mit den Lichtquellen im Cockpit und der Außenbeleuchtung des Luftfahrzeugs kompatibel sein, als auch extern sichtbares Licht, beziehungsweise Restlicht, wie auch Infrarotlicht, dosiert aufbereiten“. So war die Integration zusammen mit der Aufnahme für die Atemmaske in den Helm als Trägersystem geboten.

Was dann die Umsetzung bis zum fertigen Helm in kurzer Zeit ermöglichte, war die Bündelung der Ressourcen aus dem Waffensystemunterstützungszentrum 2. Verantwortlich für die konstruktive Planung und zuständig für die Montage sämtlicher erforderli-

ivd

Fairmakler

Sie möchten entspannt kaufen, verkaufen oder mieten? Fairness ist Ihnen wichtig?
Wir helfen Ihnen, die passende Immobilie oder den geeigneten Käufer zu finden.

**wunstorfer
wbauverein**
...weil besser!

Julia Langkopf
Telefon 0 50 31 / 95 45 18
makler@wbauverein.de

cher Aufnahmen zeichnete das Konstruktionsbüro Halterungen. Für die individuelle Anpassung des Fliegerhelms war die Fachgruppe Flugausrüstung der Luftwaffenunterstützungsstaffel Diepholz zuständig. Die technische Umsetzung mit der Herstellung der Umschaltboxen einschließlich der Anschlusskabel und Elektrifizierung der Fliegerhelme leistete schließlich das Systemzentrum 23.

Vom Helm aufs Headset reicht ein Klick

Auch die Umschaltbox für das Notumschaltsystem der Kommunikation zwischen Helm- und Headset-Betrieb ist inzwischen realisiert. Sie erspart das jeweilige Umstecken der Anschlusskabel vom Helm bzw. Headset im Betrieb und wurde in der im Luftfahrzeug befindlichen vorhandenen zylindrischen Aussparungen (Getränkehalter von Pilot und Copilot) integriert. „Das präzise Maß und die vorhandene

Aufnahme (Getränkehalter) für die Umschaltbox bildete schließlich die Grundlage für den ihren Entwurf. Dann konnte sie auch schon im 3D-Drucker geformt werden“, erläutert Hauptmann Frielinghaus. Mit dem Schalter bestückt und verkabelt hatte sie dann wieder die Spezialisten vom Systemzentrum 23.

Maßarbeit mit Maxime

Die Richtschnur für Hauptmann Frielinghaus und die beteiligten Einheiten des WaSysUstgZ 2 ist ihr eigener Anspruch: „Ziel einer jeden Beschaffung sollte es sein, der Truppe durch Einbindung sowohl in der Analyse-, als auch in der Entwicklungsphase, zeitnah das begehrte truppenverwendbare Produkt zur Verfügung zu stellen.“

Text: OTL d.Res. Frank Paehr (WaSysUstgZ 2)

Bilder: Luftwaffe/Simon Weber

Wenn 100 Tonnen keinen Asphalt zum Landen brauchen

Viereinhalb Jahre nach seiner Einführung landet ein deutscher A400M erstmals auf einer Behelfspiste aus Schotter, Sand und Steinen.

Im Mai 2019 trainierten deutsche Soldaten erneut mit ihren spanischen Kameraden und teilten am Ende der Übung den gemeinsamen Erfolg. Sonne und Wolken kennzeichneten den Himmel über Zaragoza. Auf dem Flugplatz Ablitas, im Nordosten Spaniens gelegen, operierten ein deutscher und ein spanischer A400M und starteten und landeten mehrfach auf diesem Behelfsflugplatz. Die Fähigkeit des A400M, keinen Asphalt zum Starten und Landen zu benötigen, wurde hier erprobt und erfolgreich unter Beweis gestellt.

Nachdem in der ersten Übungswoche schon der erste Meilenstein gesetzt wurde, folgte in der nächsten gleich ein weiterer. Zum ersten Mal testete der Truppenversuch des LTG 62 Starts und Landungen mit einem A400M auf

Schotterpiste mit Nachtsichtgeräten. Das „Combat Control Team“ aus Altenstadt hatte hierbei gemeinsam mit den spanischen Kameraden vor Ort unterstützt. Mit an Bord des deutschen A400M waren auch spanische Piloten als Beobachter. Wieder einmal ein Beispiel für eine erfolgreiche spanisch-deutsche Zusammenarbeit auf dem Gebiet des militärischen Lufttransports.

Text: PIZ Lw/S1 Info; Bild: Luftwaffe



Der A400M landet auf einer unbefestigten Landebahn.



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)

Was lange währt wird endlich gut.



Militärpfarrerin Frau Dr. Dierks, Pfarrer Romanus Kohl, sowie OSF Neuhaus und Hptm a.D. Kipp gestalteten einen festlichen und freudigen Gottesdienst.

In einem feierlichen Standortgottesdienst wurde am Gründonnerstag die neue Standortkapelle eingeweiht.

Der Militärpfarrerin Frau Dr. Dierks und ihrem Kollegen, Pfarrer Romanus Kohl von der katholischen Militärseelsorge Hannover, war die Freude anzumerken, als sie mit der versammelten Gemeinde diesen so wichtigen Schritt für den Fliegerhorst und seine Soldatinnen und Soldaten feierten.

Eine spannende Entstehungsgeschichte

Bereits 2010 keimte bei dem damaligen katholischen Standortpfarrer Heribert Weinbrenner der Wunsch auf, dass das Gebäude der alten Passagierabfertigung und ehemaligen Unteroffizierheims ein ideales Gebäude für die Zwecke der Militärseelsorge - evangelisch sowie katholisch - wäre. War doch bereits abzusehen, dass zukünftig ein ganz neues Gebäude zur Passagierabfertigung an einen dafür viel geeigneteren Ort zur Verfügung stehen würde.

Nicht nur, dass der große Saal einen hervorragenden Kirchenraum abgeben würde, auch für Büro- und Lagerräume wäre ausreichend Platz vorhanden. Aber vorerst mussten sich alle mit einem Provisorium begnügen. Mit Abriss des alten Gebäudes Nummer 19 - es beherbergte Truppenbücherei, Kartenlager und Kapelle - zog die Kirche unter das Dach des Gebäudes 7. Für fast neun Jahre war dort in einem gut 80 Quadratmeter großen Raum Heimstadt für viele Standortgottesdienste, Taufen und auch Trauerfeiern.

Dann kamen drei günstige Umstände zusammen: Zum einen wurde das evangelische Militärpfarramt Wunstorf 2016 neu eröffnet und mit Militärpfarrerin Dr. Alexandra Dierks und Pfarrhelferin Ute Ebner neu besetzt. Zum anderen wurde das seit so langer Zeit beäugte Gebäude 16 frei, denn die neue Passagierabfertigung wurde bezugsfertig.

Und zu guter Letzt setzte sich der Kommodore des LTG 62, Oberst Ludger Bette, mit Nachdruck für das Projekt ein. Ein Umzug der Militärseelsorge in das Gebäude 16 würde, so die Überlegung, für eine räumliche Konzentration aller Ressourcen des „psychosozialen Netzwerks“ sorgen.

Nun fehlte es nur noch an der Ausführung. Aufgrund infrastrukturentlicher Bestimmungen sind für eine solche Baumaßnahme auch zeitliche und haushaltstechnische Rahmenbedingungen zu beachten. Also blieb nichts anderes übrig, als selbst einen erheblichen Teil der Arbeiten zu verrichten.

Hptm a.D. Holger Kipp, der vor Frau Dr. Dierks die Belange der evangelischen Militärseelsorge im Auftrag des Militärbischofs in den Bereichen gottesdienstliche Versorgung und Seelsorge im Nebenamt wahrgenommen

hatte, war von Beginn an in das Projekt eingebunden.

„Wohl mehr in geistiger Umnachtung als im Angesicht dessen, was für ein Arbeitspensum auf mich zukommen würde, sagte ich zu, zu helfen“, so Kipp. Das Angebot umfasste den Innenausbau des Gebäudes im Trockenbau.



Eine gute Planung steht am Anfang des Projektes: Frau Dr. Dierks, Hptm Lorenz und Kerstin Carbow.

Zusammen mit dem Infrastrukturoffizier des LTG 62, Hauptmann Thorsten Lorenz, wurde der Bauplan erstellt. Im Mai 2017 fand die erste Begehung des Gebäudes statt. Am 22. Oktober 2018 ging es dann endlich los.

Die Luftwaffenpioniere des LTG 62 kümmerten sich um den Tiefbau - immerhin ihre Kernkompetenz. Sie gestalteten die Terrasse des Gebäudes neu. Platten wurden hochgenommen und recycelt, der Untergrund erneuert und verfestigt. Zusätzlich wurde ein gepflasterter Weg seitlich des Gebäudes angebracht. Die Kapelle sollte ja auch nach Dienst über den Seiteneingang begehbar und nutzbar sein. Aber auch Wanddurchbrüche und Mauerarbeiten wurden ausgeführt.



Die freiwilligen Helfer der Luftwaffenpioniere und der F-Staffel des Geschwaders mauerten und gestalteten das Außengelände.



Aber auch Wanddurchbrüche und Mauerarbeiten erledigten die Kameraden, von der Startbahn-pioniertruppe. Oft eine ziemliche Ochseerei mit viel Dreck.

Oberstabsfeldwebel a.D. Klaus Vogtschmidt und Hauptmann a.D. Holger Kipp kümmerten sich unentgeltlich in ihrer Freizeit um den Innenausbau. Bauholz wurde angefahren, Wände im Holzständerbau aufgestellt und der Altarraum bekam einen erhöhten Fußboden. Abschließend wurden die Büroräume hergestellt und eine ausgeklügelte Verkabelung für eine zukünftige „Soundanlage“ eingebracht. Im Zuge des Bauunterhaltes wurden abschließend Malerarbeiten ausgeführt.



Eine Vielzahl von unterschiedlichen Handwerksleistungen wurde in der Freizeit mit Bravour erledigt.

Die Technische Gruppe steuerte ein wundervolles großes Standkreuz aus Edelstahl bei. Dieses steht vor dem Gebäude und weist auf seinen Zweck hin.

Eine bauliche Besonderheit ist die gebogene Altarrückwand. Sie vermittelt mit ihrem Altarbild - einem Jesus Antlitz - dem Gottesdienstbesucher nicht nur ein bergendes und sammelndes Gefühl, sondern sie verleiht dem Kirchenraum eine ganz charakteristische Akustik.

Die farbliche Gestaltung des Innenraums geht auf ein Konzept der Künstlerin Kerstin Carbow zurück. Sie war es auch, die das Altarbild entwarf. Es ist ein Juwel in diesem Haus geworden.

In der Woche vor Gründonnerstag 2019 war dann alles fertig. An der fach- und sachgerechten Ausführung aller Bauarbeiten gibt es keinen Zweifel. Alle Mitarbeitenden hatten trotz einiger Durstphasen viel Spaß an der Umsetzung des Projektes, sodass sich alle Beteiligten von dieser Freude, ein gemeinsames Ziel erreichen zu wollen, anstecken ließen.

**Nun steht sie da, unsere Fliegerhorstkapelle.
Ein Ort, der einlädt und an dem gut Sein ist.**

Text: Holger Kipp, Hauptmann a.D.
Fotos: S1 Info/H. Kipp/Werner Koch



Die Fertigung der konkaven Form der Altarwand war eine besondere Herausforderung für Hptm Kipp. Mittig und in der Waage sollte das Altarbild angebracht sein.

MENSCHENSOHN – Das Altarbild der Kapelle auf dem Fliegerhorst

Als bildende Künstlerin und Diplom-Designerin verbinde ich auf sehr subtile Weise die Bereiche Kunst,



Künstlerin Kerstin Carbow bestimmt den richtigen Platz für ihr Werk.

Heilung und Spiritualität miteinander. Dazu nutze ich gleichermaßen die Kraft der Farben und der Worte. Meine Kunst ist niemals nur schmückendes Beiwerk, sondern nimmt auf sensible Weise an den Prozessen teil, die sich im Raum ereignen. Mein Schlüssel dafür ist Empathie: Ich habe im Laufe der Zeit gelernt, mit großer Sicherheit meiner Intuition zu

folgen. Ich vertraue meinen Wahrnehmungen und mache sie durch Farbe und Wort sichtbar. Durch Gespräche und aufmerksames Lauschen habe ich behutsam ertastet, was meine Auftraggeberin für Wünsche im Herzen trägt, was die zukünftigen Nutzer dieses Raumes wohl für Bedürfnisse an diesen Raum haben - und ebenso, was diesem geschichtsträchtigen Ort angemessen ist. Aus einem Meer der künstlerischen Möglichkeiten kristallisierte sich heraus, dass für diese Kapelle ein Christusantlitz gebraucht würde. Allerdings kein Schmerzensmann und kein Gekreuzigter. Sondern einer von uns, der mitten unter uns ist. Ein Menschensohn. Ein Bruder. Er sollte nicht, wie wir es auf historischen Vorbildern sehen können, den Blick verklärt gen Himmel wenden oder die Augen in sich kehren – nein, er sollte mich direkt angucken. Ich sollte mich von ihm gemeint fühlen. Und es sollte sich so anfühlen, als würde der Christus mir direkt ins Herz schauen.

Wie beginnt man nun mit so einer besonderen Aufgabe? Wie malt man ein Altarbild?

Es gibt äußere und innere Aufgaben zu bewältigen. Zum einen ist da die Recherche. Was bietet mir die Historie an? Was haben meine Künstlerkollegen der vergangenen Jahrhunderte bereits geleistet? Natürlich habe ich auch Leonardo da Vinci, das Turiner Grabtuch und etliche Ikonen studiert. Danach folgt das Vertiefen und Ordnen. Was kann ich aus der Geschichte lernen und was möchte ich heute, für diesen Ort, gestalten? Mein Fokus lag natürlich auch auf den Ereignissen des 2. Weltkriegs. Trägt Anerkennung einer Schuld bereits zur Heilung von Wunden bei...? Das waren Fragen, die ich im Herzen bewegte. - Darüber hinaus habe ich nicht nur die Gesichter von Mitteleuropäern studiert, sondern auch die Physiognomie von Menschen, die im Nahen Osten leben. Der historische Jesus lebte schließlich in Galiläa. Das ist nicht weit entfernt von Syrien, von Afghanistan, vom Iran und Irak. Alles Brennpunkte unserer Gegenwart. Und alles zusammen genommen hat eine Wirkung auf mein Bild. Denn alles ist mit allem verbunden. Dennoch ist das Antlitz auf dem Bild keinesfalls der Versuch eines Portraits des historischen Jesus. Es ist eher eine Art „Kern des Menschen an sich“; etwas, das in uns allen steckt und in dessen Spiegel wir uns wiederfinden können. Vielleicht ist es unser Gottesfunke...? Dann kommt natürlich die künstlerische Technik.

Wie „wächst“ so ein Bild?

„Vielschichtigkeit“ ist hier das rechte Wort für meine Technik. Da ist zum einen die sehr wichtige und spezielle Grundierung der Leinwand, in die ich auch Worte und Texte hineinschreibe und einritze; schließlich steht geschrieben: „Am Anfang war das Wort.“ - Auf den Grund collagiere ich viele Schichten von zartfarbigen Seidenpapieren und dünnen Einwickelpapieren und lege damit die Flächen und teilweise die Konturen des Gesichts an. Darüber kommt, mehr geschrieben als gezeichnet, in vielen überlagernden Strukturen die Hell-Dunkel-Verteilung, so dass langsam ein Antlitz daraus erwächst. Diesen Prozess wiederhole ich viele Male Schicht für



Der beste Umzug,
den wir je hatten.

Ihr Profiteam für Umzüge im In- und Ausland

- individuelle Betreuung während der gesamten Abwicklung
- Umzugsqualität auf höchstem Niveau durch Zertifizierung nach ISO 9001 : 2008 und ISO 14001 : 2004

ERWIN WEDMANN
EUROMOVERS
EUROPEAN MOVER PARTNERSHIP

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

Schicht. Hinzu füge ich dann irgendwann die Farben, die in zarten Lasuren übereinandergeschichtet werden und so die Plastizität und die Stimmung des Bildes erwirken.

Dies sind äußere Prozesse, die gefühlt etwa ein Drittel der Arbeit ausmachen. Die verbleibenden zwei Drittel sind innere Arbeit. Und gerade dies kann zeitaufwändig und manchmal richtig anstrengend sein!

Erstens: viel Lesen. Die vier Evangelien in verschiedenen Übersetzungen. Dann Sekundärliteratur über das Erdenleben von Yeshua ben Yosef, den wir Jesus von Nazareth nennen.

Zweitens: intensiv Musik hören. Vorzugsweise Mendelssohn, sowie Kantaten und die Johannes-Passion von Johann Sebastian Bach. Und eine ergreifende Aufnahme des War-Requiem von Benjamin Britten - das indirekt einen Bezug zu diesem Ort hat, denn dieses Werk wurde komponiert für die neu erbaute Kathedrale von Coventry und dort 1962 uraufgeführt.

Drittens: Danach folgt eine lange Phase der Kontemplation, in der ich innerlich ordne und strukturiere und das Erfasste mit meinen eigenen Wahrnehmungen und Empfindungen abgleiche. In dieser Phase entstehen auch Skizzen und Farbproben.

Viertens: Vertrauen ist auch sehr wichtig zum Schaffen von Kunst.

All die Einseitigkeiten hinter mir lassen, die falschen Erwartungen, die Zweifel, die Ängste vor dem Scheitern. Die eigene Verletzlichkeit, die gleichzeitig unendliche Stärke ist, nutzen. Der Weisheit des Lebens vertrauen und fest an die heilende Kraft der Kunst glauben. Vertrauen in das eigene Können haben – und den unkalkulierbaren Rest dem Schöpfer übergeben. „Male Du durch mich.“

Fünftens ist da noch mein eigenes kleines Ich mit all seinen Erfahrungen. Mein eigenes Leben wurde exakt während des Entstehens des Bildes mächtig hin und her geschüttelt. Es ging wirklich um Leben und Tod und die nackte Existenz. [...] Das war eine erschütternde und leidvolle Erfahrung, die selbstverständlich auch ihre Spuren auf dem Bild hinterlassen hat.

Doch gerade dies alles macht unser Menschsein aus. Angst, Verzweiflung, Schmerz und Traurigkeit



gehören zum Leben. Auch Jesus hatte Todesangst. Auch er weinte, als er seinen Freund Lazarus verloren hatte. Durch seine Menschwerdung sind ihm irdische Gefühle und Emotionen nicht fremd gewesen. Er ist kein Heiliger, der auf einer Säule sitzt, und kein entrückter Meister, der in einer Wolke schwebt, sondern er ist einer von uns. Einer der mit uns fühlt, weil er weiß, wie es sich anfühlt, ein Mensch zu sein. Er ist ein Tröster voller Mitgefühl, Güte und Barmherzigkeit.

Und darum heißt mein Bild „Menschensohn“.

Der französische Schriftsteller André Gide soll gesagt haben: „Jedes Kunstwerk ist eine Zusammenarbeit zwischen dem Künstler und dem lieben Gott. Und je weniger der Künstler dazu beiträgt, desto besser wird es.“ Das mag gewiss auch bei diesem Werk stimmen. Ich danke daher von Herzen für die Führung des Schöpfers - der sicher meine Hand gelenkt hat - und halte es voller Staunen und Demut mit dem Mystiker Rumi: „Ich bin die Flöte, doch die Musik ist Dein.“

Möge dieser schöne Raum den Menschen Geborgenheit und Herzensruhe schenken. Denn Frieden beginnt immer in uns selbst.

Gekürzte Ansprache der Künstlerin Kerstin Carbow zur Einweihung am Gründonnerstag 2019

Typisch genossenschaftliche Idee:
Einer für alle, alle für einen.

„Was einer alleine nicht schafft, das schaffen viele.“

Das ist unser Prinzip seit über 170 Jahren. Denn als Genossenschaftsbanken sind wir unseren über 18 Millionen Mitgliedern verpflichtet. Wie auch Sie von der genossenschaftlichen Idee profitieren können, erfahren Sie bei einem Beratungsgespräch in unserer Geschäftsstelle oder unter: www.vbnienburg.de

Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir machen den Weg frei.

Volksbank eG 
Nienburg - Steyerberg - Stolzenau/Uchte - Wunstorf

Der Traum vom Fliegen

„Many happy landings und Hals- und Beinbruch“, wünscht der Kommodore des Lufttransportgeschwaders 62 (LTG 62), Oberst Ludger Bette, sieben jungen Piloten. Sie haben die fliegerische Grundlagenausbildung von Transportflugzeugführern der Bundeswehr erfolgreich absolviert. Am 14. Juni 2019 erhielten sie in offiziellem Rahmen den Militärluftfahrzeugführerschein und das Tätigkeitsabzeichen Luftfahrzeugführer, die „Schwinge“.

Eine fordernde Ausbildung

Hinter den sieben jungen Männern des Lehrgangs 08/17 liegen 23 Monate fordernder theoretischer Unterrichtseinheiten und praktischer Ausbildung. Die angehenden Piloten kamen immer wieder an ihre Grenzen. Grund dafür sind die zwei sechsmonatigen Theorieblöcke, die praktische Sichtflugausbildung in Goodyear/Arizona (USA) und die praktische Instrumentenflugausbildung von Bremen aus. Während des praktischen Ausbildungsteils in den USA absolvierten die Flugschüler 137 Flugstunden auf einmotorigen Luftfahrzeugen. Der letzte Ausbildungsabschnitt ist die Instrumentenflugausbildung mit 97 Flugstunden auf dem zweimotorigen Cessna Citation Jet CJ1+. Die angehenden Piloten müssen sich dabei in Ausbildungs- und Überprüfungsflügen beweisen.



Der Moment: Die „Schwinge“ kommt an die Jacke.

Oberstleutnant Jens Kolaschnik, Staffelpkapitän der 4. Fliegenden Staffel des LTG 62, beschreibt die Ausbildung im Ergebnis als „Rüstzeug, das eine mehr als solide Grundlage bietet“ für den weiteren Weg der Piloten in der Luftwaffe und der Marine.



Bernd Krohme, Leiter der Verkehrsfliegerschule Bremen, und Oberst Bette überreichen den Preis für den Lehrgangsbesten an Oberleutnant Florian Henseke.

Neben dem Beherrschen der modernen Systeme kommt es vor allem auf die Grundvoraussetzungen an. Teamfähigkeit, Verantwortungsbewusstsein und körperliche Belastbarkeit sind besonders wichtig. Für die jungen Piloten geht es jetzt in ihre Einheiten bei der Luftwaffe und Marine.

Kooperation mit der Lufthansa

Seit über 50 Jahren werden die Flugschüler für Transportflugzeuge der Bundeswehr in Bremen an der Verkehrsfliegerschule der Lufthansa ausgebildet. Ausbilder und Fluglehrer der Lufthansa Aviation Training und der 4. Fliegenden Staffel des LTG 62 unterrichten die Flugschüler. „Dafür möchte ich mich hier stellvertretend für alle herzlich bedanken“, so Oberst Bette.

Im Kreis der Militärluftfahrzeugführer

Mit bestandenem Prüfungsflug ist das Ziel nun erreicht. „Nach über 1000 Stunden Theorie und über 200 Flugstunden haben Sie bewiesen, dass Sie in der Lage sind, ein Luftfahrzeug sicher zu führen“, stellt Oberst Bette klar. Einzeln treten die jungen Piloten aus der Formation und erhalten den Militärluftfahrzeugführerschein und die „Schwinge“. Diesen Moment haben sie lange herbeigesehnt. Ein Meilenstein in der Karriere der jungen Soldaten. Sie haben ihren Traum vom Fliegen wahrgemacht.

Text/Foto: Jonas Geck, Oberleutnant d. R.



Bequem
ist einfach.



ssk-wunstorf.de

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

Stadtsparkasse
Wunstorf

Spanische Luftwaffe erhält A400M Simulator: LTG 62 im Test-Team

Zaragoza ist die Hauptstadt der Region Aragonien im Nordosten Spaniens. Hier liegt die Heimat der spanischen A400M Flotte. Ende 2016 lieferte Airbus das erste Luftfahrzeug dorthin. Das Geschwader 31 betreibt bis dato vier A400M und wird in den nächsten Jahren bis auf 27 Flugzeuge gleichen Typs aufwachsen.

Die Aus- und Weiterbildung der A400M Piloten wird heutzutage fast ausschließlich auf modernen Full-Flight-Simulatoren durchgeführt. Vor der ersten Schulung der Flugzeugführer in einem solchen High-Tech-Gerät liegt die Beschaffung, die Installation vor Ort und zu guter Letzt eine intensive Test- und Abnahmephase.

Die letzte Phase wird immer in einem Team aller beteiligten Parteien durchgeführt. Hierbei handelt es sich um die Firma Airbus als Flugzeughersteller, THALES U.K. als Hersteller des Simulators und natürlich dem Kunden.

Im A400M Projekt geht allerdings nichts ohne die Rüstungsagentur OCCAR und diese wiederum versucht zu den Testphasen Mitglieder eines akkreditierten Testteams einzuladen. Das Zauberwort heißt „Buyers-Qualification-Test-Team“ oder kurz BQTT. Als Simulatoroffizier der Ausbildungsinspektion des LTG 62 ist Oberstleutnant Fälber Mitglied im BQTT und durfte für zwei Wochen nach Zaragoza reisen, um den neuen Simulator zu testen.

Die gesamte Testphase dauert ca. 2,5 Monate. Täglich werden die unterschiedlichsten Flugzeugsysteme wie Elektrik, Hydraulik, Flugsteuerung usw. überprüft. Im Cockpit ist der Platz auf sechs Sitzplätze beschränkt. Die Besatzung besteht daher immer aus zwei Piloten, einem Testleiter und einem Protokollführer. Optional können noch zwei weitere Personen mitfliegen. Das bietet sich vor allem dann an, wenn Produkte von Drittfirmen überprüft werden, wie z.B. die Visual-Database.

Die Ergebnisse eines Tages werden am Nachmittag in einem Debriefing zusammengefasst. Alle auch noch so kleinen Fehler kommen hier auf den Tisch und werden vom Team in der Dringlichkeit priori-



OTL Fälber (2.v.li.) war Teil des Testteams.

siert. Auf dieser Basis müssen die beteiligten Ingenieure die aufgetretenen Fehler verstehen und gemäß der von den Prüfern gesetzten Dringlichkeit beheben.

Nach dem Testen von einzelnen Systemen steht in regelmäßigen Abständen ein sog. Fly-Out an. Das bedeutet nichts anderes, als dass man ungestört von A nach B fliegen kann. Der Flug wird von den Piloten geplant. Der Testleiter bekommt einen groben Ablaufplan und spielt dann nach Rücksprache die gewünschten Situationen ein. Das geht von Notfällen über schlechtes Wetter und Turbulenzen bis hin zu möglichen Zusammenstößen. Im Ergebnis versucht der Pilot zu bewerten, ob das Verhalten des Simulators dem des echten Flugzeugs gleicht, oder zumindest sehr nahekommt.

Oberstleutnant Fälbers Eindruck war durchaus positiv. Die Arbeit mit dem gesamten Testteam war sehr gut. „Vor allem während der Fly-outs habe ich festgestellt, dass ein spanischer und ein deutscher Pilot ohne Probleme miteinander fliegen können. Die gemeinsame Vorschriftenlage macht das möglich.“, so Fälber.

Text und Bild: Oberstleutnant Fälber

GILDE-BRÄU ECK

sky Sportsbar

Großbildleinwand * Raucherlounge
Familien- oder Betriebsfeiern bis 80 Personen

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

Internet: www.gildebraeueck.de



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

Absetzen aus der Luft erprobt

Wie können Material oder Hilfsgüter direkt und ohne Zeitverzögerung an schwer zugängliche Orte gebracht werden? Die Lösung: Sie werden direkt über dem Ziel aus einem Flugzeug abgesetzt, wobei die Lasten - im Gegensatz zu einem „Abwurf“ - mit Fallschirmen versehen sind. Dieses Verfahren wurde jetzt mit einem A400M durch den Truppenversuch des Lufttransportgeschwaders 62 (LTG 62) erfolgreich erprobt.



Strahlender Sonnenschein und beste Bedingungen am Himmel über dem Absetzplatz in Altenstadt.

In circa 300 Metern Höhe nähert sich ein A400M des LTG 62 mit geöffneter Laderampe. Bei 240 km/h werden aus dem Laderaum Paletten abgesetzt, die am Fallschirm hängend, punktgenau im vorher festgelegten Ziel landen. Ein voller Erfolg. Verwendet wird hierbei das Container Delivery System. Es ist das derzeit gängigste Verfahren für das Absetzen von Lasten aus der Luft. Es ist ein "Low Cost" Verfahren. Hierbei wird mit relativ einfachen Mitteln, wie u.a. Sperrholzplatten, ein Container aufgebaut. An dem Container, der bis zu einer Tonne Material aufnehmen kann, wird ein Fallschirm befestigt. Ein A400M kann bis zu 24 solcher CDS Lasten auf einmal absetzen.

Viele Bereiche waren am Gelingen dieser Erprobung beteiligt. Der Truppenversuch des LTG 62 wurde hierbei durch die Wehrtechnische Dienststelle 61 (WTD 61) und den Ausbildungsstützpunkt Altenstadt unterstützt. Die WTD 61 hat hierbei die einge-

setzten CDS-Lasten entwickelt und zur Verfügung gestellt. Der Stützpunkt Altenstadt stellte neben dem dortigen Absetzplatz auch das "Combat Control Team" zur Verfügung und baute die Lasten nach der Landung wieder auf. Eine mehr als gelungene Teamleistung.

**Text: ROS Buschhorn
Bilder: OSG Simon Otte**



Die angebrachten Leinen lösen den Fallschirm automatisch aus.



Gute Kommunikation von Cockpit zum Technischen Ladungsmeister im Laderaum und mit dem CCT am Boden sind der Schlüssel zum Erfolg.

WIR BRINGEN GUTEN GESCHMACK

Entdecke die Welt der
Störtebeker
Bräuspezialitäten!

Getränke Heidorn

WUNSTORF & STEINHUDE am Meer

Industriestraße 10

Großenheidorner Straße 61

Neuer Direktor für die A400M-Ausbildungseinrichtung des LTG 62

A400M Piloten, Technische Ladungsmeister und Luftumschlagpersonal. Jeder, der in dieser Form mit dem A400M zu tun hat, wird in Wunstorf von einem erfahrenen und qualifizierten Team ausgebildet. Seit Ende April 2019 hat diese A400M-Ausbildungseinrichtung einen neuen Direktor. Im Rahmen eines militärischen Appells wurde die Leitung durch den Kommodore des LTG 62, Oberst Ludger Bette, an Major Christoph Schwarze übertragen. Er übernimmt die Aufgabe von Oberstleutnant Robert Schenk, der zukünftig küstennaher tätig sein wird und das LTG 62 verlässt. Für Oberst Bette sind solche Ereignisse „wichtige Wegmarken, denn es sind vor allem Menschen, die das Gesicht und den Charakter von militärischen Einheiten prägen.“ Er dankte Oberstleutnant Schenk für die geleistete Arbeit. Mit seiner außergewöhnlich hohen intellektuellen Leistungsfähigkeit habe er sich großen Respekt erworben. „Wir verlieren einen sehr leistungsfähigen Stabsoffizier, der sich um die A400M-Ausbildung verdient gemacht hat.“

„Im Herzen bin ich dem LTG 62 verbunden“
Oberstleutnant Robert Schenk war als Direktor der Ausbildungsinspektion u.a. hauptverantwortlich für die vielseitigen Lehrgänge und Schulungen in seiner „Schule“. Hierzu gehören insbesondere die Lehrgangsinhalte und deren Abstimmung mit rechtlichen oder technischen Veränderungen. All dies sei, wie Oberstleutnant Schenk in seiner Rede schilderte, nicht ohne sein Personal möglich gewesen. Er dankte allen ausdrücklich „für die kontinuierlich hohe Qualität der Ausbildung. Nur aufgrund des hohen persönlichen Einsatzes jedes Einzelnen und dem Leben und Arbeiten für die Sache war dies möglich.“



Oberst Bette mit dem scheidenden OTL Schenk (li.) und dem neuen Direktor, Major Schwarze.

Seinem Nachfolger wünsche er „das richtige Händchen, um die richtigen Entscheidungen treffen zu können.“ Für Oberstleutnant Schenk ist jedoch klar, dass er „Im Herzen immer dem LTG 62 verbunden sein wird“.

Am Aufbau der Ausbildungsinspektion beteiligt

Für die Angehörigen der Ausbildungsinspektion ist der neue Direktor kein unbeschriebenes Blatt. Major Schwarze ist selbst A400M-Pilot. Er war in den vergangenen zweieinhalb Jahren als Einsatzstabsoffizier in der 1. Fliegenden Staffel des LTG 62 tätig. Davor war er – damals noch als Angehöriger der Ausbildungsinspektion - an deren kontinuierlichen Aufbau beteiligt. Er freue sich ganz besonders diese spannende, aber auch fordernde Führungsposition zu übernehmen.

Er bedankte sich bei Oberstleutnant Schenk für die „hervorragende Führungsarbeit bei der Weiterentwicklung der Ausbildungsinspektion als zivil anerkannte Ausbildungseinrichtung für den A400M“. An sein neues Team gerichtet verdeutlichte er, dass weitere große Herausforderungen vor dem LTG 62 stünden, die gemeistert werden wollten. „Also packen wir es an! Gemeinsam!“, so Schwarze.

Text: ROS Martin Buschhorn
Foto: HF Stefan Lürer

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

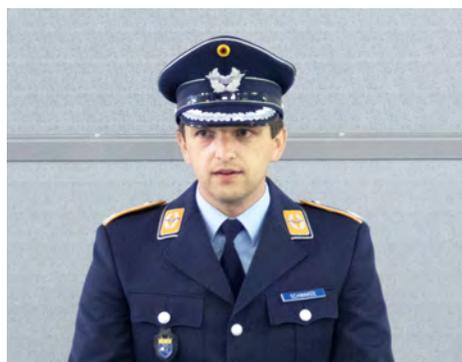
Redaktionelle Mitarbeit:
Pressestelle LTG 62,
Email: ltg62pressestelle@bundeswehr.org

Anzeigenredaktion
Hans-Jürgen Hendes, Am Hüppefeld 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.



OTL Schenk verabschiedet sich;
Major Schwarze übernimmt.



Über 130 Jugendliche beim Zukunftstag des LTG 62

Strahlender Sonnenschein auf dem Fliegerhorst in Wunstorf. Beste Rahmenbedingungen für die Mädchen und Jungen, die sich für den Zukunftstag in der Heimat des A400M interessiert haben. In zwei getrennten Veranstaltungen konnten sie in die verschiedenen Berufsbilder hereinschnuppern.

Teilnehmen konnten an beiden Veranstaltungen alle Schülerinnen und Schüler, die am 28. März bereits 15 Jahre alt waren. Um sich einen der begehrten Plätze zu sichern, konnten sie sich auf den offiziellen Plattformen www.girls-day.de, oder www.boys-day.de anmelden – und das taten sie zahlreich. Die 75 Plätze für die Jungen waren bereits Ende Februar 2019 komplett vergeben und auch beim GirlsDay hatten sich über 50 Mädchen angemeldet. Hierfür nahmen sie auch Anreisen von über 100 km in Kauf.



Ob Infusion, Beatmung, oder Krankenwagen – die Jungs konnten alles plastisch miterleben.



Probesitzen im Cockpit des A400M.

Den „Girls“ wurden hauptsächlich Einblicke in die technischen Berufe, sowie das Berufsbild der Soldatin ermöglicht. Ob als Pilotin, Technische Ladungsmeisterin oder Luftwaffen-Pionierin, alles war vertreten.

Das Programm des BoysDay hingegen zielte auf die zivilen Ausbildungsberufe in der Bundeswehr, die eher „typisch weiblich“ sind, wie z.B. die Ausbildung zum Medizinischen Fachangestellten.

Die vielen konkreten Fragen zu den Ausbildungen und den beruflichen Möglichkeiten konnten direkt aus erster Hand beantwortet werden. An den einzelnen Stationen standen Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner zur Verfügung, die in dem jeweiligen Beruf auf dem Fliegerhorst tätig sind. Unterstützt wurden Sie durch eine Karriereberaterin des Karrierecenters der Bundeswehr in Hannover.

Julia und Lisa, beide 15 Jahre alt, waren von ihrem Besuch begeistert. Was die beiden gesehen haben, kann in einem Youtube-Video der Bundeswehr miterlebt werden.

Text: ROS Buschhorn/
Foto: OSG Simon Otte; HG Fiona Klatt



Für alle gab es Essen aus der Feldküche.

Azubis des LTG 62 stellen auf „IdeenExpo“ aus

Strahlender Sonnenschein auf dem Messegelände in Hannover. Tausende Schülerinnen und Schüler strömen auf die 110.000 m² große Veranstaltungsfläche. Alle wollen sich bei rund 270 Ausstellern über Ausbildungsmöglichkeiten informieren. Die Ausbildungswerkstatt (ABW) des LTG 62 ist dabei auf dem Stand der Bundeswehr vertreten.

Direkt am Eingang der Messehalle liegt der Stand und animiert die jungen Menschen zum Ausprobieren und selber machen. Aktuelle Azubis der ABW geben Informationen aus erster Hand. Einer von Ihnen ist Robin Kreft aus Stadthagen. Er macht die Ausbildung zum Elektroniker für Geräte und Systeme und ist im zweiten Lehrjahr. Für ihn eine tolle Erfahrung. „Es macht Spaß, den vielen Schülerinnen und Schülern meinen Job zu zeigen und was ich in meiner Ausbildung lerne.“

Robin Kreft und seine Mit-Azubis stellen dabei mit dem Beruf des Elektroniklers nur eine der vielen Möglichkeiten einer zivilen Ausbildung bei der Bundeswehr vor.

So werden in jedem Jahr alleine in der ABW in Wunstorf, 12 Ausbildungsplätze für Elektroniker (Geräte und Systeme) und 20 für Fluggerätmechaniker (Fachrichtung Instandhaltung) angeboten.



An der durch die Azubis selbst gebauten Drohne erklärt Robin Kreft, wie seine Ausbildung abläuft.



Eine ruhige Hand ist beim „Heißen Draht“ gefragt. Auch diesen haben die Azubis selbst gebaut.

Daher werden sie von speziellen Karriereberatern unterstützt, die vor Ort über alle beruflichen Möglichkeiten bei der Bundeswehr informieren können. Nur im zivilen Bereich sind dies schon rund 40 Ausbildungsberufe.



Ein Blicklicht selber zusammenbauen und löten – auch das ist möglich.

Günter Meinders hat sich daher sehr über die Einladung gefreut, auf dem Gesamtstand der Bundeswehr mit vertreten zu sein. Er ist der Leiter der Ausbildungswerkstatt und mit seinem Team verantwortlich für über 100 Azubis. „Für uns ist dies die Chance, die ABW des LTG 62 als zivilen Arbeitgeber zu präsentieren und das auf sehr großer Bühne“, so Meinders.

Bei einem Besuch auf der Messe hat er dabei den Blick über den Tellerrand geworfen und festgestellt „wir brauchen den Vergleich mit anderen nicht zu scheuen“. Text: ROS Buschhorn; Foto: OSG Simon Otte

UMZUG?

Wir sorgen für den perfekten Ablauf!

Ihr Profiteam für Umzüge im In- und Ausland

Georg Gerdes
Ludwig-Richter-Straße 2, 31515 Wunstorf
Tel 05031/4044 Fax 05031/704639
Georg.Gerdes@t-online.de

Rufen Sie uns
an!
05031 / 40 44

Ihr Umzugsspezialist
Gerdes

Wenn eine Reporterin das Mikro gegen A400M-Steuer tauscht

Franziska Müllers ist Reporterin für das ProSieben-Format „taff“. In ihrer Reportagereihe „taff hautnah“ probiert sie verschiedene Berufe aus und stellt diese vor. Für Ihre aktuelle Folge „Traumberuf Pilot bei der Luftwaffe“ ist sie bei Lufttransportgeschwader 62 (LTG 62) in eine Fliegerkombi geschlüpft. Drei Tage lang begleitete sie A400M-Piloten und Technische Ladungsmeister (TLM) bei deren Ausbildung und täglichen Arbeit.

Zunächst einmal hieß es für die Reporterin, die „Schulbank“ zu drücken. In der Ausbildungsinspektion des LTG 62 nahm sie am theoretischen Unterricht der TLM-Schüler teil. Unterrichtsinhalt waren z.B. die Berechnung von Schwerpunkten von Ladungsstücken. Generell berechnet dies natürlich ein Computer. Sollte dieser jedoch einmal nicht zur Verfügung stehen, müssen die TLM dies auch ohne Unterstützung berechnen können.



Den Unterricht übernehmen erfahrene und qualifizierte Technische Ladungsmeister.

Ausbildung auf dem aktuellen Stand der Technik
Für die Unterrichte stehen spezielle eigenentwickelte Lernmodule zur Verfügung, bei denen interaktiv gearbeitet wird. Je nach Inhalt können so z.B. die Auswirkungen beim Betätigen eines Schalters direkt visualisiert werden.

Einmal selbst den A400M steuern

Zunächst gilt die Frage zu klären: Wie werden A400M-Piloten ausgebildet?



Alles Startklar – Der Flug im Simulator kann losgehen.

Hierzu steht in Wunstorf ein Flugsimulator zur Verfügung, der Flüge realitätsnah abbildet. Für Franziska Müllers bedeutete dies, als Co-Pilotin einen A400M im Simulatorflug selbst zu steuern. Informationen und Erfahrungen aus erster Hand sozusagen. 90 Minuten ging es im Luftraum rund um Wunstorf darum, das modernste Transportflugzeug der Luftwaffe zu fliegen. Eine Erfahrung, die für die nächsten zwei Tage wichtig waren.

Was passiert vor dem Start?

Für jeden Passagier beginnt der Flug mit dem Einchecken und dem anschließenden Boarding.



Ganz am Anfang wird der A400M mit Strom versorgt.

Viele Beteiligte haben unzählige Arbeiten verrichtet, bevor die Besatzung mit den Startvorbereitungen im Cockpit beginnt und die Beladung des Flugzeuges abgeschlossen werden kann. Die vielen Handgriffe sind für die Crew Routine – für Franziska Müllers ist jeder etwas Neues.



Auch im Cockpit sind vor dem Start viele Checks durchzuführen.

Mitflug nach Jordanien

Doch wie kann man den Alltag der Piloten und TLM miterleben? Am besten bei einer ganz normalen Mission. Wöchentlich fliegen die A400M des LTG 62 nach Jordanien, um Soldatinnen und Soldaten sowie Material dorthin zu transportieren oder wieder zurück nach Deutschland zu fliegen. Nun hieß es für Franziska Müllers, das Erlernte umzusetzen. Unter den wachsamen Augen der Crew konnte sie mit anpacken und hautnah miterleben, wie ein „echter“ Flug abläuft.

Text: ROS Martin Buschhorn
Foto: Martin Buschhorn / OSG Simon Otte

Blinde und Sehbehinderte auf der Piste

Am 25. Mai fand auch dieses Jahr wieder die Aktion unter dem Arbeitstitel "Blinde fahren Auto" statt. Unter Federführung des Lions Club Hannover Eilenriede und des Landesblindendenverbandes Niedersachsen hatten stark sehbehinderte und blinde Jugendliche die Möglichkeit, einmal selbst hinter dem Steuer eines Autos zu sitzen. Unterbrochen durch den Tag der Bundeswehr im letzten Jahr, war es das vierte Mal, dass die geladenen Jugendlichen zu Gast auf dem Fliegerhorst Wunstorf waren. Die Gäste wurden nach der Ankunft vom Präsidenten des Lions Club Hannover Eilenriede, Herrn Dr. Madan Arora, und dem Kommodore LTG 62, Herrn Oberst Ludger Bette, als Gastgeber begrüßt.



Das Organisationsteam mit Ahrend Mörlins, Stefan Schmädeke, Holger Kipp, Dr. Madan Arora. (v.li.) war mit der Veranstaltung sehr zufrieden.

Für die Vorbereitung und die Durchführung zeichneten Herr Hauptfeldwebel Patrik Sternberg und sein Team sowie Hauptmann a.D. Holger Kipp verantwortlich. Die Fahrschulen Silbermann aus Wunstorf und das Zentrum aus Hannover stellten Fahrzeuge und Fahrlehrer.

Die guten Erfahrungen der letzten Jahre bezüglich der Fahrfertigkeiten der jungen Leute bestätigten sich auch in diesem Jahr. So wurde kräftig Gas gegeben und schnell über die Piste gedonnert. Langweiler gibt es anderswo, aber nicht bei dieser Veranstaltung. Geschwindigkeit und Beschleunigung waren Werte, die die Jugendlichen spürbar erleben konnten und wollten.

Am Ende des Tages traten ca. 120 Gäste, Jugendliche, ihre Eltern und Begleiter, glücklich den Heimweg an.

Text / Foto: Holger Kipp, Hptm a.D.



Auch die Fahrschule von Thomas Silbermann (Mitglied im Freundeskreis), hatte Fahrzeuge und Fahrlehrer bereit gestellt.

Rechtsanwälte - Fachanwälte - Notare

Lange Straße 38 * 31515 Wunstorf



Axel Buddecke
Rechtsanwalt & Notar
Fachanwalt für Verkehrsrecht
ADAC Vertragsanwalt



Michael Schmidt
Rechtsanwalt & Notar
Fachanwalt für Familienrecht
Erbrecht



Felix Buddecke
Rechtsanwalt & Notar
Verkehrsrecht
Mietrecht



Dr. Klaus Fehlig
Rechtsanwalt a.D.
Notar a.D.

Telefon: 0 50 31 - 20 33

Fax: 0 50 31 - 1 57 33

Internet: www.buddecke-schmidt.de

* e-mail: buddecke-schmidt.de

Lothar Krist und seine Hot Five lassen „Satchmo“ aufleben. Der Jazzfrühschoppen am Fliegerhorst ist erneut der musikalische Hit im August !



Wie in den vergangenen Jahren hatten die Veranstalter des traditionellen Jazz-Frühschoppens an der Ju 52-Halle erneut ein gutes Händchen beim Engagement ihrer Kapelle. Mit den Hot Five spielte eine absolute Profi-Truppe der Extraklasse. Lothar Krist verstand es mit dem großen Repertoire seiner Band die 1930er Jahre der „Satchmo Hot Five“ Ära aufleben zu lassen.

In viel freiwilliger Teamarbeit hatten der Freundeskreis, die Traditionsgemeinschaft, der KCL Luthé und die Reservistenkameradschaft Klein Heidorn das Gelände neben der Ju52 Halle für die Gäste hergerichtet. Mit frisch gezapftem Bier, Bratwürstchen

und dem neuen kulinarischen Renner, Bayrischer Leberkäs, wurden die Gäste gut versorgt. Das Wetter hatte eine Hitzepause eingelegt, und so konnten die Besucher das Fest bei einem lauen Westwind genießen.

Auch das Ju52 Museum und die geöffnete Transall wurden zum Hingucker. Die Museumsleitung freute sich dann auch über den regen Besuch. Der Frühschoppen hat mal wieder gezeigt, dass der Fliegerhorst mit seinen Soldaten und Soldatinnen sowie den unterstützenden Vereinen mitten in der Bürgerschaft bis weit in das Umland angekommen ist.

Text/Foto: W. Koch



Lothar Krist und seine Hot Five heizten kräftig ein.



Der KCL und die Reservisten verwöhnten die Gäste.

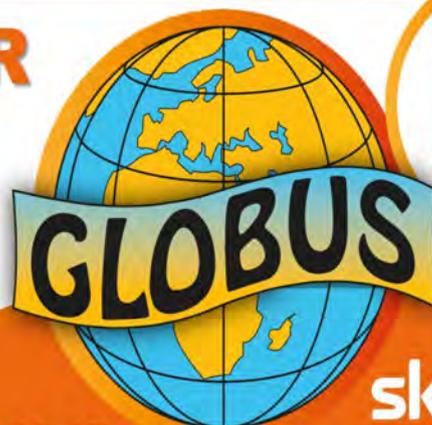


GLOBUS SPORTSBAR

Täglich ab 18 Uhr und zur
1. Bundesliga ab 15 Uhr geöffnet
2. Liga bei 96 Spielen geöffnet

Großzügige Getränkeauswahl,
Baguettes und Pizzen

Vor dem Tore 13 · Steinhude · 05033 - 99 60 40



sky

OFFIZIELLER PARTNER

Hauptbrandmeister Hans Dieter Riesner geht in den wohlverdienten Ruhestand

Hans Dieter Riesner, geboren 1958 in Bückeberg, hat nach seinem Schulabschluss ab 1975 eine Ausbildung im Kfz Bereich absolviert. 1978-1979 hatte er seine ersten Berührungspunkte mit der Bundeswehr als Grundwehrdienstleistender beim 1.PzGrenBtl.32 in Nienburg.

Ab Februar 1987 war er als Feuerwehrmann bei der Heeresfliegerwaffenschule in Bückeberg tätig und als Oberbrandmeister eingesetzt. Im Juli 2014 wechselte er als Zugführer nach Wunstorf, wo er im Juli 2015 zum Hauptbrandmeister befördert wurde.

Sein Aufgabengebiet umfasste die Ausbildung und als stellvertretender Wachabteilungsleiter die herausfordernde organisatorische und einsatztaktische Führung einer Wachschicht im Einsatzdienst auf dem Fliegerhorst in Wunstorf.

Hauptbrandmeister Riesner war ein erfahrener und geschätzter Kollege und Kamerad, der für alle ein offenes Ohr hatte und der sich für die Belange seiner Kollegen und Kameraden eingesetzt hat. Im Juni 2019, nach Vollendung seines 62. Lebensjahres, wurde er in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet.

„Wir wünschen Dir, lieber Dieter, in deinem „Unruhezustand“ alles Gute, Zufriedenheit und Gesundheit. Gemäß dem Wahlspruch der Feuerwehr. Ein dreifaches: Gut Wehr, Gut Wehr, Gut Wehr!“

Text: Feuerwehr Wunstorf/ Foto: OSG Simon Otte



Als Dank gab es von den Kameraden eine Urkunde.



Wenn die Feuerwehr eines richtig gut kann, dann ist es „Wasser marsch!“



**UNCLE SAM'S
AUTOMOBILE**
05031-77 93 15
0171-32 57 651

LIVING LIFE A LITTLE BETTER!



Ihr freundlicher US Car-Händler und Vermieter am Steinhuder Meer

www.driveunclesams.de



Alle Jahre wieder: Lufttransportfliegertreffen“ in Lohr/Main

Bereits bei der Einfahrt nach Lohr am Main konnte man an allen Einfallstraßen das Willkommensschild der Stadt Lohr sehen:

„**Transportfliegertreffen 28. bis 30. Juni 2019**“ stand auf prominent platzierten Schildern, mit denen die anreisenden Teilnehmer am diesjährigen Treffen der Transportflieger von der Stadt herzlich begrüßt wurden. Die Stadt Lohr/ Main begrüßt übrigens schon seit mehr als 60 Jahren alljährlich die Transportflieger der Luftwaffe. Zuerst waren es die aus dem 2. Weltkrieg heimgekehrten Angehörigen der Transportfliegertruppe, die aber im Laufe der folgenden Jahrzehnte immer weniger wurden. Heute sind keine Weltkriegsteilnehmer mehr da, denn im Jahr 2018 verstarb als letzter Transportflieger, der den Krieg noch erlebt hatte, BrigGen a.D. Helmut Schwarz.

Inzwischen ist die Organisation des Transportfliegertreffens in Lohr vom Dachverband aller Traditionsgemeinschaften im Bereich Lufttransport, der **Gemeinschaft deutschen Transportflieger (GdT)**, übernommen worden und die Teilnehmer an der Veranstaltung entstammen ausnahmslos der Nachkriegsgeneration und den Lufttransportverbänden der Luftwaffe in der Bundeswehr. Entsprechend hat sich auch das Flair des Treffens verändert und die Erinnerungen drehen sich um das gemeinsame Erlebte während der unzähligen Einsätze der vergangenen Jahre. Hier trifft man sich, die Ehemaligen und die Aktiven Lufttransporter. Eine gute Gelegenheit, als „Ehemaliger“ aus erster Hand von den stattgefundenen Veränderungen in der Luftwaffe und im Lufttransport zu erfahren.

Der Anreisetag (Freitag) ist am Nachmittag der Anmeldung und dem ersten Begrüßungsplausch vorbehalten. Mitten in der Altstadt von Lohr befindet sich eine Gaststätte, mit großer Terrasse, in der man sich trifft, die Formalitäten erledigt und den ersten Frankenwein oder ein Weizenbier miteinander genießt. Danach laden eine Vielzahl von tollen, gemütlichen Lokalen in der Altstadt zu Gesprächen in kleiner Runde ein.



Mitten in der Altstadt konnte Helmut Henk (re.) die Gäste begrüßen.

Am Samstag, nach einem späten Frühstück, steht immer ein interessanter Vortrag auf dem Programm. In einem großen Saal der örtlichen, katholischen Gemeinde von Lohr, stand in diesem Jahr Maj Lukasczyk, als S3E StOffz der Fliegenden Gruppe beim LTG 62 eingesetzt, als Vortragender zur Verfügung. Das von Allen erhoffte Thema war natürlich der Stand der Dinge beim Aufwuchs der Fähigkeiten des A400M. Mit Erstaunen nahmen die Teilnehmer zur Kenntnis, daß nicht die ehemals aufgetretenen Schwächen und Mängel im Vordergrund seines Vortrages standen, sondern was inzwischen alles erreicht wurde und wie weit der Aufwuchs der Fähigkeiten gekommen ist. Die noch vorhandenen Schwachpunkte wurden nicht verheimlicht, aber der positive Trend stand im Mittelpunkt. Auch vom kurz bevorstehenden, ersten echten Einsatz eines A400M als Tankflugzeug in Jordanien wurde erwähnt. Und wer hätte diesen Vortrag besser halten können, als der Einsatzstabsoffizier des A400M Verbandes. Das Interesse der Zuhörer war groß und so wunderte es nicht, daß die vorgesehene Zeit bei weitem nicht ausreichte.



Major Lukasczyk hielt eine bewegende Gedenkrede.

Am Nachmittag stand das obligatorische Gedenken an der Absturzstelle einer Wunstorfer C-160 auf dem Programm. Im Beisein des Präsidenten der Gemeinschaft der Flieger deutscher Streitkräfte, GenMaj a.D. Volker Zimmer und des Präsidenten der Gemeinschaft deutscher Transportflieger, OTL a.D. Helmut Henk und anderen hochrangigen aktiven Angehörigen des Lufttransports hielt Maj Lukasczyk eine bewegenden, an vielen Stellen auch persönlich gehaltene Gedenkrede. Er ging damals in dem kleinen Ort Rodenbach, an dem der Absturz geschah, in die Schule und spielte mit seinen Freunden regelmäßig in dem betroffenen Waldgelände.

Dass er heute, mehr als 25 Jahre nach dem Absturz, hier die Gedenkrede halten würde, konnte er damals noch nicht ahnen. Nachdem ein Trompeter das Lied vom Kameraden gespielt hatte, wurde Blumengebinde am Gedenkkreuz niedergelegt und an die verunglückten Fliegerkameraden gedacht. So, wie dies seit mehr als 25 Jahre Brauch ist.

Die Absturzstelle wird regelmäßig von den jungen Leuten der Jugendfeuerwehr gepflegt und die kleine Schneise zum Gedenkkreuz von ihnen freigehalten. Diese Aufgabe übernehmen die Jugendlichen wie selbstverständlich und ehrenamtlich. Einer der Rodenbacher Feuerwehrmänner, der die Teilnehmer mit den Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr zur Absturzstelle brachte, erzählte, dass er schon als Jugendlicher regelmäßig selbst mit helfen durfte die Absturzstelle zu pflegen: „Ich kenne nichts Anderes als die Absturzstelle, sie gehört zu uns dazu!“ Nach Rückkehr zum Stützpunkt der Rodenbacher Feuerwehr war von den Frauen der Feuerwehrmänner die Kaffeetafel bereitet. An festlich gedeckten Tischen wurde der von den Damen selbstgebackene Kuchen und frischer Kaffee gereicht und dies kostenfrei. Selbstverständlich haben alle Teilnehmer einen Spendenbeitrag für die Jugendfeuerwehr Rodenbach geleistet.



Die Feuerwehrdamen hatten leckeren Kuchen gebacken und die Tische festlich gedeckt.

Nach der Rückkehr nach Lohr, trafen sich alle am Ehrenmal der Transportflieger, das an der alten Stadtmauer zu Lohr angebracht ist und von der Stadt Lohr liebevoll gepflegt wird. Eine Fahnenabordnung des örtlichen Kriegervereins gab den würdigen Rahmen für die Gedenkveranstaltung und ein Ensemble der Stadtkapelle Lohr begleitete die Gedenkfeier musikalisch.

Die traditionelle Gedenkrede hielt in diesem Jahr Oberst i.G. D. Draken, der als letzter Kommodore des ehemaligen LTG 61 bekannt ist. In seiner Ansprache brachte er das Thema „Luftbrücken“ in den Mittelpunkt und beleuchtete dabei die vielen stattgefundenen Einsätze, die nur als Luftbrückeneinsätze durchgeführt werden konnten. Nur professionelles

Planen, Führen und die aufopferungsvolle Einsatzdurchführung der eingesetzten Besatzungen waren dabei zielführend.



Nach der Gedenkrede legten die stellvertretende Bürgermeisterin der Stadt Lohr, Frau R. Steger und OTL a.D. H. Henk, je einen Gedenkkranz am Ehrenmal nieder.

Am Abend trafen sich alle erneut im großen Saal der katholischen Kirchengemeinde zum gemeinsamen Abendessen und zum weiteren Austausch von Neuigkeiten, bis die Jüngerer zur „Freien Jagd“ in die verschiedenen Lokalitäten der Altstadt ausschärmten.

Das nächste Highlight und zugleich der Abschluss des Transportfliegertreffens 2019 fand am Sonntag beim Frühschoppen in der Altstadt statt, denn dort lud das Stadtorchester der Stadt Lohr, in voller Besetzung, die Teilnehmern des Treffens zu einem einstündigen Konzert ein. Ein bunter Reigen bekannter Melodien erfreute die Zuhörer, die nicht nur aus Teilnehmern des Treffens bestanden, sondern eine Vielzahl anderer Besucher der schönen Altstadt Lohr am Main lauschten ebenfalls der Musik. So fand ein sehr gelungenes Treffen der Lufttransportflieger sein Ende. Aber „nach dem Treffen ist auch vor dem Treffen“ und so versprachen sich die Teilnehmer, im nächsten Jahr (12.6. – 14.6.2020) wieder dabei zu sein.

**Text: Uve Nicklaus, OTL a.D.
Foto: U. Nicklaus; Harald Kübler**





The „Great Reopening“ - KASINO WUNSTORF

Fliegerhorst Wunstorf, 25.5.2019. Es ist so weit. Nach gut zwei Jahren, wird wieder in Gebäude 51, erstmals im KASINO WUNSTORF, gefeiert. 253 Menschen begeben sich, sehr gut gekleidet, in Abendgarderobe und Uniform, teilweise dem Thema, „The Great Gatsby - die 20er Jahre“, angepasst, zur Eröffnungsveranstaltung.

Elegant über einen roten Teppich, flankiert durch einen alten Ford, Baujahr 1929 und einem Offizier, welcher den Damen eine Rose überreicht, schreiten die Gäste ins Gebäude.

Ein Sektbrunnen sowie eine Glitzerwand mit Photographen leiten über zu sechs in goldfarbenen, schwarz und weiß dekorierten Räumen und Terrasse. Live Musik, präsentiert durch das Heeresmusikcorps Hannover. Disco im Keller, kulinarische Genüsse im Außenbereich und sechs Bars, vom Cocktail über Whisky und weiteren Leckereien lieferten das Flair und die Voraussetzungen für eine gute Feier.

Aber wie kam es dazu?

Schauen wir zurück, nicht zu weit und auch nicht zu

detailliert, denn das allein würde das Fliegende Blatt füllen.

Vor ein paar Jahren wurde der große Saal in der OHG auf Grund fehlender Dachlastberechnungen gesperrt. Lange mussten wir uns mit eingeschränkten Räumlichkeiten behelfen. Am 3.4.2017 wurde der Betrieb in Gebäude 51 eingestellt, um mit der Erneuerung des Daches, der Anpassung an gesetzliche Vorgaben hinsichtlich des Brandschutzes, der Hygiene und Elektrik zu beginnen. Bauzeit: 12 Monate.

Für die Sicherstellung der Betreuung verlegte die OHG in die ehemalige UHG, Gebäude 132 und nahm dort den Betrieb auf.

Zwischenzeitlich haben die Vorstände der UHG und OHG, mit Unterstützung des Standortältesten, Oberst Bette, sowie dem Verpflegungsamt daran gearbeitet, eine Lösung zur umfänglichen Betreuung aller Mitglieder der UHG und OHG zu schaffen.

Unseren Vorschlägen ist das Verpflegungsamt gefolgt, sodass eine Betreuung beider Vereine unter einem Dach angewiesen wurde.

KASINO WUNSTORF



<u>Geöffnet Bar & Bistro</u>	<u>Küche</u>
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
Do. 10.00-14.30	11.00-13.00
17.30-22.30	17.00-21.30
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.^{oo} Bis 14.^{oo} : 05031-4052860 im Kasino zu den Öffnungszeiten: 05031-4052861



schon skizziert. Es wurde eine großartige Party. Viele schöne Eindrücke, gute Gespräche, gutes Essen, ein vielfältiges Getränkeangebot, Tanzen, Lachen, Atmosphäre zum Wohlfühlen. Einen Abend erleben, der den Wunsch auf Wiederholung offerierte. Um 5:30 Uhr haben die letzten Gäste, bereits im Helten, das KASINO verlassen. Wir hoffen alle auf eine Wiederholung und freuen uns, sie bis dahin, im KASINO WUNSTORF betreuen zu dürfen.

OTL *Andreas Schapschröer*,
Vorsitzender OHG FlgH

Mit einer stilvollen Party wurde das Kasino in Betrieb genommen.

Foto: Inga Gerisch, W. Koch, S1 Info

Das Ziel: Wiedereinzug in das Gebäude 51, der OHG auf dem Fliegerhorst, als Vereinsheim für die OHG und UHG.

Unter Beachtung des Denkmalschutzes erhielten Räume, Fenster und Türen einen Anstrich, der das Haus wieder im Glanz der 30er Jahre erstrahlen lässt. Die Einrichtung wurde dem Charakter des Hauses angepasst und lädt zum gemütlichen Aufenthalt in den Räumlichkeiten ein.

Leider hat es 22 Monate gedauert und wir kämpfen immer noch an kleineren Baufronten, aber es hat sich gelohnt. Wir haben ein großartiges Haus erhalten. Schick, viel Charakter und Flair, es lebt in Erinnerungen und verleitet dazu neue Erinnerungen zu schaffen.

Etwas fehlte noch: Um den Mitgliedern beider Vereine ein Haus mit Wohlgefühl anzubieten, haben sich die Vorstände auf die Umbenennung in KASINO WUNSTORF geeinigt.

Wird Kasino wirklich mit „K“ geschrieben? Antwort: Ja, denn so wurde die Bezeichnung in der neuen Konzeption zur Betreuung in der Bundeswehr festgelegt. Wir haben uns hier nur angepasst.

Am 11.2.2019 war es soweit. Ein gemeinsamer BeerCall der UHG und OHG eröffnete den Mitgliedern die Möglichkeit, das Haus zu erkunden und Oberst Bette nutzte die Gelegenheit, den Gedanken an eine stilvolle, dem Haus angemessene Eröffnung, zu erläutern.

Ein Ball? Eine schlichte Party?

Wie sollte es aussehen? Wir haben uns auf stilvoll klassisch, aber dennoch frisch und modern geeinigt, um eine attraktive Veranstaltung für alle Angehörigen des Standortes zu schaffen. Lange Rede, kurzer Sinn. Ein Organisations-Team wurde bestimmt und begann mit der Ausplanung für den 25.5.2019: „The Great Reopening“! Das Ergebnis wurde zu Beginn



Auf der Terrasse und den Innen-Räumen wurden gemütliche Sitzgelegenheiten eingerichtet.



Deutscher BundeswehrVerband

Landesverband Nord

Für
unsere
Mitglieder!

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.



Landesverband Nord

Waschpohl 5-7
24534 Neumünster
Tel.: 04321- 42006
mail: nord@dbwv.de

Ihre Ansprechpartner in Wunstorf:
Hptm Rainer Barz
TAusbZLw Tel.: 90-8201-3616
OStFw Claudius Kohlmann
SysZ 23 Tel.: 90-2226-2506

Ein spannendes Flugerlebnis

von OTL a.D. Peter Richter

Im Sommer 1971 hatte das LTG 61 mit Teilen nach BEJA verlegt – einem deutschen Fliegerhorst mitten in Portugal - um dort unter idealen Bedingungen in möglichst kurzer Zeit die Besatzungen des Verbandes auf C-160 TRANSALL umzuschulen. Neben sechs TRANSALL hatte das Kommando auch zwei Verbindungsflugzeuge mit nach Portugal genommen, eine Do 27 und eine Piaggio P 149 D. Nach Beendigung der Umschulung im Oktober 1971 sollten diese beiden Kleinflugzeuge zurück nach Deutschland geflogen werden. Den Auftrag zur Überführung der "Piggi" erhielten Dieter Leusch, damals Hauptfeldwebel, und ich, damals Hauptmann; ergänzt wurde unsere Crew durch einen Techniker, an dessen Namen ich mich jedoch nicht erinnere.



Die Piaggio war ein schickes, sehr wendiges und voll kunstflugtaugliches Flugzeug.

Die Piaggio war ein schickes, einmotoriges, 4-sitziges Maschinchen, maximal 1820 kg schwer, sehr wendig und voll kunstflugtauglich. Dieter und ich kannten sie recht gut von unserer eigenen Schulung bei der Verkehrsfliegerschule in Bremen. Angetrieben wurde die Piggi von einem 6-Zylinder Boxermotor von LYCOMING mit 264 PS Nennleistung. Sie verfügte über Doppelsteuer, einziehbares Fahrwerk und einem verstellbaren 3-Blatt-Propeller. An Fluginstrumenten war alles Wesentliche vorhanden, vom künstlichen Horizont, über Wendezeiger, Vario, Fahrt- und Höhenmesser bis hin zum Kreiselkompass. Des Weiteren waren ein Funksprechgerät und ein Funkkompass (ADF) eingebaut, die Piggi war also bedingt instrumentenflugtauglich.

Auch ihre Leistungen im Reiseflug - für das vor uns liegende Unternehmen von besonderem Interesse - konnten sich sehen lassen. Im „Normalen Reiseflug“ entwickelte der Motor rund 170 PS und verbrauchte an die 60 Liter Kraftstoff pro Stunde. Damit war die Maschine im Reiseflug gut 120 Knoten schnell, also 225 km/h. Der Tank fasste 236 Liter Kraftstoff, wobei 5 Liter nicht ausfliegbar waren. Mit den verfügbaren 231 Litern kam die Piggi im "Normalen Reiseflug" theoretisch auf eine maximale Flugdauer von 3:50 Stunden. In der Planung rechnete man üblicherweise mit 3:30 Stunden, was den Mehrverbrauch im Start und bei Steigflügen berücksichtigte

und noch eine kleine Reserve abgab.

Es war auch noch ein "Sparflug" definiert. Dabei lag die Leistung bei 130 PS, der Kraftstoffverbrauch bei 40 Liter pro Stunde, aber die Geschwindigkeit war gut 10 Knoten niedriger, weshalb dieses Verfahren nur selten angewandt wurde. Die maximale Flugdauer stieg damit aber auf über fünf Stunden.

Es war schon ein abenteuerliches Unterfangen, mit einem so kleinen Flugzeug quer durch Europa zu fliegen. Entsprechend sorgfältig hatten Dieter und ich den Flug zu Hause in Landsberg vorbereitet. Wir hatten die Strecke in handliche Legs von etwa 2:30 Stunden unterteilt und wollten die insgesamt über 2000 km lange Strecke an drei Tagen packen. Am Mittwoch, 17. November 1971, wollten wir von Beja nach Albacete in Andalusien zum Tanken und dann weiter nach Reus bei Tarragona fliegen. Am 18. November von Reus nach Istres bei Marseille zum Tanken und weiter das Rhonetal hoch nach Dijon. Und am Freitag, 19. November, sollte es dann im Endspurt nach Hause, nach Landsberg, gehen. Unser Gefechtsstand hatte für den genannten Zeitraum für unseren Flug eine diplomatische Freigabe ("Diplo Clearance") für Spanien und Frankreich erwirkt und für uns in Tarragona und Dijon Hotels reserviert. Es war alles sorgfältig vorbereitet, es konnte eigentlich nichts schief gehen. Und so reisten wir am Dienstag, 16.11.1971, wohlgemut mit der Beja-Routine nach Portugal, um anderntags das "Unternehmen Piaggio" anzutreten.

Wir landeten schon am frühen Nachmittag und Dieter und ich gingen gleich zu Base Ops, um schon mal den Flugplan für den nächsten Tag aufzugeben und das Wetter zu bestellen. Doch dort meinte ein freundlicher Hauptfeldwebel: "Sorry, Gentlemen, das wird nichts! Unser Platz ist morgen geschlossen, Buß- und Betttag!" Bullshit! Aber wer denkt im katholischen Bayern schon daran, dass im katholischen Portugal der Buß- und Betttag ein Feiertag sein könnte! Ich meldete mich beim Kommandeur und bat ihn um eine Ausnahmegenehmigung, doch biß ich bei Oberst Drechsel auf Granit: "Die Portugiesen waren auch schon da; ich habe denen "Nein" gesagt, ich kann Ihnen jetzt nicht "Ja" sagen. Lassen Sie sich was einfallen!"

Es gab nur einen Ausweg, wenn wir unseren Zeitplan einhalten wollten: sofort raus aus Beja und zu einem Flugplatz, der am nächsten Tag nicht geschlossen war. Und da kam eigentlich nur Lissabon in Frage, obwohl der in der "falschen" Richtung lag, also im Westen von Beja. Dadurch verlängerte sich das Leg nach Albacete um etwa 45 Minuten auf 3:15 Stunden, verdammt nahe an den 3:30 Stunden, die normalerweise in der Flugplanung als Maximum für die Piggi angenommen wurden - aber machbar. Wir landeten in Lissabon / Portela gegen 1600 Uhr und stellten unser Maschinchen auf der militärischen Seite ab. Unsere portugiesischen Kameraden besorgten uns ein Hotel in Belem nahe dem Kloster dos Jeronimos. Es war ein wunderschöner, ruhiger Abend. Nie habe ich den Praca do Imperio, den Platz, an dem das Kloster und das Denkmal Hein-

rich des Seefahrers liegen, so frei von Touristen, still und friedlich gesehen habe wie an jenem Abend im November 1971.

Der Bus holte uns am Mittwoch pünktlich am Hotel ab und brachte uns zum Flugplatz. Während der Wart sich um die Maschine kümmerte, gingen Dieter und ich zum Abfertigen. Der Meteorologe sagte uns beim Briefing "severe sunshine" voraus. Über der iberischen Halbinsel läge ein stabiles Hoch, vereinzelt Frühnebel, der sich aber sehr bald auflösen würde, kaum Wind. Auf der ganzen Strecke, und auch an den Plätzen Albacete und Reus: "Full VMC. Any question? Have a nice flight!" Wir starteten auf der "21", also gegen Südwest und stiegen auf 1000 Fuß (300 m) über Grund. Wir flogen in dieser Höhe über das Zentrum

von Lissabon, über den Tejo, vorbei an der großen Hängebrücke, die damals noch Ponte Salazar hieß, bis zum Strand von Caparica, bevor wir die Linksbiege nach Beja einleiteten. Unvergesslich schön. Navigiert wurde natürlich nach Sicht, doch wollten wir auch unseren Funkkompass als Hilfe nutzen. Doch mit dem hatten wir kein Glück. Weder Caparica Beacon, noch Beja oder später Badajoz wurden angezeigt, das Gerät war defekt. Nach einer dreiviertel Stunde tauchte dann unter uns der Platz Beja auf, in strahlendem Sonnenlicht, und doch in tiefem Schlaf. Wir holten die Karte heraus, die wir in Landsberg schon vorbereitet hatten und bogen in Richtung Albacete ab. Noch 295 Meilen, 2:30 Stunden hatten wir ausgerechnet. Wir flogen weiterhin in 1000 Fuß über Grund, eine Höhe, die genügend Übersicht gestattet, aus der aber auch Einzelheiten am Boden noch gut zu erkennen sind.

Wir passierten die portugiesisch-spanische Grenze bei Rosal de la Frontera. Dann zog Andalusien unter uns durch, Cordoba blieb einige Meilen rechts liegen, kleine Städtchen, Weinberge, viel Landschaft, meistens verdorrt. Nach knapp drei Stunden sahen wir aus der Ferne die Stadt Albacete vor uns liegen, hell von der Sonne beschienen, wunderschön! Als wir näher kamen erkannten wir dort, wo der Flugplatz liegen musste, eine dicke Nebelbank. Es war der erste Nebel, den wir seit Lissabon überhaupt zu Gesicht bekommen hatten, ich wette, es war die einzige Nebelbank in ganz Spanien. Ein Anflug nach Sicht war absolut unmöglich. Radar (GCA) – Fehlanzeige. Mit dem ADF hätten wir eine kleine Chance gehabt, aber das war ja kaputt.

Was nun? In der Nähe von Albacete gab es keinen weiteren Flugplatz. Die nächsten Plätze lagen an der



Küste, Alicante im Südosten und Valencia im Nordosten, beide rund 70 Meilen entfernt. Wir entschieden uns für Valencia, weitere 35 bange Minuten. Es war Dieter, der die Idee mit dem "Sparflug" hatte. Wir reduzierten also Drehzahl und Ladedruck und hofften. Die Tankanzeige näherte sich bedrohlich der Marke "leer". Wir rechneten eigentlich jede Minute damit, dass der Quirl stehen bleibt; unsere Navigation beschränkte sich auf das permanente Aussuchen von geeigneten Feldern für eine Notlandung.

Endlich kam der Flugplatz Valencia in Sicht - und der Motor lief noch immer. Wir riefen den Kontrollturm und baten um Landeerlaubnis. Doch für den waren wir natürlich Fremde, er hatte ja keinen Flugplan. Wir vermieden die sich anbahnende Diskussion, indem wir Luftnotlage

erklärten - "Mayday - low on Fuel" - und bekamen die Freigabe zur Landung sofort. Die Landung verlief normal, wir schafften es auch noch mit eigener Motorkraft bis zum Abstellplatz. Puh! Was waren wir froh!

Dann wurden wir verhaftet.

Objektiv gesehen muss man ja Verständnis für die Festnahme aufbringen - ausländisches Kleinflugzeug ohne Flugplan, Spritmangel, was nicht gerade auf solide airmanship hindeutet, auf einem Platz, der damals die "heiligen Kühe" der spanischen Luftwaffe beherbergte, Jagdflugzeuge vom Typ MIRAGE. Aber es war für uns schon ein Schock. Doch als wir dem vernehmenden Offizier unsere Erlebnisse geschildert und er mit Albacete telefoniert hatte, wurde er freundlicher. Er lud uns sogar ins Offizierscasino ein und brachte später Dieter und mich persönlich zu Base Ops, wo wir den Weiterflug nach Reus abfertigten, und den Wart zum Flugzeug, wo dieser die Zwischenfluginspektion durchführen und tanken sollte.

Als Dieter und ich dann ebenfalls zur Piggli kamen, war er damit fertig, aber der Tankwagen stand noch da. Und wie jede Tanksäule hatte auch er eine Anzeige der abgegebenen Kraftstoffmenge. Da stand klar und deutlich: 232 Litros!! Eigentlich nicht möglich!! Nochmals: Puh!

Über den Rest des Fluges gibt es nicht viel zu berichten. Er war nur schön! Das gute Wetter hielt sich bis nach Hause und wir flogen bei strahlend blauem Himmel über die östlichen Ausläufer der Pyrenäen, über die Camargue, das Rhonetal aufwärts bis Dijon und später dann über die Vogesen, das Rheintal und den herbstlichen Schwarzwald nach Bayern.

Einfach nur schön!



Bis zu 10 Jets können pro Stunde betankt werden.

Erfolgreicher Start

Der Leiter der Ju 52-Halle ist dem Ziel ein lebendiges Museum zu schaffen wieder einen Schritt nähergekommen. Am Donnerstag dem 4. Juli fand zum ersten Mal ein „After Landing Check“ an der TRANSALL 51+07 statt. Ziel war es „Jung und Alt“, Transall-Crews und A400M-Crews, für einen Erfahrungsaustausch zusammen zu bringen. Zahlreiche Kameraden sind der Einladung der TGLW gefolgt. Bei kühlem Bier und Bockwurst wurden viele gute Gespräche geführt und Erinnerungen ausgetauscht.

Ein Höhepunkt der Veranstaltung war die Weitergabe einer TRANSALL-Tradition an die A400M Besatzungen durch den Ladungsmeister OStFw a.D. „Didi“ Fenske. Verbunden mit einer großartigen Ansprache bereitete er vor den Augen der staunenden A400M-Gemeinde den berühmten „Mülleimer“ zu. Eine junge Kameradin und ein junger Kamerad rührten unter strenger Aufsicht von „Didi“ den Zaubersaft zusammen.

Ob er magische Kräfte verleiht, weiß ich nicht, jedenfalls war am Abend kein Tropfen des Safts mehr übrig. Bei einem Gang durch die TRANSALL wurden viele ehemalige TRANSALL-Piloten dann doch sentimental. Der typische Geruch der Maschine erweckte bei dem Einen oder Anderen „Heimatgefühle“. Junge Technische Ladungsmeister A400M staunten über den im Vergleich zum A400M doch recht kleinen Laderaum.

Lebhaft wurde unter den Flugzeugführern über das „Kritische Triebwerk“ bei der TRANSALL gestritten. Es war doch noch nicht alles vergessen.

Die Fliegerei mit der TRANSALL erfordert ein „anderes



OStFw a.D. „Didi“ Fenske mischt den berühmten „C-160 Mülleimer“.

Köpfchen“. Ein Computer nahm einem oft die Fragen nicht ab.

Alle waren sich am nächsten Tag einig: „Das war ein toller Abend!“ Und an die TGLW erging die Bitte: „Unbedingt Wiederholen!“

Natürlich konnten wir für diesen Versuch nicht den ganzen Verband einladen. Das übersteigt unsere Kräfte. Deshalb soll „fachgruppenweise“ eingeladen werden.

Als nächstes plant der Vorstand der TGLW eine „HPO“ an der TRANSALL für die Kameraden des technischen Personals. Ein Termin steht z. Zt. noch nicht fest.

Text/Foto: Hptm d. R. Manfred Pickel

Veranstaltungen

29. August
Biwak Lufttransport

15. September
Familienfest OHG
Kasino Fliegerhort



Commanders Call: jeden 1. Dienstag/Monat
BeerCall UHG: jeden 2. Dienstag/Monat

Termine

14./21./28. November
Wintervortragsreihe

6. Dezember
Nikolaustreff Ju-Halle



LIFETIME EXCELLENCE

Als Ihr verlässlicher Partner für militärische Antriebe hat die MTU Aero Engines Ihre Mission stets im Blick. Unsere Expertise über den gesamten Triebwerks-Lebenszyklus und maßgeschneiderte Service-Konzepte sind der Garant für Ihren erfolgreichen Einsatz. Immer startklar!

www.mtu.de