

JET NEWS

HERAUSFORDERUNGEN

Neue Aufgaben für den CH-53
Hubschrauber.

NACHDENKLICH

Es herrscht Mangel auf den
Luftwaffenflugplätzen.

DROHNEN

Was die Luftwaffe zu bieten
hat.



alles
COOL
bei der Luftwaffe?

ERFAHRUNG NUTZEN. SICHER UMZIEHEN.

SEIT JAHRZEHNEN



FÜR SIE IM EINSATZ!

Rahmenvertragspartner des BMVG
und AA weltweit.



ITO Bremen
ITO Berlin
ITO Frankfurt
ITO Hamburg
ITO Koblenz
ITO Köln
ITO München
ITO Potsdam
ITO Ramstein
ITO Alamogordo / USA
ITO El Paso / USA
ITO Phoenix / USA
ITO Washington D.C. / USA
ITO Wichita Falls / USA
ITO Basel / Schweiz
ITO Izmir / Türkei

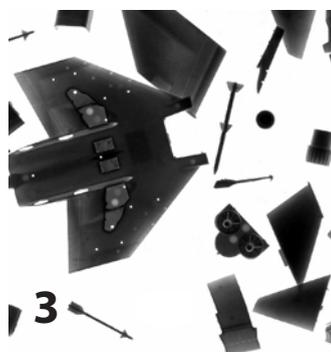
BW-SERVICE-TEL.
Deutschland 0-800/486 91 00
USA/Kanada 1-800/592 91 00
beide Gebührenfrei!

Unser bekannter Service gilt für jeden Standort. Überlassen Sie nichts dem Zufall und lassen Sie Ihren Wohnortwechsel von einem kompetenten Fachteam durchführen!

www.ito-bremen.de

| Damaschkestraße 31 | 28307 Bremen | Tel. 0421-48 69 1-0 | Fax 0421-48 69 1-49 |

INHALT



3

Inside VBSK

Der VBSK schlägt einen neuen Kurs ein. Alle Details dazu ab Seite 3.



9

Neue Herausforderungen

Der Transporthubschrauber CH-53 ist seit Jahrzehnten das Arbeitstier von HEER und Luftwaffe. Neue Aufgaben warten.



22

BO41 das ungeliebte Kind

Über die Vor- und Nachteile der besonderen Laufbahnvariante BO41.



36

Spannen und Petzen

Die USA sind weltweit Vorreiter im Drohngeschäft. Auch strukturelle Probleme zeigen sich hier zuerst und lassen aufmerken.

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 2 | Zur Sache - Vorwort Thomas Wassmann | 20 | Zeit zum Nachdenken |
| 3 | Inside VBSK | 22 | BO41 - das ungeliebte Kind |
| 5 | Zur Sache - Vorwort Jürgen Sieberg | 24 | Interview mit Dr. Reiner Stemme, Geschäftsführer der REINER STEMME Utility Air-Systems GmbH |
| 6 | Joachim Ahnert - Das Ende einer Ära | 27 | Drohnen, Unbemannter Personalkörper |
| 8 | Vorstellung, der neue Justitiar des FML | 30 | BO41 vs BS |
| 9 | Herausforderungen des Transporthubschraubers CH-53 | 32 | Die dritte Staffel am Standort Holzdorf |
| 13 | Eine neue Zeitrechnung beginnt | 35 | Wirkungsradius - JetNews |
| 16 | TIGER, TIGER, TIGER - Tigermeet 2014 | 36 | Spannen und petzen |
| 18 | Nichts ist so stetig wie der Wandel, Zur Geschichte der JetNews | | |

Impressum Jet News ist das Magazin des Forum Militärische Luftfahrt e.V. (FML e.V.) //

Herausgeber Forum Militärische Luftfahrt e.V. (FML e.V.) // **Bankverbindung:** Deutsche Bank 24, BLZ: 215 700 24, KtoNr: 42 44 620 // **Erscheinungsweise** 1 x jährlich // **Auflage** 2500 Stück // **Redaktion** Chefredakteur: Holger Großmann e-mail: redaktion@jet-news.de, Redakteur Luftwaffe: Thomas Wassmann e-mail: luftwaffe@jet-news.de // **Redaktionsanschrift** Zur Harlebucht 7, D-26409 Wittmund, Voice/Fax: 0180 3 5518 15667 // **Online-Redaktion** Holger Großmann // **Druck** Eggers Druckerei & Verlag GmbH, Dührenkamp 1, 23774 Heiligenhafen, Tel.: 0 43 62 / 90 23-0, Fax: 0 43 62 / 90 23 46, info@eggers-druck.de // **Anzeigenverkauf/Vertrieb** Firma Watt Wurm Werbung, Zur Harlebucht 7, D-26409 Wittmund, Tel.: 04462-23567, Fax: 04462-23567, e-mail: info@watt-wurmwerbung.de //

Beiträge von Mitgliedern der Redaktion oder freien Mitarbeitern geben die Ansicht der Verfasser und nicht notwendigerweise die offizielle Meinung des FML wieder. Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck darf nur mit vorheriger Einwilligung des FML erfolgen. Alle Anzeigenentwürfe sind urheberrechtlich geschützt. Die Redaktion haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos. //

Titelbild, Fotografien, Illustrationen + Layout: www.ichwardas.de **e-mail:** Nobody@jet-news.de, Nobody@vbsk.net // **www.FML.net** // <http://vbsk.net/jetN.html>



Bundesvorsitzender VBSK e.V.

Als ich zur Luftwaffe kam wurden nicht regelmäßig Telefentarife gewechselt, denn es gab nur einen Anbieter. Wir sind nicht durch über 100 TV Programme gezappt, es gab ja nur drei. Wir hatten Freunde im richtigen Leben und nicht in „Sozialen Netzwerken“, und wir haben noch miteinander geredet und nicht übers „Smartphone“ kommuniziert. Wir waren Mitglieder in Vereinen, Gewerkschaften und Parteien und wechselten nicht ständig das Fitnessstudio, den Job oder die „eigene“ Meinung. Wir engagierten uns für unsere Interessen u.a. im VBSK.

Ich bedaure sehr, dass es in den letzten 24 Monaten nicht gelungen ist, eine Ausgabe der Jet News herauszubringen. Die Jet News ist seit 1989 unabhängiges Organ der Jetbesatzungen. Sie hat gute Dienste geleistet und es uns ermöglicht, unsere Belange direkt und „ungefiltert“ zu veröffentlichen. Da die jetzige Generation der Jetbesatzungen sich eher allein als gemeinsam mit dem System auseinander setzt und im Zweifelsfall eher kündigt als auf Einsicht oder Besserung in der militärischen Führung zu hoffen, scheint auch die Jet News ein Relikt aus vergangenen Tagen zu sein. Wie sonst ließe sich erklären, dass die Ortsvereine des VBSK keine Vorstände mehr finden und anscheinend niemand ein Interesse daran hat, seine Probleme „öffentlich“ zu machen in dem er u.a. einen Artikel für unser Verbandsmagazin verfasst.

Es wäre schade, wenn Jet News, die seiner Klientel über Jahrzehnte gut gedient hat, so enden würde.

Präsident des FML e.V.

Die Jet News ist tot, es lebe die Jet News!

Wir wären nicht wir, hätten wir nicht die zuvor beschriebene Entwicklungen vorhergesehen. Durch die zunehmende Individualisierung der Lebensweisen unserer Mitglieder sowie deren Familien und der ständigen Reduzierung von Geschwadern, Flugzeugen und Cockpits (single seat Eurofighter), war es nur eine Frage der Zeit, wann die einzelnen Sparteninteressenvertretungen Probleme bekommen würden, ihre Arbeit wie gewohnt fortzuführen. Dies gilt auch für deren Publikationen. Daher haben die wichtigsten Vertreter von Partikularinteressen im fliegerischen Bereich der Bundeswehr schon vor vielen Jahren begonnen, enger zusammenzuarbeiten. Diese Entwicklung führte vor einigen Jahren zur Gründung des Forums der militärischen Luftfahrt (FML), welches seit Juli 2015 auch offizieller Kooperationspartner des Deutschen Bundeswehrverbandes ist. Gemeinsam haben wir uns dazu entschlossen, die Jet News als unabhängiges Organ des FML weiter zu publizieren. Wir erhoffen uns aufgrund der damit größer gewordenen Basis, zukünftig wieder halbjährlich ein Magazin zu präsentieren. Die Jet News soll in bewährter Art und Weise dem neuen Geist der offenen Auseinandersetzung mit Missständen und Problemen innerhalb der Bundeswehr, hier insbesondere im fliegerischen Umfeld, unterstützen.

Ich freue mich, dass es uns gelungen ist die Jet News wieder zu aktivieren und wünsche mir noch viele spannende Ausgaben.



Inside VBSK

Satzung, Vereinsregister und „Verschmelzungen“;

An dieser Stelle möchte ich die Gelegenheit nutzen Entwicklungen in einigen BSK Ortsverbänden und dem Dachverband VBSK der letzten Monate und Jahre anzusprechen. Auf der satzungsgemäßen Mitgliederversammlung am 12.05.2012 in Braunschweig haben die anwesenden Mitglieder des VBSK Satzungsänderungen beschlossen, um u.a. zukünftig in der Lage zu sein neben dem gewählten Vorstand und dem 1. und 2. Vorsitzenden der Ortsverbände auch andere Mitglieder aufzunehmen. Gleichzeitig wurde der Mitgliederversammlungsrhythmus auf vier Jahre verlängert. Eines der Ziele ist es dadurch die Voraussetzungen zu schaffen durch eine Verschmelzung nach dem deutschen Umwandlungsgesetz (gilt auch für Vereine) BSK's samt Mitglieder und Vereinsvermögen in den VBSK aufzunehmen (zu verschmelzen), um im Sinn der Sache die Arbeit fortzuführen. Dies wurde notwendig um die Mitglieder von den Vereinen, die sich nicht mehr in der Lage sahen eigene Vorstände zu stellen, aufnehmen zu können.

Der Rhythmus von 4 Jahren soll einmal die Übergangszeit abdecken und den Aufwand sowie die Kosten für den VBSK begrenzen. Soweit so gut, nach mehrfachen Auseinandersetzungen mit einer neuen und anscheinend unerfahrenen Rechtsberaterin am zuständigen Amtsgericht (inkl. gewonnener Dienstaufsichtsbeschwerde mit Verfahren) „durften“ wir ca.

1 Jahr später das Ganze noch einmal durchziehen, da laut Rechtsberaterin unsere Beschwerde und das ergangene Urteil den ersten Antrag aufgehoben hatte. So wurde zu einer erneuten Mitgliederversammlung am 25.06.2013 in Berlin eingeladen und nach Feststellung der Nichtbeschlussfähigkeit fand die entscheidende Sitzung dann am 26.07.2013 in Wittmund statt. Unter Nutzung aller Verzögerungsmöglichkeiten seitens der uns nicht wirklich wohlgesonnenen Rechtsberaterin, inkl. regelmäßigem Schriftverkehr mit Nachfragen und Formulierungswünschen, erhielten wir schlussendlich im Oktober 2013 die Nachricht über den Eintrag der gewünschten Satzungsänderungen. Zuvor gab es noch ein intensives Gespräch mit der Leitung des Gerichtes. Mit Hilfe von Hans Joachim (Jochen) Ahnert „verschmolz“ der BSK Büchel mit dem VBSK. Der BSK Lechfeld ist dabei selbiges zu vollziehen. Leider hat der BSK Nörvenich seine Auflösung beschlossen, so dass diese Mitglieder und das Vereinsvermögen für die Themen des VBSK und damit der Jet Fliegerei verloren gegangen zu sein scheinen. Allerdings steht es seit den Satzungsänderungen jedem (der sich mit unseren Zielen und der Satzung identifizieren kann) frei direkt Mitglied im VBSK zu werden.

SEPA (Geld):

Zusätzlich zu den bereits geschilderten Problemen begann in dieser Zeit die SEPA Umstellung beim Einzugsverfahren von Mitgliederbeiträgen. Keine

Fortsetzung von Seite 3

gültige Satzung (Eintrag als Schatzmeister) oder vollzogene Verschmelzung, keine Möglichkeit Beiträge einzuziehen. Dieses Problem ist, auf Grund des damit verbundenen Aufwands, auch noch nicht komplett aufgearbeitet. Dazu kommt noch, dass ein Ortsverband seit Jahren keine Mitgliederversammlung durchgeführt hat, so dass er weder für sich noch für den VBSK Gelder einziehen kann. Ich bin aber guten Mutes, dass wir bis zur nächsten Mitgliederversammlung Ende 2017, gemeinsam mit den noch eigenständigen BSK's, alles aufgearbeitet haben werden.

Jet News:

Im Jahr 2013 gab es eine Ausgabe und 2014 keine! Dies lag nicht am Unwillen des Vorstands oder der Redaktion sondern war eher dem freundlichen Desinteresse unserer Mitglieder geschuldet, da sich (so gut wie) keiner bereit erklärt hatte Artikel beizusteuern. Es ist schon schwer genug Sponsoren zu finden, unangenehm ist es zugesagte Gelder z.B. für Anzeigen wieder absagen zu müssen. Dies vereinfacht das erneute „Einwerben“ dieser Beträge übrigens nicht! Deshalb hat der Vorstand, gemeinsam mit den Vorständen anderer Mitgliedsverbände des Forums Militärische Luftfahrt (FML), beschlossen die etablierte Jet News fortan als Medium für das gesamte fliegerische Umfeld zu nutzen. Wir erhoffen uns davon ein breiteres Spektrum an hochwertigen Artikeln und ebenso eine größere Leserschaft im fliegerischen Bereich, der Politik, der Industrie und den Medien. Dadurch soll der Fortbestand der Jet News für die nächsten Jahre gesichert werden. Hiermit fordere ich jeden, der uns dabei unterstützen möchte, auf sich an uns (siehe Impressum) zu wenden.

Internet:

Auch hier ist nicht alles Gold was glänzt, die Homepage und die Jet News Seite haben lange keine Updates mehr erfahren. Aber es gibt eine VBSK Gruppe auf Facebook mit aktuellen Informationen, das Gleiche gilt für das FML. Andere betreiben BO 41 und andere Gruppen ebenfalls auf Facebook und auf Xing. Also die Basis ist da, bringt Euch ein und beteiligt Euch!

Vernetzung, Zusammenarbeit:

In den letzten Jahren wurde die Vernetzung mit anderen Verbänden und Vereinen intensiviert, dies spiegelt sich insbesondere auch in der Arbeit des FML in Kooperation mit dem Deutschen Bundeswehrverband (DBwV) wieder. Der VBSK oder ich als sein Ver-

treter sind Mitglied im Forum Luft- und Raumfahrt Berlin (als Mitglied im Vorstand), dem DBwV, dem Interessenverband der Luftwaffe (IDLw), dem Luftfahrt Presse Club, dem Förderkreis Heer, dem Reservistenverband und anderen Gremien wie z.B. dem Beirat des wöchentlich online erscheinenden „Newsletter Verteidigung“. Wir haben sehr gute persönliche Kontakte zu Verbänden, Politik, Industrie und Medien. Lasst uns gemeinsam diese Verbindungen nutzen!

Erfolge:

Abgesehen davon, dass wir in der Lage sind auf direktem Weg Themen zu platzieren, können wir auch (bei berechtigten Anliegen) recht kurzfristig Termine mit Abgeordneten des Deutschen Bundestag, dem Wehrbeauftragten (siehe Bericht diese Ausgabe) oder Medienvertretern arrangieren. Der Besuch beim „alten“ Wehrbeauftragten mit Besatzungsangehörigen diverser Jet Verbände hat dazu geführt, dass einige der Themen in seinem letzten Jahresbericht aufgenommen wurden. Die Initiative muss aber von den Betroffenen ausgehen, wir werden dann nach Kräften unterstützen und organisieren.

Wem es noch nicht aufgefallen sein sollte, es gibt enorme Verbesserungen durch das sogenannte Artikelgesetz. Insbesondere da der BO 41 bei Zuverdienstregelung- und Versorgungsausgleichsänderungen diesmal NICHT übergegangen worden ist. Auch ein Ergebnis der engen Kooperation mit dem DBwV und direkten Kontakten in die Politik!

Fazit:

Nein es ist nicht perfekt, es läuft z.Z. nicht mal mehr richtig rund. Aber wir haben mit dem VBSK einen der ältesten eigenständigen Interessenverbände in der Bundeswehr, wir gehören zur Elite der Luftwaffe und Deutschlands, wir haben strukturell (Verein, Magazin, Internet, Vernetzung) beste Voraussetzungen, sind seit Jahrzehnten bekannt und schon lange etabliert. Andere beneiden uns um diese Voraussetzungen, lasst sie uns nutzen und den Verband wieder ins Rollen bringen. Es sind Eure Themen, Eure Probleme, es ist EURE Zukunft!

Thomas Wassmann

1. Bundesvorsitzender VBSK und Präsident Forum Militärische Luftfahrt



BMFD goes FML

Es mag manch einen verwundern, an dieser Stelle das BMFD-Logo sowie ein Bild und einen Artikel des Vorsitzenden des Bundesverbandes der Militärischen Flugsicherung Deutschlands zu finden. Dies hat aber natürlich einen guten Grund.

Bereits im Jahr 2008 hatten die damaligen Verbandsvorsitzenden des VBSK sowie des BMFD erkannt, dass es aufgrund der anstehenden Veränderungen in der Bundeswehr, dem demografischen Wandel, der sich bereits abzeichnenden Schließung weiterer Luftwaffenstandorte und dem damit verbundenen Personalabbau ein weiter so nicht mehr geben würde. Man besprach sich im Rahmen einer VBSK-Veranstaltung und kam zu der Überzeugung, dass man gemeinsam Kräfte bündeln und unter einem Dach die verschiedenen im Bereich der militärischen Luftfahrt agierenden Organisationen sammeln und neu formieren müsse. Es herrschte Einvernehmen darüber, dass der VBSK -Vorsitzenden Thomas Wassmann ein idealer und durch seine jahrelange Lobby-Tätigkeit in Berlin etablierter Vertreter dieser Verbände sein könnte. Nachdem auch von Seiten des Deutschen Bundeswehr Verbandes Interesse an einer solchen Organisation signalisiert wurde, versammelte man sich zu einer Gründungsveranstaltung in Geilenkirchen und hob den FML, das Forum Militärische Luftfahrt aus der Taufe. Wie sich in den vergangenen Jahren zeigte, hat sich die Zusammenarbeit bewährt. Diverse Themen wurden transportiert und nachdem jetzt, nach einigen Anlaufschwierigkeiten, das Konstrukt FML auch vereinstechisch als Berufsverband etabliert ist, geht es darum das Forum öffentlichkeitswirksam darzustellen und auf diesem Wege, zum einen für die Mitglieder der beteiligten Verbände, zum anderen für das interessierte Publikum die Arbeit des FML zu verdeutlichen. Hierzu wurde in einer gemeinsamen Vorstandssitzung beschlossen,

die ehemalige Verbandszeitschrift des VBSK als zukünftige Informationsschrift des Forums Militärische Luftfahrt weiterzuentwickeln. Ich bitte daher alle BMFD-Mitglieder, sich tatkräftig an der Gestaltung dieser Zeitschrift zu beteiligen und das Redaktionsteam mit Informationen und Beiträgen zu unterstützen.

Erlauben Sie mir an dieser Stelle noch einen Hinweis in anderer Angelegenheit. Im vergangenen Jahr ist nach schwerer Krankheit unser langjähriger Verbandsjustiziar Jochen Ahnert verstorben. Herr Ahnert hat uns viele Jahre in rechtlichen Angelegenheiten beraten und vielen Kameraden mit tatkräftiger Unterstützung zur Seite gestanden. Wir haben in ihm nicht nur einen kompetenten Berater, sondern auch einen guten Freund verloren, den wir nicht vergessen werden.

Dennoch musste sich die Verbandsführung in der Verantwortung um Kontinuität bemühen, die Lücke, die Jochen hinterlassen hat, zu füllen zumal uns in diesem Zusammenhang bereits einige Nachfragen aus den Reihen der Mitglieder erreicht hatten.

Ich möchte daher ganz herzlich Herrn Markus Hubert begrüßen, der auf Beschluss des Vorstandes die Nachfolge im Amt des FML-Justiziars angetreten hat. Ich freue mich einen engagierten Juristen unter uns zu wissen, der auf Grund seiner Erfahrungen und Kontakte geeignet ist, zukünftig, unter anderem, auch in militärrechtlichen Angelegenheiten tätig zu werden.

Jürgen Sieberg
Bundesvorsitzender BMFD



Junger Referent beim DBwV ca. 1979/80

Das Ende einer Ära

Am 12. September 2014 verstarb nach langem qualvollem Kampf unser Verbandsanwalt, Vertrauter und Freund, Hans Joachim „Jochen“ Ahnert, im Alter von 67 Jahren.

Jochen begann seinen, in dieser Republik wohl einmaligen, Werdegang nach seinem zweitem Staatsexamen Ende der 70er Jahre beim Deutschen Bundeswehrverband (DBwV) in Bonn. Dort blieb er knapp 22 Jahre, bevor er in die Kanzlei seines Freundes und Studienkollegen Dr. Michael Schulte nach Düsseldorf wechselte. In seiner Zeit beim DBwV stieg er bis zum Leiter der Abteilung Recht auf und erwarb sich ein breites und fundiertes Wissen über militärrechtliche Belange. Dieses Wissen stellte er als Fachanwalt für Militärrecht, auch nach seiner Zeit beim DBwV zur Verfügung.

Neben dem DBwV vertrat, beriet und begleitete er diverse andere Verbände und Interessenvertretungen wie z.B. den Verband der Besatzungen strahlgetriebenen Kampfflugzeuge der deutschen Bundeswehr (VBSK), den Bundesverband der Militärischen Flugsicherung Deutschlands (BMFD), das Forum der mi-

litärischen Luftfahrt (FML) sowie den und für die Unterstützung Radargeschädigter (BzuR). Hierbei zeichnete er sich unter anderem dadurch aus, dass ihm kein Thema zu komplex und kein „Gegner“ zu groß bzw. mächtig war. Dies stellte Jochen vor allem im Rahmen der Vertretung von Soldaten und deren Angehörigen gegen über dem Ministerium der Verteidigung, seinen untergeordneten Bereichen, den Straf- und Verwaltungsgerichten, Wehrdisziplinarausschüssen und sogar vor dem Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe unter Beweis.

Unbestrittener Höhepunkt dürfte dabei seine Begleitung des VBSK beim Thema Luftsicherheitsgesetz gewesen sein. Hierbei erhielten die Beschwerdeführer, angeführt von Dr. Burkhard Hirsch und Herrn Gerhard Baum, tatkräftige Unterstützung. Der VBSK, vertreten durch mich (Thomas Wassmann), dem Bundesvorsitzenden und Jochen, war ebenfalls als Betroffener zur Verhandlung am 09. Nov. 2005 und Urteilsverkündung am 15. Feb. 2006 geladen. Das Urteil entsprach vollumfänglich unserem Rechtsempfinden und setzte den § 14 Abs. 3 des Luftsicherheitsgesetzes außer Kraft.

Aber auch außerhalb der Amtsstuben und Gerichtssäle sorgte Jochen für politisches und mediales Aufsehen. Exemplarisch sei hier seine Bewerbung als Wehrbeauftragter des Deutschen Bundestags genannt. So schrieb der Spiegel in seiner Ausgabe 14/2004: Kandidat von außen

„Erstmals seit 1959 stellt sich ein Kandidat als Wehrbeauftragter zur Wahl, der nicht Bundestagsabgeordneter ist. In Briefen an die Fraktionen des Bundestags hat



Mit Kommandanten der NATO AWACS Verband beim Verwaltungsgericht Aachen



Redaktionssitzungen Jet News

der Wehrrechtsexperte Hans-Joachim Ahnert, 58, seine Ambitionen als neuer Ombudsmann der Soldaten angekündigt und begründet. Ahnert, derzeit Rechtsanwalt mit Schwerpunkt Militärrecht in Düsseldorf...“

Das Thema wurde unter anderem am 05. April 2005 durch die Berliner Zeitung aufgegriffen, unter der Überschrift:

„Keine Chance für Ahnert als Wehrbeauftragter“

„BERLIN. SPD und Union räumen dem Wehrrechtsexperten Hans-Joachim Ahnert keine Chancen auf das Amt des Wehrbeauftragten ein. „Das ist keine realistische Option“, sagte SPD-Fraktionsvize Erler der Berliner Zeitung. Ähnliche Bewertungen kamen aus der Unionsfraktion.“...

(welche Überraschung, Anm. der Redaktion)

Auch sonst scheute Jochen sich nicht die Medien, sowohl im Hintergrund als auch vor der Kamera, im Radio oder in den Printmedien-Interviews mit fach- und sachkundigen Stellungnahmen zu versorgen. In diesem Themenfeld habe auch ich mehrfach von seinem Rat und seiner Erfahrung profitiert. Gleiches gilt für Äußerungen und Publikationen anderer, von ihm betreuter, Gruppierungen. Eines seiner bedeutendsten Vermächtnisse als Interessenvertreter von Soldaten und ihren Rechten dürfte aber sein, dass es ihm gelungen ist, das „Misstrauen“ diverser Interessengemeinschaften untereinander abzubauen und sie dazu zu bewegen, miteinander zu reden bzw. zu kooperieren. Aus diesen Bemühungen sind unter anderem diverse Kooperationsvereinbarungen mit dem DBwV und dem FMI hervorgegangen.

Was den VBSK betrifft, sind u. a. seine Beiträge für diverse Ausgaben der Jet News unvergessen. Dies bezieht sich zum einen auf die von ihm geschriebenen Artikel, und zum anderen auf unzählige Anregungen im Rahmen der Redaktionssitzungen, in denen er uns selten bremsete, aber oft ermunterte, den Ton noch etwas zu verschärfen. Auf jedem Fall hat er immer maßgeblich zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen. Ohne Jochen wären weder der VBSK noch die Jet News heute da, wo sie sind!

Darüber hinaus war Jochen in allen Lebenslagen Ansprechpartner für viele Mitglieder seiner von ihm begleiteten Vereinigungen, und zwar in allen Lebenslagen. Er vertrat einige von ihnen nicht nur gegenüber dem Dienstherrn (Personalangelegenheiten, Disziplinarrecht usw.), sondern auch in nicht militärischen Belangen. Auch dieser Aspekt seines Wirkens hat ihn für viele zu einem wichtigen Vertrauten gemacht.

Ich glaube, ich spreche im Sinne vieler, die Jochen in den knapp 36 Jahren seines Schaffens kennengelernt haben, wenn ich sage: Jochen war eine Bereicherung in unserem Leben und darüber hinaus ein verlässlicher Ansprechpartner, wenn Rat und Tat von Nöten waren.

Persönlich habe nicht nur ich einen ausgezeichneten Freund und treuen Wegbegleiter verloren, der mir immer in Erinnerung bleiben wird!

Thomas Wassmann
Bundesvorsitzender VBSK e.V.

Der Neue

Justitiar Forum Militärische Luftfahrt e.V.



Liebe Kameradinnen und Kameraden,

seit März bin ich für Sie im Vorstand des Forums „Militärische Luftfahrt“ als Justitiar tätig und möchte die Gelegenheit nutzen, mich in der JetNews kurz vorzustellen.

Meine Motivation, diese Aufgabe zu übernehmen, gründet neben meiner eigenen Truppenerfahrung vor allem auf zwei beim Deutschen Bundeswehrverband absolvierten Praktika. Hier erhielt ich gute Eindrücke bezüglich der Arbeitsweisen eines Berufsverbandes, seinen Tätigkeitsfeldern und den Kooperationen zu anderen Interessenvertretungen. Insbesondere die Vielschichtigkeit der Aufgabenstellungen im Forum „Militärische Luftfahrt“ macht die Tätigkeit für mich besonders reizvoll, bekomme ich doch einen tieferen Einblick in die Komplexität Ihrer Berufsgruppen

und der damit einhergehenden persönlichen und sachlichen Bedürfnisse, deren Begleitung schon immer wichtig gewesen ist, derzeit jedoch mit besonderen Herausforderungen einhergeht.

Dazu möchte ich meinen Beitrag im Vorstand leisten und die Ziele des Forums „Militärische Luftfahrt“ aktiv begleiten.

Ich freue mich auf unsere Zusammenarbeit und verbleibe mit kameradschaftlichen Grüßen


Markus Hubert

Curriculum Vitae Markus Hubert

| | |
|--------------|--|
| 26.09.1982 | Geburt, Hamburg |
| 2003-2004 | Grundwehrdienst in Goch und Albersdorf, Spezialpionierbataillon 200 |
| 2007-2010 | Stellvertretender Leiter der Wasserrettung beim Arbeiter-Samariter-Bund in Hamburg und kooptiertes Vorstandsmitglied beim ASB Hamburg-Nordost |
| 2010, 2011 | Zwei Praktika beim Deutschen Bundeswehrverband in der Bundesgeschäftsstelle Berlin (Büro des Bundesvorsitzenden, Ressort für Grundsatzangelegenheiten) |
| 2015 | 1. Staatsexamen am Oberlandesgericht Hamburg nach dem Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Hamburg |
| Seit 10/2014 | Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Helmut-Schmidt-Universität der Bundeswehr in Hamburg |
| Seit 4/2015 | Referendar am schleswig-holsteinischen Oberlandesgericht |



Herausforderungen des mittleren Transporthubschraubers CH-53 der Luftwaffe

Der folgende Artikel stellt die Situation des Mittleren Transporthubschraubers CH-53 der Luftwaffe aus technischer Sicht dar. Es werden die aus der Nutzungszeit von nunmehr 4 Jahrzehnten unter sich ändernden Bedingungen resultierenden Probleme angesprochen.

Da der Fähigkeitstransfer Hubschrauber im Jahr 2013 (CH-53 wechselt vom Heer zur Luftwaffe) aus technischer Sicht nur marginale Auswirkung hat, wird darauf nicht weiter eingegangen.

Geschichte

In den frühen 1970er Jahren wurden für die Heeresflieger 112 Mittlere Transporthubschrauber (MTH) Sikorsky CH-53G beschafft. Diese Großraumhubschrauber mit einem zulässigen Gesamtgewicht von gut 19 Tonnen und einer Standardlast als Innen- bzw. Außenlastkapazität von mindestens 5,5 Tonnen sowie einer Standardreichweite von 2 Stunden bei 130 Knoten Fluggeschwindigkeit sollten im Szenario des kalten Krieges Truppen-, Material- und Verwundetentransport leisten. Die ursprünglich für die US Navy entwickelte CH-53 war für diese Aufgaben hervorragend geeignet.

Kontinuierliche Weiterentwicklung

Im Laufe der Jahrzehnte der Nutzung änderten sich die Forderungen und der Bedarf an Fähigkeiten der Nutzer. Ein wesentlicher Grund hierfür war bei der Bundeswehr das Ende des Kalten Krieges und die

veränderten Anforderungen insbesondere durch Auslandseinsätze, in denen die deutschen CH-53 seit Anfang der 1990er Jahre bis heute permanent einen großen Anteil in vielen Bundeswehrkontingenten leistet.

Schutz gegen ballistische Bedrohung, Selbstschutzanlagen gegen Flugkörper, Bordbewaffnung und Nachttiefflugfähigkeit, Satellitenkommunikation wurden nicht selten unter Zeitdruck und aus Budgetgründen auch nur in eine Teilflotte nachgerüstet. Besonders die (aufgrund der Auslegung für die US Navy) bescheidene Reichweite der CH-53G war oft ein Problem. So wurden ab Ende der 1990er Jahre 20 Hubschrauber zur Variante CH-53GS umgerüstet. Zusätzlich zu einer Harmonisierung der oben genannten Ausstattungen wurden diese Maschinen mit je zwei Außenzusatztanks ausgestattet. Damit war die Reichweite zwar erheblich gesteigert, das zusätzliche Gewicht beschnitt jedoch die Zuladung bzw. die Leistungsfähigkeit bei hohen Außentemperaturen und großen Höhen. Trotzdem ist die CH-53G, besonders aber die CH-53GS immer noch ein leistungsfähiger Transporthubschrauber, der oft dort zum Einsatz kommt, wo andere Hubschraubertypen vor allem wegen ihrer geringeren Größe und fehlenden Leistung aufgeben müssen.

Zwischenzeitlich wurde die deutsche CH-53 Flotte zu Beginn der 2000er Jahre auf 80, in einem weiteren

Fortsetzung von Seite 9

Schritt bis 2017 auf 60 operativ verfügbare Luftfahrzeuge verkleinert. Die geforderte Flugstundenanzahl von 10.000 Stunden pro Jahr blieb etwa gleich. Die tatsächlich geflogenen Stunden entfernen sich von diesem Ziel seit 2009 jährlich weiter.

Fähigkeitsaufwuchs mit Hindernissen

Im Jahr 2006 fiel die Entscheidung, 40 CH-53G mit einem „Produktverbesserung“ genannten Upgrade insbesondere der Avionik zukunftssicher bis zum Jahr 2030 zu machen. Die Produktverbesserung beinhaltet eine integrierte „State of the art“ Avioniksuite der Fa. Rockwell Collins (CAAS), einen digitalen 4-Achsen Autopiloten, umfangreiche Missionsausstattung im Bereich Funk, Datenfunk, Navigation, Missionsrechner (Ziel war die „Interoperabilität“ mit UH Tiger und NH90), FLIR und eine Selbstschutzanlage gegen Flugkörper. Die Umrüstung der 40 Hubschrauber zur Variante CH-53GA wird 2017 abgeschlossen sein. Die CH-53GA verfügt aus Kostengründen nicht über Außenzusatztanks. Stattdessen wurde im Rahmen des GA-Vertrages mit der Industrie ein Satz Innenzusatztanks (IZT) zur Erreichung einer Zulassung und ggf. späteren Stückzahlerhöhung bestellt.

Während der Realisierung der „GA“ wurden weitere 6 CH-53G wegen eines höheren Bedarfs an geschützten und damit für Auslandseinsätze nutzbaren MTH zur sogenannten CH-53GE Variante umgerüstet. Diese sind bis auf die Außenzusatztanks mit der „GS“ identisch. Aufgrund der langen Beschaffungszeit für Außenzusatztankanlagen wurden für die „GE“ 6 Sätze Innenzusatztanks gekauft. Diese sind identisch mit dem Satz, der für die „GA“ beschafft wurde. Die Innenzusatztanks haben jedoch gravierende Nachteile. Zum einen wird damit der Laderaum weitgehend blockiert, obwohl die Tanks als Missionsausstattung ausgelegt (mit mittlerem Aufwand) ausbaubar sind, wiegen sie etwa gleich viel wie die komplette im Fassungsvermögen sehr ähnliche Außenzusatz-

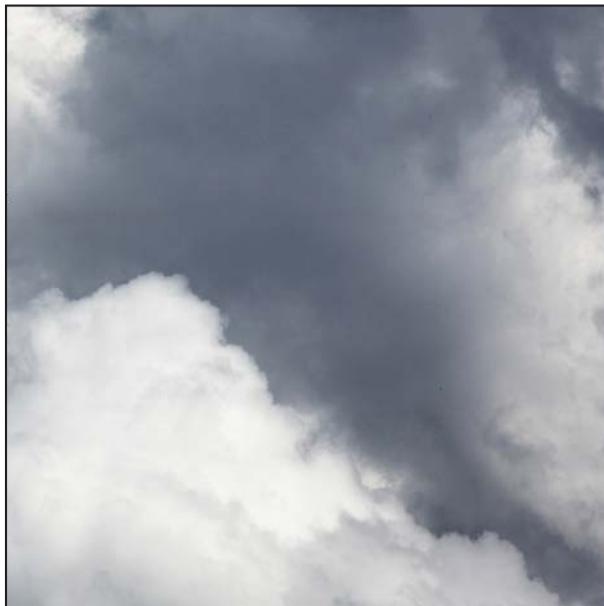
tankanlage, gewisse weitere Ausstattungen (insbesondere der MedEvac Rüstsatz zum Transport von Schwerstverletzten) schließen sich mit IZT aus. Größtes Problem ist jedoch derzeit, dass die Innenzusatztankanlagen aufgrund von Zulassungsproblemen nicht einsetzbar sind.

Mit der Fortentwicklung der Einsatzszenarien kamen in den 2000er Jahren weitere erforderliche Fähigkeiten und damit auch immer komplexere Missionsausstattungen auf die CH-53 zu. Die Unterstützung von Spezialkräften (Rettungswinde und Schnellabschleifvorrichtungen), die Suche und Bergung (Rüstsatz Personnel Recovery mit Missionsarbeitsplatz, FLIR, zusätzlicher Funk- und Navigationsausstattung), Einrüstung einer Sensorgestützten Landehilfe (SeLa, eine Mischung aus Sensoren & Darstellungsgeräten sowie eines Helmsichtsystems), weiterentwickelte Ausstattung zum Transport von Schwerverletzten (MedEvac), eine Schutzausstattung für vitale Systeme gegen ballistische Bedrohung (sog. „Komponentenschutz“).

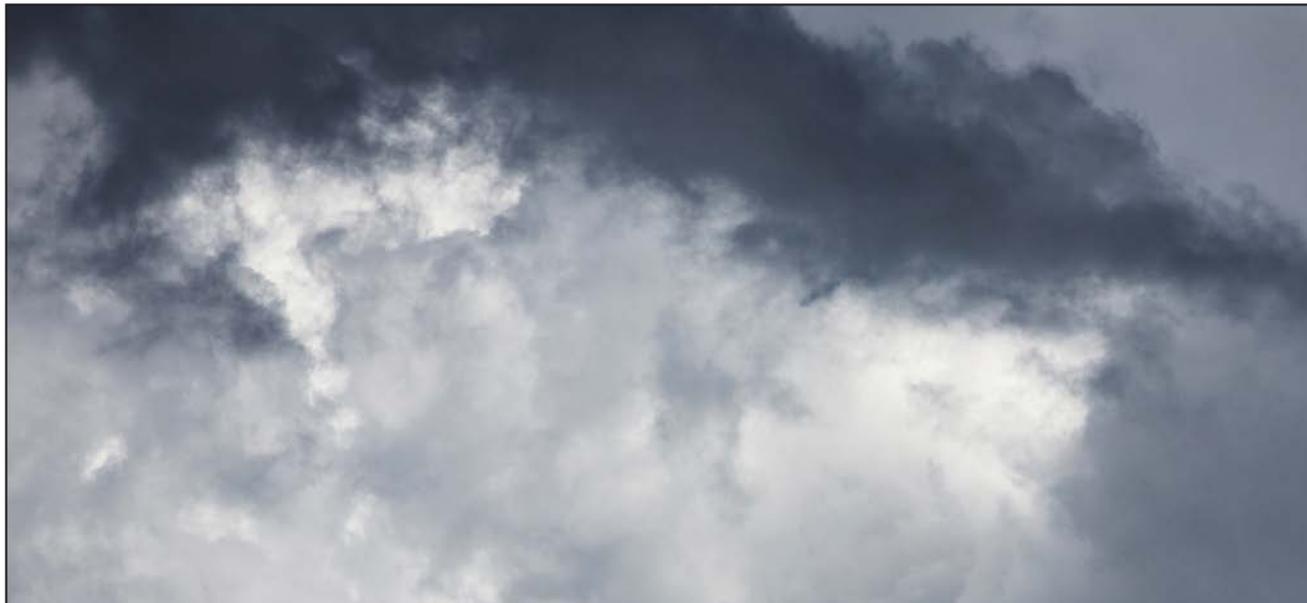
Neue Herausforderungen

Es besteht Bedarf für die Nachrüstung Crashsicherer Truppsitze, die 26 Hubschrauber der Varianten GS und GE benötigen für eine Sicherstellung der Einsatzbereitschaft dringend eine aufwändige Beseitigung von Obsoleszenzen im Bereich der Flugregelanlage und der Avionik. In diesem Artikel nicht im Detail erwähnt bleiben diverse kostenintensive Verbesserungen zur Lebensdauererlangung der CH-53, die für den sicheren Betrieb erforderlich sind.

Alle in diesem Beitrag aufgeführten Maßnahmen wurden und werden aufgrund von Budgetlimits und langer Realisierungszeiten und damit verbundener jahrelanger Standzeiten in der Industriebetreuung immer wieder nur teilflottenweise realisiert. Viele Fähigkeiten des „Arbeitspferdes“ CH-53GS müssten noch kosten- und zeitintensiv in die „GA“ integriert werden. Dabei wächst das Leergewicht des Hub-



Fortsetzung von Seite 10



schraubers ständig. Das schränkt die Leistungsfähigkeit des MTH weiter ein. Aus dem Mittleren Transport- wird ein „Superschwerer Verbindungs- und Beobachtungshubschrauber“.

Wie geht es weiter?

Ursprünglich war mit der Realisierung der Produktverbesserung von 40 Maschinen zur CH-53GA die Außerdienststellung der Restflotte und damit ein Halbgenerationswechsel zum Nachfolger (Future Transport Helicopter / FTH) ab dem Jahr 2020 geplant. Wahlweise ein 2. Los CH-53GA.

Ein 2. Los CH-53GA mit Integration der fehlenden Fähigkeiten erscheint unrealistisch. Zudem wird die Ersatzteilbeschaffung insbesondere (aber nicht nur) der Hochwertteile im Bereich der Dynamischen Komponenten (Antrieb, Rotoren) immer teurer und schwieriger, da die weltweite Flotte der CH-53 „Zweimotorer“ nur noch aus etwa 90 Hubschraubern (66 davon in der deutschen Luftwaffe) besteht. Es gibt seit den 1980er Jahren ein Nachfolgesystem CH-53E, das vermutlich vor der deutschen CH-53 ausgemustert und durch den neu konstruierten Nachfolger CH-53K ersetzt wird.

Die Entscheidung für die Realisierung des FTH (Arbeitsbegriff nun STH = Schwerer Transporthubschrauber) ist noch nicht gefallen. Selbst bei einem baldigen Realisierungsbeginn ist im klassischen Rüstungsprozess ein Zulauf erst deutlich jenseits 2020 zu erwarten.

Bei der Betrachtung der Geschichte und der derzeitigen Situation der Flotte wird klar, dass nicht einmal eine massive Budgeterhöhung die Leistungsfähigkeit des Systems deutlich erhöhen kann. Es bedarf daher dringend klarer Entscheidungen, wie die Nachfolge der CH-53 gestaltet werden soll und daraus resultierend der Entscheidung, wie das System noch wirksam und zielorientiert verbessert und bis zur Ablösung durch einen STH erhalten werden kann.

Ziel muss es sein, die CH-53 nunmehr nur in ihren Fähigkeiten zu erhalten und einen marktverfügbaren Ersatz zügig jenseits des Jahres 2020 einzuführen. Gestützt ist diese Erkenntnis auf Wirtschaftlichkeits- und Fähigkeitsbetrachtungen.



Mehr aktuelle Informationen zur Arbeit des FML und VBSK in den jeweiligen FACEBOOK Gruppen.



Eine neue Zeitrechnung beginnt – auch für die Luftwaffe

Die jahrelange Ignoranz der Europäischen Arbeitszeitrichtlinie durch das Verteidigungsministerium ist nun endlich passé. Die Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr werden zum 01.01.2016 als letzte Berufsgruppe in unserem Land ihre Dienstzeit nach gesetzlichen Vorgaben leisten. Zu Stande gekommen ist dies als ein Ergebnis des „Gesetzes zur Steigerung der Attraktivität in der Bundeswehr“ – landläufig Artikelgesetz genannt. Es bedurfte tatsächlich erst eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes (2011), eines zusätzlichen KPMG-Gutachtens und einer aufmerksamen Ministerin, um zu merken, dass wöchentlich 270.000 Überstunden in der Bundeswehr fabriziert werden und das Personal anscheinend mehr als überfordert wird. Jahrelange Personalreduzierungen, steigende Burn-out-Raten, Standortschließungen verbunden mit Versetzungen, unzureichende Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen und ein mehr als schleppender Zulauf des dringend benötigten Materials, haben zu einer kontinuierlichen Überbelastung des verbliebenen Personalkörpers geführt. Niemandem ist anscheinend aufgefallen, dass die Rechnung: „Aufträge rauf – Personal runter“ auf Dauer nicht aufgeht. Rechnet man die Überstunden hoch, würde dies die Schaffung 20.000 neuer Dienstposten und Personalkosten von 800 Mio. Euro bedeuten.

§ 30 c Soldatengesetz

Die Einführung einer gesetzlichen Dienstzeitregelung war also mehr als überfällig. Paragraph 30 c im

Soldatengesetz heißt das Zauberwort. Dieser Paragraph wird die Dienstzeit ab 01.01. neu regeln. Der Dienst in der Bundeswehr wird sich ab sofort in einen Dienst im Grundbetrieb, Abweichungen von den gesetzlich vorgeschriebenen Pausen- und Ruhezeiten sowie gesetzlichen Ausnahmen gliedern. Diese Ausnahmen muss es geben. Der Dienst in der Ausnahme findet dabei, denn sonst wäre es ja keine Ausnahme, außerhalb der gesetzlichen Arbeitszeitregelung statt. Darunter fallen z.B. die mandatierten Auslandseinsätze oder auch mehrtägige Seefahrten. Neu dabei ist, dass der Soldat zukünftig der Dienstherrin 41 Stunden pro Woche an Arbeitszeit schuldet. Dabei dürfen es jedoch nicht mehr als 48 Stunden/Woche im Jahresdurchschnitt werden. Vorbei also das Aasen mit der Ressource Arbeitskraft und Arbeitszeit, dem höchsten Gut in unserer Arbeitswelt? Ein deutliches Ja, aber! Ein Kulturwandel wird die Bundeswehr wie ein kleines Erdbeben erfassen. Leichtfertig angeordnete Überstunden, vollkommen überbordete Lehrgänge, unnötige Abend- und Wochenendarbeit auf den Truppenübungsplätzen dieser Republik erscheinen zukünftig in einem anderen Licht.

Die Knackpunkte für die Luftwaffe

Natürlich darf die gesetzliche Arbeitszeitregelung in Anlehnung an die EU-Arbeitszeitrichtlinie nicht darüber hinweg täuschen, dass die Luftwaffe auch weiterhin ihren Auftrag erfüllen können muss. Und das wird sie auch! Egal ob Wach- oder Sonderdienste, egal ob

Fortsetzung von Seite 13

fordernde Grundausbildung oder Schichtdienst in der verbunkerten Anlage oder die 24/7 Alarmrotte im fliegenden Verband, als das wird auch nach wie vor so weiter stattfinden. Es ändert sich nur der Umgang mit der Mehrarbeit. Ein Pilot beispielsweise, der zukünftig 4 x 24 Stunden auf Alarmrotte geht, hat in 4 Tagen seine Arbeitszeit von 2 Wochen geleistet. Wenn man ihn zwischendurch auch noch zu Wachdiensten oder zum Tagesdienst einsetzt, so kann man dies durchaus. Nur eines muss dann klar sein: Dieser Phase der hohen Arbeitszeitbelastung muss eine zusammenhängende oder aufgesplittete Phase der Ruhe/des Dienstzeitausgleiches gegenüberstehen. Das Ganze immer so, dass die 48 Stunden/Woche im jährlichen Durchschnitt gehalten werden. Und eben dies ist die Führungs- und Planungsaufgabe, die nun an die Truppen- und Kommandoführer gestellt wird: Haltet den Dienstbetrieb aufrecht und reißt dabei nicht die 48 h/Woche! Hört sich auf den ersten Blick sehr komplex und fast undurchführbar an – ist es anscheinend auch. Denn ohne einen spürbaren Auftragsrückgang, eine konsequente Erhöhung des Personals oder einen Austausch des alten, wartungsintensiven Materials gegen neues, wird es kaum auf Schlag zum 01.01.16 eine spürbare Reduzierung der Mehrarbeit geben können. Und eine weitere Frage stellt sich auch noch: Wer soll eigentlich den Überblick behalten über Mehr- und Minderarbeit, Abweichungen und Ausnahmen, Teilzeit- und Telearbeit usw.? Es kann wohl nur elektronisch gehen, nein, es muss! Und wenn man bedenkt, dass 70% der Bundeswehrangehörigen ihre Arbeitszeit noch nicht elektronisch erfassen, ist Eile geboten,

damit ab Januar kein Tohuwabohu entsteht. Dies ist auch deswegen wichtig, weil wir finanziell in eine andere Zeitrechnung gehen: Ein 24 Stunden Dienst in der Dauereinsatzaufgabe am Wochenende, beispielsweise ein Pilot im Dienstgrad Hauptmann, wird Ansprüche im Wert von 444,00 Euro brutto erwerben- das natürlich nur für den Fall der Auszahlung seiner Mehrarbeit. Eine saubere, elektronische Zeiterfassung scheint also unerlässlich!

Es heißt also: Obacht geben auf den Umgang mit der gesetzlichen Arbeitszeit, Missbrauch aufdecken, Vorgesetzte sensibilisieren und schützen, denn sie sind nun noch mehr im Fokus, außerdem sauber elektronisch dokumentieren und von Seiten der politisch Verantwortlichen sich regelmäßig über die Entwicklung der Arbeitszeitkonten berichten lassen. Lasst uns eine neue Zeitrechnung beginnen – die Bundeswehr hat sie dringend nötig!



Dipl. Jur. Markus Hubert
Postfach 70 21 64
22021 Hamburg

- Justitiar Forum Militärische Luftfahrt e.V. (FML e.V.) -

Tel. : 0170 388 14 27 / e-mail : markus.hubert@me.com





Studium in Voll- und Teilzeit sowie Online möglich.

Mit dem „Bachelor Equivalent“ direkt ins Master Programm einsteigen!

Die Embry-Riddle Aeronautical University ist die weltweit größte Hochschule für Luft- und Raumfahrt, mit mehr als 150 Standorten weltweit. Am Berlin Campus studieren Zivilisten sowie Angehörige des Militärs. Besonders beliebt sind neben dem Bachelor und Master of Aeronautical Science auch der Master of Business Administration (MBA) in Aviation. Auf dem wettbewerbsorientierten Arbeitsmarkt von heute kommt es mehr denn je darauf an, sich von anderen zu unterscheiden. Ein Abschluss der Embry-Riddle University hilft Ihnen dabei, Sie in Ihrer beruflichen Karriere weiter voranzubringen.

- > **Aeronautical Science**
- > **Business Administration in Aviation**
- > **Project Management**
- > **Systems Engineering**

Berlin Campus

P: +49 (0) 3053063549

berlin@erau.edu

www.berlin.erau.edu

EMBRY-RIDDLE
Aeronautical University
WORLDWIDE



Tiger Meet 2014 in Jagel, eine erfolgreiche Episode einer europäischen Tradition

Das jährliche Tiger Meet steht fest im Kalender vieler Geschwader der europäischen Luftwaffen – aus gutem Grund. Keiner anderen Übung gelingt es so gut, fliegerische Ausbildungsinhalte mit internationalen Begegnungen und Feierlichkeiten zu verbinden. 20 Staffeln aus 15 Nationen nahmen teil mit Kampfflugzeugen wie F-16, F-18, Saab 105, Rafale, Gripen, Mirage, Tornado, Typhoon und den Hubschraubern Hind, Merlin und Tiger sowie AWACS-Flugzeuge und unterstützende Einheiten. Der Übungsflugraum über Norddeutschland, insbesondere über der Nordsee, eignete sich hervorragend für die unterschiedlichen Missionstypen. Luft-Luft und Luft-Boden-

Einsatzverfahren konnten sowohl mit großer Anzahl von Jets als auch Eins-gegen-Eins geübt werden. Im Gegensatz zur Übung JAWTEX, die unmittelbar vorher stattgefunden hatte, sind beim Tiger Meet alle Teilnehmer an einem Ort. Dies ermöglicht einen persönlichen Austausch, effektivere und zeitsparende Zusammenarbeit und erspart videogestützte Besprechungen mit rigidem Zeitplan. Der freundschaftliche Austausch muss nicht durch „Icebreaker“ angeschoben werden, er gelingt durch die einzigartigen Themenabende und Wochenendveranstaltungen zwischen jeder Zunft – ob technische Fachgruppe oder fliegende Besatzung. Die „Internationale Nacht“ steht für kulinarische





all images: Ulrich Metternich

Köstlichkeiten, die jede Teilnehmernation mitbringt und zubereitet. Das „Formal Dinner“ folgt strengen aber nicht ganz ernst gemeinten Regeln. 2014 fand es am gleichen Abend statt wie das Gruppenspiel der deutschen Nationalmannschaft gegen Ghana. So Manchem fiel es schwer, das durch die Regeln verbotene Mobiltelefon in der Tasche zu lassen. Die „Tiger Games“ erfreuen sich als Wochenendveranstaltung großer Beliebtheit. Bei ausgefallenen sportlichen Wettbewerben kann man einen Teil der Punkte für seine Staffel sammeln, die man zum Gewinnen der „Tiger Trophy“ benötigt. Mitflüge mit anderen Staffeln in einer Rafale oder F-18 sind ein ganz besonderes Erlebnis für die ausgewählten Besatzungen.

Das Tiger Meet kann je nach Ausrichtung ganz unterschiedliche Schwerpunkte und Qualitäten haben. Ein Mindeststandard ist jedoch stets gesichert und schafft einen riesigen Mehrwert für die fliegerische Ausbildung und den informellen Austausch aller teilnehmenden Geschwader. Die Übung ist seit den 1970ern etabliert und – mindestens innerhalb der teilnehmenden Luftwaffen und ihrer Anhänger- zu einer europäischen Tradition gewachsen. Alle Teilnehmer sprachen dem TLG 51 „Immelmann“ großen Respekt für die gelungene Veranstaltung aus.

TIGER TIGER TIGER!



Nichts ist so stetig wie der Wandel

Ich glaube dies ist insbesondere (fast) jeder Soldatin, jedem Soldaten, jeder zivilen Mitarbeiterin und jedem zivilem Mitarbeiter der Bundeswehr (Bw) bewusst, jagt doch eine Bundeswehrreform die Nächste! Getarnt als Neuausrichtung, Nachjustierung, Korrektur, oder ganz offen als Reform der Reform begegnen uns diese Herausforderungen in immer kürzeren Abständen mit noch stärkeren persönlichen Konsequenzen für den Einzelnen als je zuvor. Liegen doch die verbliebenen Standorte durch die Ausdünnung der letzten Jahrzehnte räumlich immer weiter auseinander.

Da werden Kasernen geschlossen und Truppentei-

gespielten und hoch motivierten Führungs- und Versorgungsorganisation unterstützt werden.

Stattdessen laufen Führungskräfte, Spezialisten und Fachpersonal davon bzw. kommen nicht mehr in geeigneter Anzahl ins System, von der Qualität derer die sich noch bewerben mal abgesehen. Das wundert einen aber auch nicht, macht doch das Ministerium Werbung mit dem Slogan „Bundeswehr minus Karriere Punkt de“ nun sind mir wenige Worte geläufig die per Definition negativ belegt sind, minus gehört aber eindeutig dazu.

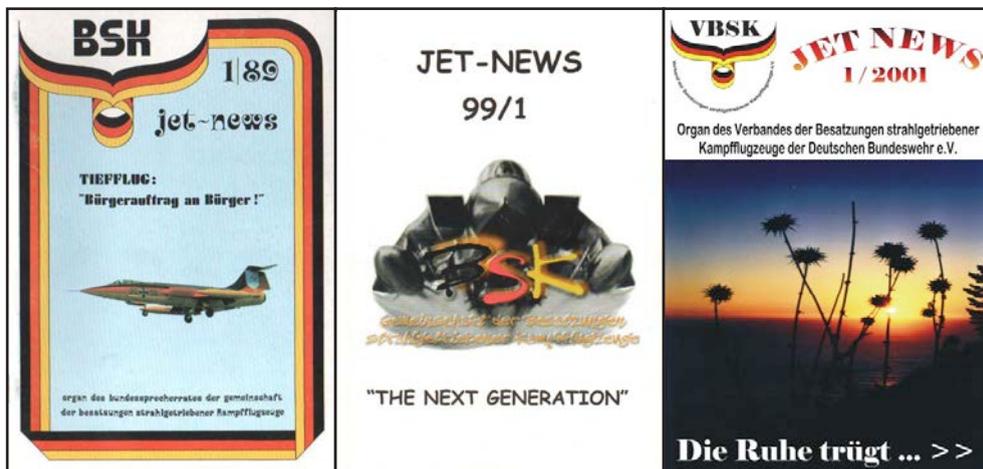
Der Duden sagt dazu:

minus drückt aus, dass etwas vermindert wird, minus Synonyme für weniger, abgerechnet, abgezogen, nach Abzug, nicht eingerechnet, nicht inbegriffen, nicht mit einbegriffen/enthalten, ohne, unter Abzug, vermindert.

Aber eventuell ist es ja auch nur ein Generationenproblem. Die junge Generation rechnet nur noch wenig im Kopf und benutzt das Minuszeichen oder den „Bindestrich“ mehr für kleine Figuren und Smileys auf dem Smartphone als auf der Taschenrechnerastatur. Umfragen scheinen zu belegen, dass diese Ge-

neration dem „Minus“ gar nicht negativ gegenüber eingestellt ist. Also liegt es wohl doch nicht an der Werbung, woran aber denn dann? Die Probleme sind erkannt und werden, wer hätte das gedacht, von den Teilstreitkräften unterschiedlich bewertet. So feiert das Heer den SAZ 20 in der Mannschaftslaufbahn als Lösung für einen großen Teil seiner Probleme (auch wenn diese dann schlecht nachversichert mitten im Leben entlassen werden, Fürsorge und Innere Führung?) Die Luftwaffe führt das Segelfliegen für seine Offiziersanwärter als „Schnupperkurs in die 3. Dimension“ ein und kreiert neue Ausbildungswege inkl. eigens entwickelten Studiengangs fürs fliegerische Personal. Was die Marine macht ist mir z.Z. nicht bekannt, ich bin aber sicher, auch dort wird alles attraktiver. Außerdem passend zur Überschrift steigt gerade die Bedrohung der „zivilisierten“ Welt durch die Russen (Präsident Putin), die IS und andere Gruppierungen wie z.B. die Taliban (die gibt es wirklich noch, trotz Jahrzehntelangen Einsatz u.a. der Bw), die Flüchtlinge aus Afrika und dem nahen Osten sowie

le verlegt, obwohl an den „neuen“ Standorten noch keine Maßnahmen zur Aufnahme des Personal, geschweige denn der Aufgaben begonnen haben. Es werden angeblich kostenneutral Fähigkeitstransfers z.B. im Bereich der Hubschrauberfliegerei beschlossen ohne zu Ende gedacht oder ausgeplant zu sein. Transportflugzeuge werden entsorgt und Personal abgebaut bzw. umgeschult bevor das Nachfolgemodell überhaupt im Zulauf ist. Ein Geschwader mit hervorragenden Übungsgebieten und ohne Probleme mit Bevölkerungsprotesten wird zur fliegenden Gruppe degradiert, um diese wenige Jahre später wieder zum Geschwader aufwachsen zu lassen. Zuständigkeiten und dazugehöriges Personal werden auf diverse neue Kommandobehörden verteilt ohne dass jemand wirklich zu wissen scheint wo welche Aufgabe bzw. Zuständigkeit den nun abgeblieben ist. Es ist ein wenig wie „Sie trugen seltsame Gewänder und irrten ziellos in der Republik hin und her.“ Die Bundeswehr ist seit Jahren ständig im Einsatz und sollte dabei von einer straff organisierten, ein-

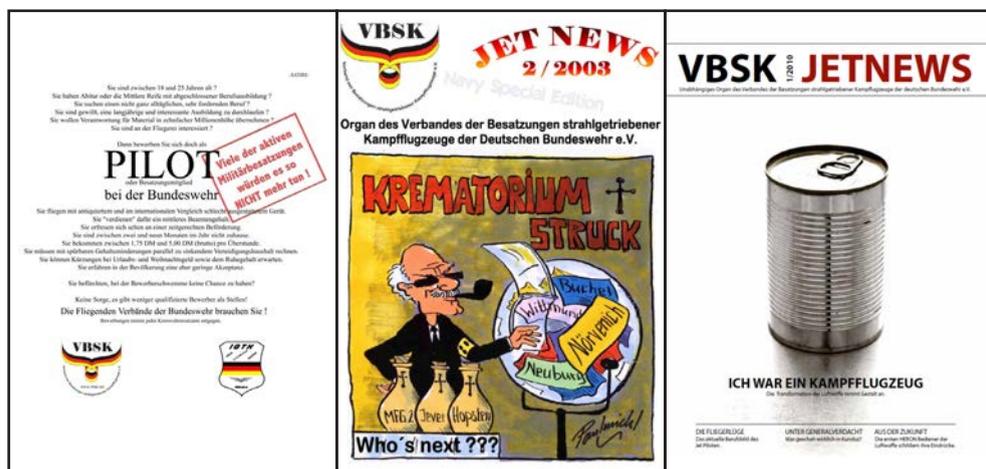


radikalem Wahlverhalten der Bürger in einigen westlichen Ländern. Dies facht ganz neue Diskussionen über Wehretats, Bündnisse und Gesetzgebungen an. Es sieht so aus als wäre es Zeit zum Umdenken und damit für eine nächste zukunftsorientierte Reform der Bundeswehr, wie immer diese dann aussehen mag.

Dem aufmerksamen Leser der JET News mag es aufgefallen sein, 2013 gab es eine und 2014 keine Ausgabe des unabhängigen Organs des Verbandes der Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge der deutschen Bundeswehr e.V. (VBSK) und so wird es auch bleiben! Denn jeder der wirklich aufmerksam die Jet News liest wird gemerkt haben, dass sie von dieser Ausgabe an als Sprachrohr des Forum Militärische Luftfahrt e.V. fungiert. Die Jet News hat dem VBSK in den letzten Jahrzehnten sehr gute Dienste erwiesen und wird selbiges zukünftig auch für das Forum Militärische Luftfahrt leisten.

Mit wenigen Unterbrechungen war die Jet News seit 1989 das Medium mit dessen Hilfe die Besatzungen von strahlgetriebenen Kampfflugzeugen der Bundeswehr ihre Probleme zur Sprache brachten. Mit dem Erscheinen des Heftes Gemeinschaft der Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge (BSK) „Wer wir sind, Was wir wollen“ im Jahr 1988 begannen die Jet Besatzungen ihre Themen regelmäßig zu publizieren. Die 1. Jet News mit dem Titel „Tiefflug: Bürgerauftrag für Bürger!“ erschien als Organ des Bundessprecherrates der Gemeinschaft der Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge (später VBSK) im Folgejahr 1989. Diese Pioniere schrieben noch mit Schreibmaschine und vervielfältigten die Hefte noch mit Matrizen und später Kopierern und klammerten sie dann per Hand zusammen. Nach einer ca. vier jährigen Pause machte sich 1999, zehn Jahre nach der ersten Ausgabe, „The Next Generation“ auf den Weg die Tradition der Jet News fortzuführen. Im Jahr 2001 begann mit dem Wechsel auf das Format DIN A4 erneut eine neue Periode des Wirkens. Diese erste Ausgabe im neuen Format wurde damals in Berlin mit einem der Mitbegründer der Jet News Dieter Bartholomes sowie einem jahrzehntelangem Wegbegleiter der BSK's Alexander Szandar im „Spie-

gel“ Büro, gemeinsam mit dem ganzem Redaktionsteam (inkl. Hans- Joachim Ahnert) Zeile für Zeile quergelesen. Für besondere Aufmerksamkeit hat die „Stellenanzeige“ für Piloten gesorgt, die als Satire im Heft abgedruckt wurde. Es gab einige Titelbilder, Artikel, Karikaturen oder andere Beiträge, die immer wieder für Aufregung und Aufmerksamkeit sorgten. Beispielhaft sei das Titelbild mit dem damaligen Minister der Verteidigung Peter Struck (SPD) genannt, anlässlich der Schließung der Luftwaffen Geschwader JaboG 38 „Friesland“ in Jever/Schortens und JG 72 „Westfahlen“ in Rheine/Hopsten und des MFG 2 in Eggebek dem letzten bis dahin verbliebenen Jet



Verband der Marine. Seit 2010 erscheint die Jet News im neuen modernen Layout wie das Titelbild mit der Konservendose eindrucksvoll darstellt. Wir das Präsidium und der Vorstand des Forums Militärische Luftfahrt werden auch weiterhin die Probleme der Fliegenden-, und mit dem Fliegen eng verbunden Gemeinschaft bearbeiten und unmissverständlich zur Sprache bringen. Durch die breite thematische Ausrichtung erwarten wir genügend qualifizierte Beiträge aus den einzelnen Bereichen, um für unsere Mitglieder und Leser interessant zu bleiben und den Kreis derer die das Magazin zur Kenntnis nehmen zu erweitern. Dabei laden wir alle Betroffenen und Interessierten gerne ein uns zu unterstützen. Dies kann in Form von Beiträgen und Gesprächen geschehen oder auch durch das Schalten von Anzeigen oder überweisen von Spenden sein. Jede Unterstützung, die uns Hilft die Jet News wieder mit Leben zu füllen, ist uns grundsätzlich willkommen.



Zeit zum Nachdenken

Ein heißer sonniger Tag, keine Wolke weit und breit, beste Sichten. Ein wunderbarer Tag zum Fliegen, könnte man meinen. Doch heute bewegt sich nichts an unserem Flugplatz. Ein Flugplatz, an dem der größte Teil der Soldaten und zivilen Beschäftigten ganz normal seinen Dienst verrichtet oder zur Arbeit geht. Jeder denkt es beginnt ein Arbeitstag wie jeder andere. Bis die Meldung kommt, dass heute kein Flugbetrieb stattfindet. Sicherlich gibt es keinen Flugplatz, an dem an jeden Tag geflogen werden kann. Aber eines ist sicher, die Tage, an denen das Wetter, die Hauptursache für Flugausfälle liefert, sind vorbei.

Es herrscht ein Mangel an Personal in bestimmten Bereichen. Was kann das schon ausmachen, ein oder zwei Mann weniger dürfte doch keine Rolle spielen? Dem ist aber leider nicht so, eine Mindeststärke muss in vielen Bereichen eines fliegenden Verbandes nun einmal vorhanden sein. Ist diese nicht gewährleistet, kann es erst zu Einschränkungen kommen oder im schlimmsten Fall zur kompletten Schließung des Flugplatzes führen.

Ein Flugplatz scheint mit einem Orchester einiges gemeinsam zu haben. Viele Musiker sind notwendig, um ein Stück spielen zu können wie es der Kompo-

nist vorgesehen hat und die Zuhörer erwarten. Jeder kennt seine Noten und den Zeitpunkt, zu dem er mit seinem Instrument einsetzen muss. Der Dirigent, der Chef, sorgt durch gezieltes Anzeigen und geschickte Führung, dass ein wunderbares Stück ertönt, das die Zuhörer begeistert. Fehlen nur ein oder zwei Musiker, kann dieses durchaus durch andere kompensiert werden. Nur der Fachmann hört das heraus. Das Ganze Stück an sich kann aber gespielt werden. Fehlen jedoch zu viele Musiker, fällt das Konzert aus.

Aber zurück zur Bundeswehr oder in diesem Fall zum Geschwader. Warum ist plötzlich nicht mehr ausreichend Personal vorhanden? Weswegen fehlen so viele? Warum gibt es nicht mehr eine ausreichende Anzahl an Bewerbern? Hört man Diskussionen im Radio oder Stellungnahmen im Fernsehen, scheint die Welt in Ordnung zu sein. Die Bundeswehr scheint keine Probleme im Nachwuchsbereich zu haben und auch die Qualität der Bewerber scheint unverändert hoch zu sein.

Dass dem nicht so ist, zeigt das Beispiel mit der Flugplatzfeuerwehr. Lange Zeit vorher konnte in der Personalführung erkannt werden, dass viele Stellen nicht besetzt werden oder aus Altersgründen frei werden. Die Regenerierung des Personals verlief nur



schleppend und lange nicht in der Anzahl, die benötigt wurde. Sicherlich gibt es auch Änderungen in den Vorschriften, um aber hier einen Übergang zu ermöglichen, wurden Sondergenehmigungen erteilt. Was aber, wenn die Sondergenehmigungen zur Regel werden.

Selbst der einfache Soldat bekommt das Gefühl, dass die Notwendigkeit nicht ausreichend erkannt oder unterschätzt wurde. Wenn aber ein Personalproblem so große Auswirkung hat, dass andere Bereiche ebenfalls massive Einschränkungen erleiden, ist dies ein ernsthaftes Problem. Ein Pilot oder WSO benötigt eben eine bestimmte Anzahl an Flugstunden, um sein Luftfahrzeug in allen Situationen sicher und effizient zu beherrschen. Das ist jedem bewusst und leuchtet ein. Es sind aber eben auch andere Bereiche, die in Übung bleiben müssen. Findet kein regelmäßiger Flugbetrieb statt, laufen wir Gefahr, dass immer mehr Bereiche Leistungseinbußen haben werden. Regelmäßiges Arbeiten hält die Fähigkeiten fit. Jeder Soldat strebt eine gewisse Arbeitszufriedenheit an. Kann er aber seiner speziellen Arbeit, für die er über lange Jahre mit hohem persönlichem Engagement ausgebildet wurde nicht nachgehen, sinkt die Motivation schneller als gedacht, Arbeitsunzufriedenheit

und Frustration kann die Folge sein. Um jedoch attraktiv für den Nachwuchs zu sein, ist das aber kontraproduktiv.

Ein wesentlicher Punkt ist hier auch die Frage nach der weiteren Entwicklung der Flugsicherungsausbildung? Eine Entscheidung wie es weiter gehen soll ist ja auf höchster politischer Ebene gefallen. Bleibt die Umsetzung abzuwarten und welche Verzögerung in der Ausbildung sich eventuell daraus ergibt?

Dies sind nur einige „Baustellen“ von vielen. Nicht unerwähnt bleiben soll hier auch die „unendliche Geschichte ASR/S“. Es fehlt z.B. immer noch eine auf den Stand der Technik gebrachte Flugvermessungsvorschrift. Bei unklaren Kriterien ist die Leistung der Anlage immer noch umstritten.

Ich hoffe, dass den Entscheidungsträgern die Problematiken bewusst sind und sie an zielführenden Lösungen arbeiten. Welche es sind oder sein können? Ich weiß es nicht.

Dies sind Gedanken, die einem in den Sinn kommen, wenn man an einem Tag ohne Flugbetrieb auf seiner Dienststelle sitzt.

BO41

das ungeliebte Kind

Es gibt ein grundsätzliches Missverständnis zwischen dem Bundesamt für Personalmanagement der Bundeswehr und den von ihnen verwalteten Angehörigen des Fliegerischen Dienstes (Jet): letztere sind in der Regel zu den Streitkräften gegangen um Flugzeuge zu fliegen. Erstere sehen in Luftfahrzeugbesatzungen einen Personalpool wie jeden anderen, um früher oder später nicht-fliegende Stellen zu besetzen. Letztere Sichtweise allein definiert die Anzahl Sheppard-/Pensacola-Graduates, nicht die Anzahl der Verfügbaren Flugstunden. Auch die Notwendigkeit möglichst kampfkraftige Luftstreitkräfte zu betreiben ist diesem Prozess der Regeneration untergeordnet. Der Sonderstatus BO-41 hingegen, welcher Piloten in der Vergangenheit ein Faustpfand einräumte, ist von diesem Standpunkt aus betrachtet natürlich ein hässliches Hindernis.

Der BO-41 wird seitens der Führungsebene der Luftwaffe gegenwärtig häufig als Anachronismus und Fehler der Vergangenheit dargestellt. Diese Sichtweise ist überaus bemerkenswert, vor allem vor dem Hintergrund, dass nach wie vor die Spitzenpositionen der Luftwaffe von ehemaligen BO-41 besetzt werden - von Kameraden also, die sich bewusst und mit schriftlichem Antrag für einen Verbleib über das 41. Lebensjahr hinaus entschieden haben.

Zur Herkunft des BO-41: Die heutige Luftwaffe wurde von kriegserfahrenen Kameraden aufgebaut. Noch heute sollte allseits bekannt sein, dass unerfahrene Luftfahrtbesatzungen praktisch keine Kampfkraft besitzen. Da der Einsatz von Luftstreitkräften in zwischenstaatlichen Konflikten regelmäßig Mittel der Wahl ist, müssen Kampfflugzeuge von Experten geflogen werden. Dazu bedarf es einer langen Ausbildung, langer Stehzeit und intensiven Trainings. Dass dies mit der sonst in den Streitkräften üblichen Personalrotation nicht zu bewerkstelligen ist, war in der Luftwaffe vergangener Tage noch bekannt. Dass non-flyer dies nicht verstehen können, liegt in der Natur der Sache. Hinzu kam, dass große Zahlen dieser Spezialisten benötigt wurden, da die Luftwaffe bis Anfang der achtziger Jahre mehr als eintau-

send Kampfflugzeuge besaß. Ein weiterer Aspekt zur Schaffung des BO-41 war die Absicherung der Hinterbliebenen, denn nicht nur Starfighter stürzten ab. Weiterhin, und dies wird heute häufig übersehen, stand die Luftwaffe damals in direkter Konkurrenz zur zivilen Luftfahrt und ein Wechsel war noch unschwer möglich. Gerade während der Starfighter-Krise wechselten viele erfahrene Besatzungen u.a. zur Lufthansa. So wurde z.B. die B-737 „Landshut“ bei ihrer Entführung 1977 von zwei ehemaligen Bundeswehrangehörigen geflogen. In dieser Konkurrenzsituation wurde der BO-41 geschaffen, als planbare Größe im Fliegerischen Dienst, mit Dienstgraden und Zulagen ausgestattet. Er war über Jahre der Träger der Kampfkraft.

Die andere Sichtweise: Der BO-41 hat einen Makel, welcher uns alle betrifft: im direkten Vergleich der



Lebensmodelle BO-41 und BS unterliegt der BS fast immer. Die Konsequenz daraus ist, dass sich unser Führungspersonal über Dekaden nicht aus den besten rekrutierte, sondern aus den besten der Willigen. Weiterhin sieht wohl jeder von uns ein, dass ein starker Arm allein nicht genügt, wenn im Kopf nicht viel los ist. Wir brauchen sie leider wirklich, die fliegerische Expertise in den Stäben.

Die Kritik: Die Vergewaltung des Personals des Fliegerischen Dienstes (Jet), in absurder Beschönigung „Neuausrichtung Fliegerischer Dienst“ genannt, wurde deshalb notwendig, weil das ehemalige Personalamt der Bundeswehr sowie der Führungsstab der Luftwaffe über Jahre die Augen vor der Realität verschlossen haben. Die Lücke im Personalkörper war vollständig selbst induziert - und

andere „dürfen“ (wie wir durch unseren ehemaligen Inspekteur belehrt wurden) die Suppe nun auslöffeln. Wenn ich mir in Fingertip-Formation einrede, alles sei exakt so wie es soll, brauche ich irgendwann Brenner oder Airbrakes. Die Anträge zur Änderung des Dienstverhältnisses von BO-41 auf BS wurden immer weniger; auch dies lag vor allem am Umgang mit unseren Besatzungen. Glaubt allen Ernstes irgendwer, ein zum TSO abgestellter Leutnant mit 500 Flugstunden ist noch ein motivierter Mitarbeiter, der auch noch BS werden will? Der BO-41 ist niemals beabsichtigt worden als bequemes Mittel zur Steuerung des BS-Bedarfs. Die gegenwärtige Auslegung mag rechtmäßig sein - sie ist nicht minder dumm und uninspiriert, die Technokraten haben gewonnen. „Wir können entweder Anreize schaffen, oder eine Mauer bauen“, es ist letztlich derselbe Mechanismus... All das wäre noch halbwegs erträglich, wäre jenes Grundlagenpapier zur „Neuausrichtung“ nicht voller Worthülsen über „weiterhin vertrauensvolle Zusammenarbeit“ etc. Das Kernproblem, nämlich die Unattraktivität des Status BS für Hochqualifizierte (s. Bericht der Weise-Kommission) wurde nicht behoben. Was wir als attraktiv zu empfinden haben, hat der FÜL umdefiniert. Bei einem Kompromiss eruiert man Gemeinsamkeiten und trifft sich in der Mitte. Ein Zugehen auf das betroffene Personal hat es nicht gegeben. Die Botschaft an jüngere Kameraden ist eindeutig - stellt Euch bloß nicht gut an! Denn stellvertretende Kommandores mussten zwar als BO-4x gehen, Ihr hingegen dürft bleiben, habt aber nur Pflichten, keine Rechte. Und wenn Ihr es genau wissen wollt, am Zentrum Innere Führung kann man sich belehren lassen, was die Bundeswehr unter vertrauensvollem Miteinander versteht.

Das ärgerliche: Die gesamte Bundeswehr ist in etwa so groß wie das US Marine Corps, welches bekanntlich nur eine TSK der US-Streitkräfte ist. Die Bundeswehr hingegen besteht aus fünf TSK mit fünf Führungssträngen. Der Sachverhalt, dass ein Großteil des Einzelplan-14 für Personalkosten ausgegeben werden muss, deutet weniger auf unser (wirklich gutes) Gehalt hin, sondern auf die Anzahl hochdotierter Posten mit dem entsprechenden Unterbau. Die Frage muss also erlaubt sein, ob wir uns in all den Friedensjahren möglicherweise eine Struktur gegeben haben um hübsche Schreibtischkarrieren zu bauen und die so viel fliegerische Expertise auf nicht-fliegenden Stellen bedingt - und darüber hinaus vergessen haben wozu wir da sind: nämlich um Kriege zu gewinnen.

Das Unternehmen REINER STEMME Utility Air-Systems GmbH ist ein erfolgreicher, mittelständischer, deutscher Luftfahrtbetrieb, der 2013 in Wildau von Reiner Stemme gegründet wurde. Die Geschäftsaktivitäten des Mittelstandsunternehmens umfassen Arbeitsflugzeuge für Sicherheit und Forschung, bemannt und unbemannt. Derzeit sind 50 Mitarbeiter bei der REINER STEMME Utility Air-Systems GmbH beschäftigt, die heute ihren Geschäftssitz in Wildau bei Berlin hat. Innovation und gute Entwicklungen zeichnen den deutschen Mittelstand aus, der sich um die Konstruktion von unbemannten und bemannten Flugzeugen für Aufklärungszwecke kümmert. Diesem

Thema hat sich Stemme angenommen und entwickelt ein Hochleistungsflugzeug, welches in Kürze von einem arabischen Nutzerstaat für Grenzsicherungsaufgaben genutzt werden wird. Dieser Flugzeugtyp ist bemannt sowie unbemannt zu betreiben, hat ein hohes Nutzlastvolumen und stellt ein Novum in der Entwicklung von fliegenden Aufklärungsplattformen dar. Auf internationalen Luftfahrtmessen wurde diese aus Deutschland stammende Technologie schon mehrfach und erfolgreich vorgestellt. Mit dem Gründer des Unternehmens, Dr. Reiner Stemme, sprach der Herausgeber des Newsletter Verteidigung, Rüdiger Hulin.

Interview

Dr. Reiner Stemme, Geschäftsführer der REINER STEMME Utility Air-Systems GmbH

Newsletter Verteidigung: *Die Diskussion um die Beschaffung von UAV-Systeme in den unterschiedlichsten Varianten hat in Deutschland schon vor längerer Zeit begonnen. Das Unternehmen REINER STEMME Utility Air Systems hat auf dem Gebiet der Entwicklung und dem Bau von speziellen UAV-Technologien sehr viel Erfahrungen und auch ein Produkt zu bieten. Um welches handelt es sich?*

Dr. Reiner Stemme: Die REINER STEMME Utility Air Systems GmbH (RS) wurde 2013 von mir (zuvor langjähriger Geschäftsführer der Stemme AG) gegründet, um unternehmerischen Schub in das Wachstumsgebiet „Remote Sensing“ zu bringen. Der Fokus liegt auf Plattformen mit Abflugmassen von 1500 kg bis 3000 kg. Mit Partnern aus Forschung und Fernerkundungsausrüstung werden Gesamtsysteme für Sicherheits-, Kommerzielle- und Forschungs-/Umweltschutzaufgaben bereitgestellt. Die Leistungskette erstreckt sich von Konzeption bis hin zum Betrieb als Dienstleistung.

NV: *Ein besonderer Clou ist der, dass die RS-UAS-Plattformen bemannt und unbemannt eingesetzt werden können. Ist das einzigartig und welche Vorteile bringt dies für den Beschaffer mit sich?*

Dr. R. Stemme: RS nutzt die heutigen technischen und kostenseitigen Möglichkeiten, missionsabhängig eine Plattform pilotiert,

automatisch mit Sicherheitspiloten an Bord, oder vollautomatisch via Bodenstation zu betreiben. Ein gelungenes Fallbeispiel ist der SAGEM-STEMME Patroller – unfallfrei seit Erstflug 2009 unter führender Leitung von mir auf der Flugzeugseite.

Der Nutzen für Beschaffer/Streitkräfte ist evident: RPAS (Remotely Piloted Aerial Systems) „Bodenstationspiloten“ können an der Plattform selbst ausgebildet werden und Missionen trainieren. „Sofort“-Überführungen in Krisengebiete können ICAO konform bemannt im Direktflug durchgeführt werden (> 5000 km mit EO/IR, RADAR und SIGINT Ausrüstung). Im Einsatzgebiet wird auf Automatik umgeschaltet. Die Bodenstation wird per Begleitflugzeug oder gleicher Typ parallel eingeflogen. Außer einer Landebahn (auch Gras) ist keinerlei Bodeninfrastruktur erforderlich. Treibstoff ist JET A1 oder nur Diesel. Gegenüber heutigen Verfahren für „Aufklärung-in-der-Ferne“ ergeben sich ein spektakulärer Zeitgewinn und gleichermaßen eine Reduktion der Kosten.

Aber: Geschäftsseitig, auch angesichts von Exportrestriktionen, setzen wir gleichrangig auf den Absatz bemannter Systeme für die zuvor genannten Anwendungen.

Ein Fallbeispiel ist die Seeaufklärung: Die 3 t-Plattform kann mit 2 Crew, wiederum RADAR,

EO/IR und weiterer Sensorik 24 h einen Pfad von 3000 nm patrouillieren (abwechselnd single pilot operated dank komfortabler Ruhekabine). Der Einsatz unterscheidet sich nicht von bemannten, heutigen Langstreckenseeaufklärern - außer der Möglichkeit längere Einsatzzeiten zu erzielen bei einem Bruchteil der Kosten.

NV: Sie haben schon den ersten Exportkunden, der dieses System gekauft hat. Was waren hierfür die Gründe?

Dr. R. Stemme: Wir bieten, ganz unbescheiden, GERMAN Hochtechnologie, Zuverlässigkeit und mittelständische Kostenstrukturen an. Dies über die gesamte Strecke von der gemeinsamen Erstellung des Lastenheftes bis zum Management einer lokalen Fertigung des Produktes beim Auftraggeber und Übernahme der Wartung und Instandhaltung.

NV: Was kann alles an Nutzlast damit transportiert werden?

Dr. R. Stemme: Die Plattformen sind mit Nutzlasträumen rumpfsseitig und Hardpoints an den

Tragflügelsektionen ausgestattet. Die 3 t - Variante kann in EASA-Zulassung total 1400 kg Nutzlast (sog. useful load) tragen. Damit kann sie alle gängigen Sensoren für sicherheits- und kommerzielle Aufgaben bis hin zu Umwelteinsätzen aufnehmen - „gefüttert“ mit 15 kW Stromversorgung.

NV: Lange Einsatzzeiten sind bei modernen UAV's unabdingbar. Was hat Ihr Modell hier zu bieten?

Dr. R. Stemme: Beide Versionen, die 1,5 t wie die 3 t Plattform sind typische MALE Systeme und hier mit hervorragenden Leistungen: „Long Endurance“ > 50 Stunden und „Medium Altitude“ > 30 000 ft. Technischer Hintergrund ist die Verknüpfung hiesiger Stärken in Aerodynamik, Composite Strukturtechnologien und hocheffizienter Dieselmotoren.

NV: Wäre Ihre Lösung oder besser ihr Produkt eine Interimslösung für die Bundeswehr oder andere NATO-Staaten?

Dr. R. Stemme: Wir kennen naturgemäß nicht die aktuellen technischen Anforderungen, die

Sie wollen wöchentlich aktuelle Berichte und Informationen aus Sicherheitspolitik und Streitkräften?



Newsletter Verteidigung
Jetzt bis 31. 10. 2015 die Aktion nutzen und die aktuellen Ausgaben kostenfrei herunterladen



Fortsetzung von Seite 25

Budgetpläne und die Zeitpläne der Bundeswehr. Aber wir kennen den primären Wettbewerb von US amerikanischen und israelischen Produkten. In diesem Rahmen meinen wir mit unserer 1,5 t – 3 t Klasse für die NATO und insbesondere die Bundeswehr gemeinsam mit unseren Partnern in Deutschland vorteilhafte Produkte anzubieten.

NV: Wie hoch sind die Kosten für die Beschaffung (Stückpreis) und Unterhalt?

Dr. R. Stemme: Kosten sind natürlich eine Funktion des Anforderungsprofils, respektive des Lastenheftes des Beschaffers – das wir nicht kennen und über das möglicherweise noch nicht abschließend beschlossen wurde.

Aus uns bekannten Daten zuvor genannter Wettbewerber meinen wir mit mittelständischer Kalkulation und heimischer Produktionskette vorteilhafte Angebote machen zu können.

NV: Bieten Sie Mietkauf an?

Dr. R. Stemme: Ja, wir haben die Finanzstärke Mietkauf anzubieten. Auch ein stufenweises Vorgehen mit Beschaffung nach einer Mietkaufphase zur Erprobung ist denkbar.

NV: Wäre die Bundeswehr ein wichtiger Kunde?

Dr. R. Stemme: Wir bieten unsere Produkte weltweit an – bemannte Versionen für den Export und RPAS für Bundeswehr und NATO-Partner. Vor dieser Absicht ist die Bundeswehr eine herausragende Referenz. Es ist uns darüber hinaus auch ein Anliegen, einen Beitrag zur leistungsfähigen Ausrüstung unserer Streitkräfte zu leisten.



GEO EXPLORER SK 202
AIRBORNE SURVEILLANCE

- 50 hrs endurance RPAS
- 33,000 ft service ceiling
- 500 kg payload
- Manned/unmanned (OPV)
- Mission adaptable

REINER STEMME
UTILITY AIR-SYSTEMS GMBH
Schmiedestr. 2A, 15745 Wildau
info@rs-uas.com
www.rs-uas.com

M8 Medien / 3D-Grafik H. Weber, WDA

In 2010 gelang der Bundeswehr/Luftwaffe der Einstieg in die Klasse der MALE RPAS (Medium Altitude Long Endurance Remotely Piloted Aircraft Systems) mit dem System Heron 1 von Israel Aerospace Industries. Die drei geleasten Heron 1 werden mittels einer Vorläufigen Verkehrszulassung in einem Betreibermodell der mittlerweile mehrfach umbenannten und heutigen Airbus DS Airborne Solutions GmbH mit Sitz in Bremen ausschließlich am Flugplatz Mazar e-Sharif, Afghanistan betrieben. Seitdem sind in über 1.700 Einsätzen mehr als 23.000h bei 3 Totalverlusten (1xBoden/2xFlug) zu verbuchen. Flugbetrieb findet in Deutschland nicht statt. Bis Ende 2015 soll entschieden werden welches Sys-

Auslandseinsätze in Afghanistan eingeplant. Durch die originäre Verwendung, aber auch der Laufbahn des Truppenoffiziers geschuldet, herrscht bis heute eine rege Fluktuation im Personalkörper der RPA Führer. Sie wurden über die letzten 5 Jahre insgesamt zweimal regeneriert.

Dabei ist es nicht immer leicht genügend Freiwillige für diese Verwendung zu finden, da die bemannte fliegerische Laufbahn in den Hintergrund gerät. Das Personal bleibt zwar dem bemannten Lizenzerhalt weiterhin verpflichtet, tut dies jedoch mit einem stark reduzierten Umfang an Flugstunden und größtenteils nicht mehr auf dem originären Einsatzmuster.

UNBEMANNTER PERSONALKÖRPER



tem als bewaffnungsfähige Brückenlösung den Fähigkeitserhalt MALE bis 2025 sicherstellt. Es geht also gem. Neusprech um den Einsatz von Wirkmittel und Effektoren. Geprüft werden angeblich die israelischen Systeme Heron 1 und Heron TP im Einzel- und/oder Mischbetrieb. Ab 2025 soll dann eine von Airbus Military entwickelte europäische Lösung im Bereich MALE UAS verfügbar sein.

Das Personal

Das militärische Personal des RPA Heron 1, bestehend aus dem RPA Führer und dem PO (Payload Operator), ist entweder in Erstverwendung in der einzigen UAS-Staffel der Lw in Schleswig stationiert oder kommt in Zweitverwendung in Afghanistan mit dem Stammpersonal und System zusammen.

Der RPA Führer

Mit der ersten Ausbildungsrate für Heron 1, fand 2009 eine luftwaffenweite Abfrage für Interessenten bei allen fliegenden Verbänden statt. Dabei entstand ein Personalkreis aus Jet-, Transport- aber auch Hubschrauberpiloten, die ihre Ausbildung für den Heron in Israel begannen. Somit ist der RPA Führer ein zertifizierter Pilot, der ursprünglich auf einem beliebigen bemannten Luftfahrzeugmuster der Luftwaffe das Fliegen erlernt hat. Er ist jährlich für min. zwei bis drei

Die Luftwaffe hat sich mit der Einführung des UAS Heron zu einem „alternativen Lizenzerhalt“ für alle RPA Führer auf der Cessna Citation (CJ1+) in Kooperation mit Lufthansa Flight Training, Bremen entschieden. So werden sukzessive alle Piloten in einem Umschulungsprogramm auf diesem zivilen Flugmuster ausgebildet. Ehemalige Hubschrauberpiloten werden zunächst in Goodyear, Az auf der Grob G 120A auf Fläche umgeschult bevor sie auf die CJ1+ umsteigen dürfen. Das bedeutet natürlich Nichtverfügbarkeit für den Auslandseinsatz Heron 1 und zusätzliche Abwesenheit für die Familie zu Hause.

Ein Jahresprogramm zum Lizenzerhalt CJ1+ umfasst eine Gesamtzeit von 70 Stunden, von denen bis zu 30 Stunden auf dem Simulator absolviert werden.

Leider erst zukünftig sollen Synergieeffekte mit der Payload Operator Aus- und Weiterbildung beim alternativen Lizenzerhalt genutzt werden. Dabei gab es doch schon vor der Entscheidung für den kostenintensiven Lizenzerhalt auf der CJ1+, die in sich schlüssige Idee, eine DA42 MPP mit optischer Payload für den Flugbetrieb des RPA Führers und gleichzeitig (!) für die Schulung der Sensorbedienung des PO's zu verwenden. Das Ganze bei erheblich niedrigeren Kosten. Ein günstiger Nebeneffekt ist und wäre gewesen bereits seit Jahren mit der DA-42 MPP mit

Fortsetzung von Seite 27

Truppen am Boden, zu Wasser und Luft im deutschen Luftraum zu üben! Chance bisher vertan.

2014 wurden erstmals 5 Fluglehrer für Heron 1 in Israel ausgebildet und endlich ist seit November 2014 auch ein Simulator in Schleswig in Betrieb. Somit ist die Luftwaffe überhaupt erst seit dem letzten Jahr befähigt, gewisse Ausbildungsabschnitte für die Grund- und Taktikschulung in Deutschland eigenständig durchzuführen. Bis zu diesem Zeitpunkt konnte nur in Afghanistan geübt werden.

Für den Erhalt des Unbemannten Militär- Luftfahrzeugführerscheins (MFS-U) sind Realflugstunden auf Heron 1 jedoch unerlässlich. Diese können nach wie vor nur im Einsatzland Afghanistan in Live-Einsatzmissionen geleistet werden, da es für den Heron 1 keine Zulassung im deutschen Luftraum gibt.

Der RPA Führer der Luftwaffe ist insgesamt ein Erfolgsmodell, kommen doch mehr oder weniger erfahrene Piloten aller bemannten Waffengattungen in der unbemannten Fliegerei zusammen und können hier ihren bemannten fliegerischen Background und Lebenserfahrung einbringen. Für diejenigen, die Heron 1 als sog. „Zwischenassignment“ auf dem Weg zum Eurofighter/Tornado oder A400M bekommen haben, gilt es diese unbemannte Kröte erstmal tapfer zu schlucken. Jedoch hat der Dienstgeber bisher Wort gehalten und alle haben nach ca. 3 Jahren ihre anschließende bemannte fliegerische Wunschverwendung bzw. neue Fördermöglichkeiten erhalten. Das ist positiv und spricht sich rum!

Sorgen hingegen bereitet jedoch immer noch die Verbuchung der unbemannten Flugstunden. Da kein eigenes Tätigkeitsabzeichen für unbemannte Militärluftfahrzeugführer (s. a. USAF) eingeführt wurde müssten die Flugstunden Heron 1 eigentlich beim bemannten Militärluftfahrzeugführer mitgerechnet werden, damit diese für die weitere Verleihung der Stufen Silber bzw. Gold nicht verloren gehen. Dem ist aber nicht so. Diese Flugstunden – die Kennung des Heron1 trägt das Eiserne Kreuz - verschwinden im bürokratischen Nebel. Paradoxiert werden jedoch die im alternativen Scheinerhalt auf dem zivilen Muster CJ1+ (Kennung ohne Eisernes Kreuz) erlangten Flugstunden den Militärluftfahrzeugführerstunden zugerechnet. Eine scheinbare Petitesse zeigt das zähe Annähern und die verschlafene Umsetzung von Selbstverständlichkeiten, die zuletzt auch identitätsstiftend sind und zu Waffenstolz führen.

Vorschlag: Endlich Einführung einer RPA-Schwinge mit Verbuchung unbemannter Flugstunden. Tradition braucht Symbole!

Der Payload Operator (PO)

Sie hatten bisher den Dienstgrad Feldwebel bis Hptm doch mittlerweile finden auch Stabsoffiziere in diesen „Job?“. Denn die PO haben keine eigene Verwendungsreihe. Ein Teil der PO ist in der UAS-Staffel in Schleswig stationiert und somit auf einem verwendungsfremden Dienstposten. Der andere Teil der PO ist weiterhin extern in seiner bisherigen Verwendung und ist in Zweitverwendung PO

PO werden zwar gem. FBH IV als „Crewmember“ bezeichnet, letztendlich hat dies aber bis heute nicht zu Konsequenzen für eine anerkannte ATN / Fachausbildung / Lizenz geführt, wie sie bspw. WSO / Navigator / BNF / TSO / BT erhalten!

Es handelt sich somit um Crewmember - übrigens steuert der PO in einem speziellen Kamera-Modus das RPA indirekt! - ohne ausgebildetes Crew Concept, die erst seit Ende 2014 an einem abgespeckten Flug-englisch-Lehrgang teilnehmen und immer noch kein Funksprechzeugnis besitzen obwohl sie den Funkverkehr mit den Bodenkraften via FAC (Forward Air Controller) führen. Auch ist erst seit Ende 2014 eine Ausbildung im Bereich Full Motion Video (FMV) Pflicht.

Die PO erhalten keine Zulage. Weder im Sinne eines Crewmembers noch als Bediener eines Bildschirmarbeitsplatzes oder Bunkerangehörigen. Hier scheint es auf Entscheidungsebene in Mode zu sein, das vorgelegte Anliegen mit dem skurrilen Verweis auf den Auslandsverwendungszuschlag wegzuwischen.

Da PO keine ATN in ihrer Verwendung als PO haben können die Unteroffiziere nur in der Vergleichsgruppe ihrer Altverwendung bzgl. BS betrachtet werden. Ein unrealistisches Unterfangen für diejenigen, die PO in ihrer Erstverwendung sind. Dies ist sowohl dem GVPA als auch dem Wehrbeauftragten seit 2012 bekannt. Ohne Folgen.

Um diese Groteske in ihrer Gesamtheit abschließend zu erfassen bleibt der Verweis auf den Marketender- und/oder Betreuungsfeldwebel im Camp Mazar e-Sharif. Beides Verwendungen mit ATN! Will ich also einen Lolly verkaufen brauche ich eine ATN – bediene ich die Payload einer Aufklärungsdrohne brauche ich keine ATN. Armee im Einsatz – Anspruch und Wirklichkeit. Insofern ist es wenig verwunderlich, dass mittlerweile Freiwilligenmeldungen aus dem

Unteroffizierkorps bzgl. PO Seltenheit haben und sich langjährige PO mit reichem Einsatzerfahrungsschatz nach anderen Verwendungen umschauchen. Zukünftig sollen wohl auf Wunsch der militärischen Führung nur noch Truppenoffiziere PO werden können. Ob und warum dies mit einer möglichen Bewaffnung zusammenhängen soll ist unbekannt. Wenn Unteroffiziere m.P. bewaffnete RPA nicht bedienen dürfen bedeutet dies neben dem Vertrauensverlust auch die Vernichtung von langjähriger Expertise. Merke: Auch ein bewaffnetes RPA dient in erster Linie der Aufklärung.

Das erst Ende 2014 eingeführte Screening für PO am FlugMed in FFB greift angeblich Anteile aus den Auswahlverfahren FS-Kontrolle / Einsatzführungsdienst / Luftfahrzeugführer auf. Schwerpunkte ausdauernde Konzentrationsfähigkeit, Fehlerkultur und natürlich Teamfähigkeit.

Zur Ausbildung soll dann eine Einweisung in den Forward Air Controller-Kurs sowie ein kleiner S2 Nach-

richtenwesen Lehrgang gehören. Englisch der Stufe 3332 ist weiterhin nicht vorgesehen

Die weitere Planung soll die Eingliederung in die seit wenigen Jahren existierende Laufbahn des Militärischen Nachrichtenoffiziers vorsehen.

Fazit:

Nach bummelig 6 Jahren Einstieg und Einsatzerfahrung in die unbemannte militärische Fliegerei scheint der personalstrukturgebende Teil der Behörde Bundeswehr nur schwer aus den unbemannten Startlöchern zu kommen. Dabei ist das System Heron 1 nicht zuletzt durch das motivierte Bedienungspersonal sehr erfolgreich und im Einsatz nicht mehr wegzu-denken. Ob dieses auffällig zaghafte Vorankommen aus einem vermeintlichen Igitt-Image, resultierend aus medialen ethischen Scheindiskussionen über kirchentagsorientierte Einsatzkonzepte, rührt, das eine forcierte und zielgerichtete mentale, personelle und strukturelle Weiterentwicklung lähmt? Wir hoffen: Nein.

Modell 9000/7a LB Quartzuhr

- Schweizer Uhrwerk. Stabiles, schwarzes Edelstahlgehäuse mit Drehring, Durchmesser 44mm. Preis: € 289.-



Modell 8015/7a LB - Chrono Valjoux 7750 mech. Edelstahlgehäuse, Saphirglas entspiegelt, Sichtboden Saphirglas, Durchmesser 42mm. Preis: € 1698.-



Modell 2030/15a LB - Automatic ETA 2824-2 mech. Edelstahlgehäuse mit Saphirglas, Sichtboden, Durchmesser 47mm. Preis: € 649.-

Modell 5000/12a LB - Quartz-Chrono. Stabiles, schwarzes Edelstahlgehäuse mit Drehring, Durchmesser 44mm. Preis: € 320.-



Erich Fröhlich - Uhrenfabrikation

Kandelstraße 4 - 75334 Straubenhardt
Tel.: 07082 3025 Fax: 07082 3026
info@EFRICO.de





Schwerer Vertrauensbruch - von BO41-Verstehern und anderen Pseudo-Credos

Im Sommer 2014 fand die Auswahlkonferenz für den Fliegerischen Dienst der Luftwaffe statt. Jahrgangsabhängig wurden Berufsoffiziere mit der besonderen Altersgrenze des 41. Lebensjahres (BO 41) entweder in ihrem Status bestätigt oder zu Berufsoffizieren weiterverpflichtet. Volle Transparenz innerhalb der Teilnehmer der Auswahlkonferenz konnte gewährleistet werden.

„Ihr seid damals alle zum Berufsoffizier ernannt worden!“

Erstmals wurden fünf Jahrgänge gleichzeitig betrachtet. Die Auswahlergebnisse führten bei den Betroffenen zu unterschiedlichen Reaktionen. Die Stimmung der bestätigten BO 41 war euphorisch, die Zeit der Sorgen um den weiteren Lebenslauf war beendet. Die weiterverpflichteten Berufsoffiziere hingegen teilten sich in zwei Gruppen. Ein Teil der Betroffenen konnte sich mit der Entscheidung arrangieren oder war indifferent. Der größere Teil war mit der Entscheidung unzufrieden und reagierte böig bis stürmisch. Zwar hatten alle Betroffenen nach Abschluss der fliegerischen Ausbildung die Ernennungsurkunde zum Berufsoffizier erhalten. Jedoch sind auch BO 41 per Definition Berufsoffiziere. Ergänzend ist hinzuzufügen, dass so mancher die Ernennungsurkunde ablehnte und aus dem Jet-Cockpit getrieben wurde.

„Fluglehr- und Waffenlehrerberechtigungen zählen nicht bei der Auswahlentscheidung.“

Die Auswahlkriterien sind bedingt nachvollziehbar. Die Beurteilungen spielen eine wesentliche Rolle. Insofern macht man sich als Zwangsverpflichteter selbst mitschuldig, wenn man sein überdurchschnittliches Leistungspotential mit Medikamenten nicht in den Griff bekommt und beim Disziplinarvorgesetzten auch noch schlecht verhandelt und folglich gut benotet wird. Der persönliche Beurteilungsbeitrag ist nur ein Placebo zum dynamischen Deutungsmanagement. Fluglehr- und Waffenlehrerberechtigungen sind angeblich für die Auswahl irrelevant. Warum eigentlich? Die ausgegebene Direktive soll eine Zusage sein, die Regeneration der Lehrbesetzungen trotz Zweifeln zu gewährleisten. Sie konterkariert jedoch die Absicht, umfassende fliegerische Expertise in Höhere Kommandobehörden zu tragen. Die persönlichen Strategien der Zwangsverpflichteten als Antwort auf die neue Situation reichten vom Rapid Descent bis zum shallow climb-out. Allen gemeinsam war jedoch die Absicht, die Bedenken über Art und Ergebnis der Auswahl zu diskutieren. Die Generalität der Luftwaffe hat sich in den Geschwadern jedenfalls nicht zu einem Besuch in dieser Sache entscheiden können. Zu groß war wohl das Risiko von Dissonanzen, zu gering der Stellenwert im Angesicht der Problemlawinen.

Insofern bestätigte sich der VBSK mit der Vorbereitung eines Besuchs beim Wehrbeauftragten des Deutschen Bundestags als ein handlungsfähiger Berater der BO 41. Zwölf Luftfahrzeug-Besatzungen aus verschiedenen Strahlflugzeug-Geschwadern der Luftwaffe fanden ihren Weg zum Wehrbeauftragten. Die bisher nie erreichte Anzahl an Teilnehmern deutet auf die Wichtigkeit der Thematik hin.

Der gut informierte Wehrbeauftragte nahm sich fast zwei Stunden Zeit zum Dialog mit den Zwangsverpflichteten. Die Sachlage wurde jenseits der rechtlichen Bewertung erläutert, auch persönliche Umstände wurden verdeutlicht:

Als Forward Air Controller (FAC) in Zweitfunktion ausserkoren zu werden ist für einen Piloten oder WSO oftmals kein Wunschtraum. Wird man nun ausgewählt mit dem Hinweis, man sei BO 41 und bleibe dies auch, kann man dies zähneknirschend ertragen. Folgt jedoch bei der Auswahlkonferenz die Zwangsverpflichtung primär aufgrund der FAC-Qualifikation, ist die Glaubwürdigkeit der Personalführung erschüttert.

Die Ergebnisse der Beratungen wurden durch den Wehrbeauftragten verwertet und fanden schließlich auch in seinem Jahresbericht 2014 einen eigenen Absatz (Seite 53, § 14.10).

„Die Luftwaffe will euch nicht als nächsten Inspekteur!“

Wohin führt der Weg? Konkrete Verwendungen für Zwangsverpflichtete sind ab initio nicht zugewiesen. In erster Linie ist das Auswahlssystem jahrgangsbezogen und damit ein reines Zahlengeschäft. Generalstab? Zu spät. Austauschposten? Diese Umkehr der Logik greift offenbar nicht, wird doch jeder mit herausgehobener Auslandsverwendung automatisch weiterverpflichtet. Nach Kalkar? In das Kompetenzgriechenland der Luftwaffe? Man könnte von dort die Organisation für JAWTEX 2020 an nicht zuständige aber besser geeignete Dienststellen abdrücken.

„Das BO 41-Problem wächst sich raus!“

Der Personalbedarf der Luftwaffe ist nachvollziehbar. Gleichsam nachvollziehbar sollten auch Personalführung und die persönlichen Lebenspläne des Personals sein. Insbesondere vor dem Hintergrund der Attraktivitäts Offensive des Verteidigungsministeriums muss ein Dialog zur Personalauswahl im fliegerischen Dienstag begonnen werden. Solange das nicht passiert, wird der Dialog mit dem Wehrbeauftragten des Deutschen Bundestags geführt.



watt
wurm
werbung

BEI UNS IST NUR IM LOGO DER WURM DRIN!

www.watt-wurm-werbung.de



Die 3. Staffel am StO Holzdorf

Seit 1991 betreibt die Bundeswehr den Flugplatz Holzdorf auf der Landesgrenze der Bundesländer Brandenburg und Sachsen-Anhalt. Kaserne und Flugplatz werden seither durch unterschiedliche fliegende Verbände, mit wechselnden Mustern und Aufträgen genutzt. Die verschiedenen Anforderungen und Luftfahrzeugmuster erforderten eine ständige Anpassung der Infrastruktur, um den Flugplatz und Kaserne für die Auftragserfüllung der vor Ort befindlichen Verbände zu optimieren. Bis zum heutigen Tage betrifft diese Anpassung nicht nur die Infrastruktur, sondern umfasst auch Personal und Material.

Zu Beginn der Neunziger wurde der Flugplatz Holzdorf durch das Lufttransportgeschwader 62 mit einer Lufttransportgruppe, ausgerüstet mit dem Muster Bell UH 1D, genutzt. Die Wurzeln der Lufttransportgruppe liegen in Alhorn. Mit der Verlegung an den Flugplatz Holzdorf im Jahre 1995 entstand hier ein „bundgemischter Personalkörper“ der sich aus ehemaligen Angehörigen der NVA und Bundeswehr zusammensetzte. So aufgestellt übte und beteiligte sich der Verband an vielen Einsätzen der Bundeswehr und erfüllte den SAR Auftrag im Inland mit Erfolg. Ab 1999 wurden neben den anderen Aufträgen, junge Hubschrauberpiloten im Rahmen der Europäisierung ausgebildet. Immer wieder musste auch im Rahmen der Katastrophenhilfe bei Hochwasser und Waldbränden unterstützt werden. Durch viele Baumaßnahmen wurde die Liegenschaft für die Trup-

pe, entsprechend dem Auftrag und der Ausrüstung, angepasst. Der NH 90, als neues Muster in Heer und Luftwaffe, warf seinen Schatten bereits voraus und führte zu noch mehr Bauaufkommen. So wurde im Jahre 2009 ein Simulatorgebäude für die NH 90 Aus- und Weiterbildung übergeben. Im Jahr 2010 schließlich wurde das Hubschraubergeschwader 64 (HSG 64) ins Leben gerufen und die Staffeln am Standort Holzdorf wurden vom Lufttransportgeschwader 62 in das HSG 64 überführt. Die 1. FlgStff HSG 64 sollte von nun an mit dem NH 90 ausgerüstet werden und die Ausbildung auf dem neuen Muster übernehmen. Gleichzeitig musste der SAR Auftrag wahrgenommen, die Auslandseinsätze der Bundeswehr unterstützt und die Ausbildung sichergestellt werden. In dieser Phase wurden durch das Personal parallel zwei Muster sehr erfolgreich betrieben und bald darauf wurden die ersten NH 90 der Luftwaffe am Flugplatz im Ausbildungsflugbetrieb eingesetzt (u.a. auch für Luftfahrzeugführer NH90 Heer). Das zu diesem Zeitpunkt auf dem NH 90 hoch spezialisierte und ausgebildete Personal stand zum 01.01.2013 vor einer neuen Herausforderung. Der Fähigkeitstransfer der CH 53 vom Heer zur Luftwaffe sah vor, dass ab 2013 die NH 90 durch CH 53 aus dem Heer ersetzt werden sollten. Das Personal wurde wieder „bundgemischt“, diesmal waren es die Heeresoldaten aus den Standorten Rheine, Bückeburg und Laupheim, die nach Holzdorf versetzt werden sollten. Zusätzlich wurde die HFlgUstgStff 1 aufgelöst und Teile des Personals fanden im HSG 64 ihre neue militärische Heimat.



Zeitgleich wurde ein großer Teil des bereits auf NH 90 ausgebildeten Personals des HSG 64 versetzt. Teilweise wurden die Luftfahrzeugbesatzungen ins Heer übernommen oder wanderten in andere Bereiche der Bundeswehr oder in die Wirtschaft ab. Das Personal aus den Heeresstandorten folgte nicht in Gänze dem Material. Auch hier gab es Bewegungen in andere Bereiche der Bundeswehr und in die Wirtschaft. Mit dem Fähigkeitstransfer standen die betroffenen Soldaten von Luftwaffe und Heer mit ihren Familien vor der Entscheidung, die teilweise seit Jahrzehnten aufgebauten sozialen Strukturen an den jeweiligen Standorten zu verlassen oder sich dem „Heer der Pendler“ anzuschließen.

Der Flugplatz Holzdorf wurde nach der Anpassungen für einen Flugbetrieb mit NH 90 nun den Notwendigkeiten des Betriebes der CH 53 angeglichen. Die Infrastruktur der umliegenden Städte und Gemeinden konnten, aus verständlichen Gründen, nicht im gleichen Tempo an die neuen Bedürfnisse angepasst werden.

Es scheint für einen großen Teil der vom Fähigkeitstransfer betroffenen Soldaten unattraktiv, sich von den über lange Zeit aufgebauten sozialen Strukturen zu trennen. Es sind nicht nur die sozialen Bindungen, die eine Veränderung des Einzelnen erschweren, sondern auch z.B. unterschiedliche Schulsysteme, der laufende Auslandseinsatz oder der Job der Ehefrau.

80% der Staffellangehörigen nehmen derzeit 50km (ca. 47% Pendeln 300km) und mehr als Fahrstrecke zu ihrem Dienstort hin, trotz der nicht optimalen Anbindung an Autobahnen und Eisenbahn. Die Autobahnen werden erst nach mehr als 45 min Fahrzeit erreicht, der Bahnhof nur über einen Bedarfsbus und eine direkte Anbindung an IC/ICE gibt es vom Bahnhof Holzdorf nicht. Die zweispurigen Bundesstraßen, als Zubringer zur Autobahn enden ca. 35 km von Holzdorf entfernt und bieten somit auch keine Optimierung der Pendelzeiten. Gleichzeitig fehlen der Staffel ca. 43% des Personals, weil es noch nicht ausgebildet oder einfach nicht verfügbar ist. Die Regeneration des Personals steht für die 3. FlgStff HSG 64 an erster Stelle, das funktioniert nur wenn es gelingt das vorhandene Personal weiter an den Standort zu binden. Dabei spielen die Pendler eine nicht unwesentliche Rolle, denn ein großer Teil des hoch qualifizierten Personals rekrutiert sich aus diesem. Die Liegenschaft mit ihrer vorhandenen Infrastruktur und Übungsmöglichkeiten bietet hervorragende Voraussetzungen für die Ausbildung von Luftfahrzeugbesatzungen von Hubschraubern, die ihres Gleichen suchen. Es bleibt aber unabdingbar das Personal dafür zu gewinnen, dazu muss der Standort auch für Pendler so attraktiv wie möglich gestaltet werden.

Ein Wegfall von Spitzendienstposten, z.B. im Bereich des bordtechnischen Personals und damit der Verschlechterung von Karriereaussichten, ist dieser Absicht sicher-

Fortsetzung von Seite 33

lich abträglich. Es gilt zukünftig die Möglichkeiten des Attraktivitätsgesetzes für das Personal auszuschöpfen, um es zu halten und durch diese Maßnahmen ggf. schon ausgebildetes Personal für den Standort zu gewinnen.

Darüber hinaus stellt sich die Frage:

Können der Bund oder die Länder Brandenburg und Sachsen-Anhalt zur Anbindung der Region einen Beitrag leisten?

Wenn es gelingt das notwendige Personal durch finanzielle, infrastrukturelle Anreize oder Karriereaussichten für den Standort zu gewinnen und zu halten, wird sich dies nachhaltig auf eine wesentlich effizientere Auftrags Erfüllung auswirken.

Ziel muss es sein, dass die 3. Fliegende Staffel des Hubschraubergeschwaders 64 die Regeneration von Luftfahrzeugbesatzungen sicher, auf einem hohen Niveau und mit entsprechendem Einsatzhintergrund für die Luftwaffe auch in Zukunft sicherstellt und gleichzeitig die laufenden und zukünftigen Einsätze der Bundeswehr personell und materiell unterstützen kann.



Artikelgesetz Attraktivität.

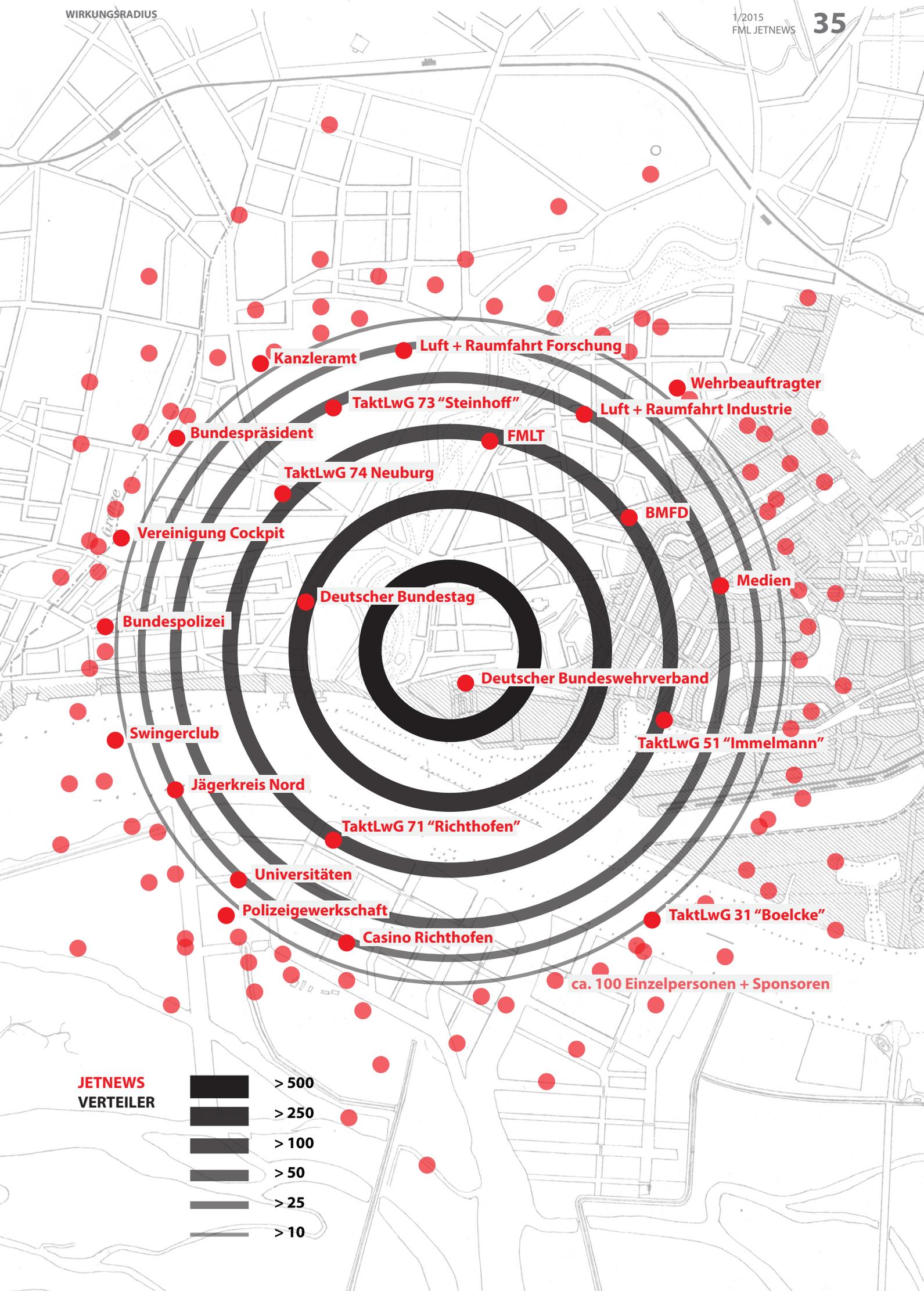
Initiative – Perspektive
Artikelgesetz Attraktivität

- ✓ Erhöhung von Erschwernis- und Stellenzulagen
- ✓ Erhöhung der Wehrsoldatessätze
- ✓ Regelmäßige Arbeitszeit im Grundbetrieb
- ✓ Familienbeihilfe und bessere Teilzeitmöglichkeiten
- ✓ Verbesserte Rentennachversicherung der Soldaten auf Zeit
- ✓ Verbesserte Hinzuverdienstmöglichkeiten der Berufssoldaten
- ✓ Späterer Versorgungsausgleich für Berufssoldaten
- ✓ Rückdatierung des Stichtags der Einsatzversorgung

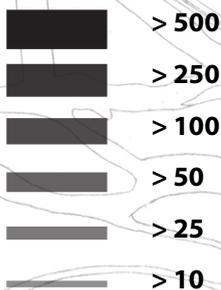
Weitere Hintergrundinformationen unter www.dbwv.de



Für Dich.
Deutscher BundeswehrVerband.



**JETNEWS
VERTEILER**





Spannen und Petzen

Der Blick in Nachbars Garten – der mit dem grüneren Gras

Im Februar 2015 wurde bereits bekannt, dass die USAF den Bedienern von RPAs (remotely piloted aircraft) mit mehr als 6 Jahren Erfahrung die monatliche Zulage von 650US\$ auf 1500US\$ erhöht.

Im April 2015 wurden Prämienzahlungen - im Einzelfall bis zu 225.000 US\$ - u.a. auch für Bediener von RPAs beschlossen sofern diese ihre Verpflichtungszeit verlängern. Wer freiwillig von der bemannten militärischen Fliegerei in die Unbemannte wechselt bekommt 50% der Summe vorab.

Im Juni 2015 hat die USAF ihre Drohnenoperationen um 8% zurückfahren müssen, da nicht genug Bediener ausgebildet werden können. Problem hierbei auch, dass der Stress-Level für Bediener von RPAs (1200h/Jahr!) erheblich höher ist als der von bemannten Flugzeugen. Motivationsprobleme von unfreiwillig auf RPAs versetzten Piloten sind ebenfalls

eklatant. Hinzu kommt das generelle Imageproblem. Folglich ist die Kündigungsrate dreimal höher als bei der bemannten militärischen Fliegerei.

Als Lösung wurde der Einsatz von Unteroffizieren m.P. oder Fachoffizieren ins Spiel gebracht. Ziel: Eine rein fliegerische Fachverwendungslaufbahn - der deutsche BO41 lässt grüßen - von hoch motiviertem Personal. Ein fliegerischer Truppenoffizier überwacht mehrere dieser Drohnenbediener als übergeordnete Kontrollinstanz. Dieser Lösungsansatz wurde jedoch wieder verworfen. Die US Luftwaffe will weiterhin nur Truppenoffiziere zur Bedienung von RPAs nutzen.

Im August 2015 gibt das Pentagon bekannt, die weltweit täglich 60 Drohnenpatrouillen bis 2019 auf 90 zu erhöhen. Da dies jedoch durch die US Air Force alleine nicht gestemmt werden kann (s.o.) wird die US Army und das US Special Operations Command die 50% Erhöhung tragen müssen.

TACTICAL

Guarana, das Geheimnis südamerik. Busch-Piloten

FOOD

Kaffee zum
Lutschen
mit Guarana



IN APOTHEKEN

und im Heimbetrieb

AirmenBeans Kaffee- Pastillen mit Guarana

Ständiger Begleiter von Soldaten,
Einsatzkräften, Piloten und
Sondereinheiten. - Weltweit!

Wer viel gibt, kann viel verlangen! Wir tun es. Für Sie!



Foto: Bundeswehr

Es geht um Ihren Beruf.

Wir vertreten Ihre Interessen.
Wir sichern Ihre Rechte.

+ Es geht um Ihre Sicherheit.

Wir bieten kostenlosen Rechtsschutz
in dienstlichen Angelegenheiten.

+ Es geht um Rat und Hilfe.

Wir beraten Sie unentgeltlich.
Wir helfen Ihnen in Notlagen.

+ Es geht um Service.

Wir bieten Ihnen finanzielle Vorteile
durch Angebote der Förderungs-
gesellschaft (FöG) des DBwV.

+ Es geht um Ihr Einkommen.

Wir kämpfen für eine gerechte
Besoldung und Versorgung.

= Es geht um Sie! Darum

Informieren Sie sich unter www.dbwv.de

**oder schreiben Sie an den Deutschen Bundeswehrverband
Südstraße 123 | 53175 Bonn | Telefon 0228/3823-0**



Deutscher
Bundeswehrverband