

jet NEWS

„SEE & AVOID...“

Mario Röser vom BSK Neuburg

boeing CH-47
chinook

modern,
erprobt,
einsatzbereit

CH-53K
erfüllt höchste ansprüche

30 jahre verbandsarbeit
fliegendes personal der polizei

DER WÖCHENTLICHE BERICHT AUS DEN BEREICHEN
SICHERHEITS- UND VERTEIDIGUNGSPOLITIK, BESCHAFFUNG,
BEDARF, AUSBILDUNG, PERSONAL, TECHNOLOGIE, FORSCHUNG
UND EVENTS VON SEITEN DER BEDARFSTRÄGER UND DER INDUSTRIE.



quo vadis, Luftwaffe?

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

die gute Nachricht stelle ich in dieser Ausgabe gerne an den Anfang: Es bewegt sich etwas in der Luftwaffe. Der „Neue“ legt die Karten auf den Tisch, beschönigt nichts und wartet mit kreativen Ansätzen auf! Das Forum der Militärischen Luftfahrt (FML) erkennt echte Chancen, begrüßt den aufgezeigten Weg und ist bereit, diesen nach Kräften zu unterstützen. Mit offenem Visier, jedoch nicht arglos – die Schutzbrillen gegen Sandsturm bleibt auf dem Helm – befindet sich das FML im Dialog mit Politik, Inspekteur und nachgeordneter Führung. Es gilt der eiserne Grundsatz: Worten müssen Taten folgen; sind wir es doch gewohnt, dem neuen Besen zunächst gutes Fegen zu attestieren, um dann beim Kasensturz regelmäßig der Ernüchterung anheim zu fallen. Zu oft schon zerfielen unser aller Hoffnung und Erwartung im Staub des Gestrigen und verkümmerten in unbeachteten Fußnoten zur Randnotiz eines Trauerspiels.

Seit seiner Gründung versteht sich das FML als konstruktiver Vermittler zwischen den Akteuren im und um den fliegerischen Dienst. Wahrlich ist dies nicht immer vergnügungssteuerpflichtig; fehlte es den Altvordern gerade in der jüngeren Vergangenheit nicht selten an Mut und/oder Mitteln, um den großen und so dringend erforderlichen Wurf zu wagen. Ja, es mag politische Vorgaben gegeben haben, die Luftwaffe zu verzwerger. Dennoch ist bei allem Strukturgeschacher versäumt worden, sich mit den Realitäten von Hochwertaufgaben und den Inhabern von Hochwertlizenzen (ernsthaft) auseinanderzusetzen – die „Ehda“-Soldaten, Luftfahrzeugführer, Fluglotsen und Technik, also jene, die mit Lizenzen ausgestattet wurden, um die Souveränität unseres Luftraums und den unserer NATO-Partner zu gewährleisten und damit stets bereit waren und (noch) sind, einem hoheitlichen Kernauftrag nachzukommen. Die Luftwaffe definiert sich im Kern über das Fliegen! Und da liegt bekanntlich der Hase im Pfeffer begraben. So titelte auch der Inspekteur: „Luftwaffe am Tiefpunkt“. Mit Spannung beobachten wir nun die Umsetzung der „Agenda Attraktivität fliegerischer Dienst Luftwaffe“. Gelingt die Trendwende? Kommt es zur erhofften Kehrtwende? Wird die Neuausrichtung der Laufbahnen des fliegerischen Dienstes angenommen? Wie steht es um die besondere und allgemeine Altersgrenze? Was kommt nach dem Fliegen? Wir werden berichten, auch online unter www.fml-online.org.

Erkannt, transportiert, erinnert! Weiterhin ungelöst ist die prekäre Lage im Bereich der militärischen Flugsicherung. Nachhaltiges, hartnäckiges Wirken sensibilisiert...

Zum integralen Bestandteil einer effektiven und schlagkräftigen Luftwaffe zählt auch der Einsatzführungsdienst. Während meiner Amtszeit als Vorsitzender der Luftwaffe im Bundesvorstand des Deutschen Bundeswehr Verband hatte ich einen guten Überblick und natürlich auch jede Menge Unterstützung aus den Reihen der aktiven Führungsdienstler. Besonders nachhaltig in Erinnerung blieben mir die Besuche und Unterweisungen in die Besonderheiten geschützter und weniger geschützter Einrichtungen. Mit Blick auf die aktuelle Bedrohungslage beschäftigen wir uns in diesem Heft daher auch mit der Frage des Schutzes von führungswichtigen Anlagen und hinterfragen, ob Standortentscheidungen vergangener Legislaturen weiterhin Bestand haben sollten.

Begleiten Sie uns auf eine visionäre Reise in die Zukunft und landen Sie hart im Hier und Jetzt! Notwendige Zwischenlösungen für den Tornado gestalten sich schwierig. David gegen Goliath – im Schatten von Windkraftanlagen.

Abschließend nehmen wir mit Betroffenheit zur Kenntnis, dass dem Dienstherrn auch die Wertschätzung hochqualifizierter und verdienster Soldaten nicht uneingeschränkt gelingt. Wir begleiten einen Kameraden bei dessen Rückgabe des „Ehrenkreuz der Bundeswehr in Gold“, weil Auszeichnungen und Leistungsbewertung nicht mit dem gelebten Alltag in Einklang zu bringen ist.

Diese und viele andere Themen haben wir für diese JetNews zusammengekehrt.


Ihr/Euer Andreas Hubert
Präsident





IMPRESSUM | JET NEWS. IST DAS MAGAZIN DES FORUMS DER MILITÄRISCHEN LUFTFAHRT E.V. (FML)

HERAUSGEBER: VERLAG DEUTSCHE SPEZIALMEDIEN | **FORUM DER MILITÄRISCHEN LUFTFAHRT E.V. (FML)** | **PRÄSIDENT:** ANDREAS HUBERT, E-MAIL: praesident@fml-online.org | **REDAKTION/PRESSESPRECHER:** MATTHIAS ZIMMERMANN, E-MAIL: presseprecher@fml-online.org | **BANKVERBINDUNG:** VOLKSBANK HEINSBERG EG, IBAN: DE 51 3706 9412 1034 6720 12, BIC: GENODE3333 | **ERSCHEINUNGSWEISE:** 2 X JÄHRLICH, AUFLAGE: 2500 STK | **REDAKTIONSANSCHRIFT:** FORUM DER MILITÄRISCHEN LUFTFAHRT E.V., STRESEMANNSTRASSE 57, 10963 BERLIN, E-MAIL: info@fml-online.org | **DRUCK:** VIAPRINTO, MARTIN-LUTHER-KING-WEG 30A, 48155 MÜNSTER, TELEFON: 0800 5893141, E-MAIL: service@viaprinto.de | **ANZEIGENVERKAUF/VERTRIEB:** FIRMA WATT WURM-WERBUNG, ZUR HARLEBUCHT 7, D-26409 WITTMUND, TEL.: 04462. 23567, FAX : 04462. 23567, E-MAIL: info@watt-wurm-werbung.de | **LAYOUT:** BDR WERBEAGENTUR GMBH, IM EICHENGRUND 1, 26125 OLDENBURG; www.bdr-ol.de; info@bdr-ol.de

INHALT

- 6 - 10 **Rückblick auf 30 Jahre
Verbandsarbeit**
Fliegendes Personal der Polizei
- 12 - 13 **Kampfflugzeuge für die Luftwaffe**
Aufbruch mit Mehrheiten
- 14 - 16 **Hypersonic-Flotte startet durch**
Trendwende beim Personal
für die Hypersonic-Flotte geschafft
- 17 - 19 **Was ist ein Ehrenkreuz der Bundeswehr
wirklich wert?**
- 20 - 23 **Boeing CH-47 Chinook**
Modern, erprobt, einsatzbereit –
gemeinsam mit einem starken
deutschen Industrie-Team
- 24 - 25 **CH-53K**
erfüllt höchste Ansprüche
an Überlebensfähigkeit und Schutz
- 26 - 27 **Flexible Laufbahnmodelle für einen
attraktiven Dienst**
- 28 - 29 **ASR-S:**
Nichteinschränkende Feststellungen!
...Oder doch nicht?
- 30 - 33 **Solider Grundstein**
Heron TP
- 34 - 35 **FML on Tour**
Sicherheit durch Luftverteidigung hat ihren Preis
- 36 - 37 **Aufnahmeantrag | Mediabestellung**



20 - 23

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.

Rückblick auf 30 Jahre verbandsarbeit

„Gemeinsam mit dem Wissen der Vergangenheit in der Gegenwart die Zukunft gestalten“

Als im Jahr 1989 die Bundesvereinigung fliegendes Personal der Polizei, kurz BfPP, mit der Eintragung am 8. August ins Vereinsregister Düsseldorf offiziell gegründet wurde, lag bereits ein langer Weg hinter den Gründungsmitgliedern.

Die Initialzündung zur Gründung eines bundesweit organisierten und agierenden Berufsverbandes für den Polizeiflugdienst lag unter anderem in der von der damaligen Bundesregierung unter Bundeskanzler Helmut Kohl (CDU) und dem Bundesinnenminister Friedrich Zimmermann (CSU) geplanten Änderung des Besoldungsrechtes; hier die Halbierung der ruhegehaltsfähigen Fliegerstellenzulage mit Eintritt in die Pensionierung.

Dieter Vießmann, damaliger Kollege der Polizeihubschrauberstaffel Westfalen – NRW, korrespondierte zunächst ohne Erfolg mit den zuständigen Behörden, da es selbst bei den zuständigen Stellen zum Thema Fliegerstellenzulage keine einschlägigen Ausführungsbestimmungen gab. Es bedurfte eines 16-monatigen umfangreichen Schriftverkehrs, endlosen Telefonaten und persönlichen Gesprächen, auch mit Unterstützung vom Wehrbereichsgebührenamt III der Bundesverwaltung, um bei den Entscheidungsträgern mit einer sachlich begründeten Erfordernis die Einsicht zu wecken, dass die Fliegerstellenzulage bei der Berechnung der Versorgungsbezüge weiterhin voll zu berechnen ist.



30 JAHRE
BUNDESVEREINIGUNG
FLIEGENDES PERSONAL
DER POLIZEI



© DBwV

Was durch das Engagement weniger, dem Polizeiflugdienst angehörenden Personen im Ergebnis zu verdanken war, wurde zum damaligen Zeitpunkt auch in die Polizeigewerkschaften getragen. Das Ergebnis war allerdings nicht in dem Maß zufriedenstellend wie erwartet. Zu schnell haben sich damals die Gewerkschaften mit der ablehnenden Stellungnahme der Ministerien und Behörden zufriedengegeben. Naturgemäß verstehen sich die Gewerkschaften als Interessenvertretung der Beschäftigten. Und damals wie heute sind weniger als 0,3 % sämtlicher Beschäftigter der Polizeien im Polizeiflugdienst der Bundesländer und des Bundes tätig. Hinzu kamen und kommen die nationalen und internationalen Gesetze, Verordnungen und Arbeitszeitregelungen des Luftfahrtpersonals, welche die allgemeine Sach- und Fachkompetenz der Polizeigewerkschaften übersteigt. Ein weiterer Grund für die nicht zufriedenstellende Bearbeitung flugdienstbezogener Themen lag in der Tatsache, dass diese dem Bundesrecht unterlagen bzw. in der Innenministerkonferenz einheitlich und ausschließlich mehrheitlich bearbeitet und entschieden wurden. Aufgrund der Strukturen der Gewerkschaften in Orts- und Kreisgruppen, Bezirksebenen und Landesbezirke musste ein engagierter Gewerkschaftsvertreter bei flugdienstspezifischen Belangen einen verhältnismäßigen hohen Arbeitsaufwand für eine entgegenstehende geringe Anzahl von Gewerkschaftsmitgliedern betreiben.

Die Beantwortung von Fragen und die Bewältigung von Problemen in und um den Polizeiflugdienst erforderte und erfordert ein Spezialwissen sowie einen guten und umfangreichen Erfahrungsschatz, um an der Sache orientierte, befriedigende Lösungen zu finden, welche die Interessen der Beamten und des jeweiligen Dienstherrn gleichermaßen berücksichtigen.

Aus den vorangegangenen Gründen stand für die damals engagierenden Kollegen der Staffeln fest, dass eine Veränderung und damit einhergehende Verbesserung ihrer speziellen und persönlichen Belange nur durch eigene Aktivitäten erreichbar ist. Die Probleme in den einzelnen Staffeln der Bundesländer und des damaligen Bundesgrenzschutzes (BGS) waren und sind in vielen Bereichen gleicher Natur.

Zu allem Überfluss bestand auch fliegerintern kein organisierter Kommunikations- und Informationsfluss zum Zwecke des Erfahrungsaustauschs sowie der Meinungsbildung in den Standorten der Länder und des Bundes. Bereits in der Festzeitschrift 1999 wurde geschrieben: „Auch heute noch ist nicht nachzuvollziehen, weshalb die Kolleginnen und Kollegen in den einzelnen Polizeihubschrauberstaffeln bei der Einführung neuer Technik das Rad stets neu zu erfinden versuchen.“ Diese Aussage lassen wir im 30. Jahr seit Bestehen der Bundesvereinigung fliegendes Personal der Polizei 2019 unkommentiert stehen.

Staffelleiter trafen sich damals wie heute in regelmäßigen Abständen, um unter anderem die einzelnen Fachbereiche zu thematisieren. Von einem stetigen Informationsfluss oder Informationsaustausch der Staffeln untereinander konnte man in der damaligen Zeit nicht ausgehen.





Insbesondere konnte man davon ausgehen, dass der Arbeitsplatz der Beschäftigten nicht selten als nachrangig betrachtet wurde und die sozialen Belange der Beschäftigten folglich eine untergeordnete Rolle spielten. Und selbst im Hinblick auf die fachlichen Bereiche scheiterten die Staffelleiter aus der damaligen Sicht allzu oft bei der Umsetzung gemeinsam getroffener Entscheidungen an der anders gerichteten Philosophie ihrer Landes- oder Bundespolitik.

In einer pluralistischen Gesellschaft lassen sich Ziele nur mehrheitlich umsetzen und die Interessen der Beschäftigten können daher nur dann in den Meinungsbildungs- und Entscheidungsfindungsprozess eingebracht werden, wenn es gelingt, die zahlreichen Meinungen einzelner Personen zu einer einzigen Meinung zahlreicher zusammenzufassen.

Die Gesamtheit der beschriebenen Erkenntnisse und der Prozess der Ruhegehaltstauglichkeit der Fliegerstellenzulage war die Geburtsstunde zur Gründung einer Interessenvertretung für das fliegende Personal der Polizei.

Ziel war die Umsetzung regelmäßiger und durch eine große Teilnehmerzahl gekennzeichnete Staffeltreffen als informelle Möglichkeit von Erfahrungsaustausch stattfinden zu lassen, beim gemütlichen Beisammensein fachsimpeln und so die Gemeinschaft Polizeiflugdienst von der Basis aus zu stärken. Hierbei wurde auch die Gründung einer eigenen Interessenvertretung auf der Basis der Beschäftigten diskutiert. Eingehende Gespräche im Rahmen eines Bundesstaffeltreffens führten schließlich auf der Schwarzkopfhütte am Spitzingsee zu dem Entschluss, eine Interessensgemeinschaft auf Bundesebene zu gründen, zu der jeder einzelne Standort einen Vertreter, bis 2006 einen sogenannten Vertrauensmann, entsenden sollte. Es wurde angestrebt, ausnahmslos die Probleme der Polizeihubschrauberbesatzungen und die sich aus dem speziellen Aufgabengebiet ergebenden Themen zu erörtern und zielorientiert zu lösen. So wurde am Samstag, den 15. April 1989, der „Verband der Polizeihubschrauberstaffeln der Länder und des Bundes“ gegründet.

In den Tagen, Wochen und Monaten nach der Gründung des Verbandes folgten viele Gespräche, in denen unter anderem die Organisationsstruktur, die Aufgabenbereiche und Zielvorstellungen, kurz: die erste Satzung des Verbandes sowie die Personal- und Mitgliedersituation diskutiert wurden. Wieder einmal erhielten die engagierten Polizisten der Staffeln tatkräftige und wertvolle Unterstützung durch das Wehrbereichsgebührenamt in Düsseldorf sowie durch die Rechtsabteilung des Deutschen Bundeswehr Verbandes in Bonn.

Am Dienstag, den 08.08.1989 war es soweit. In den Räumen des Rhein-Ruhr-Flughafens Düsseldorf konstituierte sich die „Bundesvereinigung fliegendes Personal der Polizei e.V.“ mit dem Vorstand

1. Vorsitzenden
2. Vorsitzenden
Schriftführer
Kassierer

Christoph Hauke
Dieter Vießmann
Klaus-Dieter Kujath
Karl-Heinz Renn



Hauptpunkte der Satzungsänderung waren:

Bereits ein Jahr später stellte sich ein großer Erfolg der Verbandsarbeit der BfPP e. V. ein, von dem das gesamte fliegende Personal der Polizei in den Ländern und des Bundes maßgeblich zum 01.08.1990 profitierten: Die Verdoppelung der Fliegerstellenzulage. Ferner konnte die Einführung der Konkurrenzregelung der Polizeizulage zur Fliegerstellenzulage verhindert werden. Nicht nur, dass dann und wann neue Mitglieder in den Vorstand der BfPP gewählt werden, es wird auch das Gremium erweitert. So im Rahmen der Mitgliederversammlung im September 1994 geschehen. Der Vorstand der BfPP wurde um einen Geschäftsführer erweitert, sodass von nun an fünf Mitglieder ehrenamtlich tätig waren.

Das transparente Vorgehen der geplanten Satzungsänderung von Anfang an führte bei der Mitgliederversammlung im September 2018 in Berlin zu einem einstimmigen Abstimmungsverhalten.

1. Stärkung aller Mitglieder als stimmberechtigte Mitglieder

- Bisher waren nur Mitglieder stimmberechtigt, welche im aktiven Dienst waren und ihren vollen Mitgliedsbeitrag entrichtet haben.

2. Einheitliche Wahlen des Bundesvorstandes für vier Jahre im Rahmen einer Mitgliederversammlung

- Die Vergangenheit sah vor, dass Mitglieder des Bundesvorstandes für zwei Jahre in einem rotierenden Verfahren gewählt wurden. Aufgrund der oben beschriebenen Zeitläufe war dieser in Teilen schneller Wechsel innerhalb des Vorstandes für Vorgänge negativ.

3. Mitgliederversammlungen nur noch alle zwei Jahre durchzuführen

- Der Hauptgrund hierbei lag im zeitlichen Maß der Mitglieder aufgrund der hohen Belastung im täglichen Dienst, ihre Freizeit jedes Jahr für zwei Tage dem Verband zur Verfügung zu stellen.





Hauptpunkte der Satzungsänderung waren:

- Ein weiterer Grund ist gewesen, dass der Gedanke, der unter anderem zur Gründung der BfPP geführt hatte, der regelmäßige Austausch der Kolleginnen und Kollegen des Polizeiflugdienstes im Rahmen eines Staffeltreffens seit Jahren nicht mehr gegeben ist und die Mitgliederversammlung aufgrund des vorangestellten Punktes dieses nicht kompensieren kann.
- Letztendlich war auch der Planungsaufwand im Bundesvorstand und die Kosten einer jährlichen Mitgliederversammlung ein Kriterium, diese nur noch alle zwei Jahre durchzuführen.

4. Einberufung zur Mitgliederversammlung sowie fassen von Beschlüssen

- Die gesetzlich einzuhaltende Einladungsfrist zu einer Mitgliederversammlung beträgt 14 Tage. Hierzu war es notwendig, dass durch den Einleger in der Rotorblatt-Zeitschrift, welche quartalsweise erscheint, eingeladen wurde.

Damit war die Terminfindung immer durch das Erscheinen der Zeitschrift bestimmt. Sollte auf der Mitgliederversammlung eine Änderung der Satzung zur Abstimmung gelangen, muss diese vor der Einladung zur Mitgliederversammlung den Mitgliedern zur Kenntnis gegeben werden, somit waren mindestens zwei Ausgaben der Rotorblatt notwendig, welches wiederum zu einem Mehraufwand im Vorstandsbe- reich führte. Mit der Verankerung in der Satzung des Vereins kann zukünftig über die Internetseite www.bfpp.de zur Mitgliederversammlung Zeit und Fristgerecht eingeladen werden.

- Sämtliche ehrenamtliche Mitglieder des Bundesvorstandes haben ihren Wohnsitz in ihrer Standortnähe, somit nicht unmittelbar bei der Geschäftsstelle in Frankfurt am Main.

Dies führt bei Planungen zu Vorstandssitzungen unweigerlich zu einem erhöhten Aufwand an Kosten und Zeit, um einzelne Tagungsordnungspunkte zur Abstimmung zu bringen. Hier wurde nach Prüfung festgelegt, dass bei einzelnen Punkten ein Beschluss im Umlaufverfahren möglich ist.



30 Jahre Bundesvereinigung fliegendes Personal der Polizei bedeutet rückblickend nicht nur drei Jahrzehnte ehrenamtliches Engagement aller Mitglieder der Bundesvorstände, es bedeutet auch viele Entbehrungen bei deren Familienangehörigen. Sich für den Polizeiflugdienst in nun 23 Standorten bundesweit für berufs- und sozialpolitische Verbesserungen und Gleichstellungen der allgemeinen Arbeits- und Lebensbedingungen einzusetzen, war, ist und wird das Ziel der BfPP sein.

Die positive Wirkung für alle Beschäftigten durch die Mitgliedschaft einiger im Berufsverband der Bundesvereinigung fliegendes Personal der Polizei e.V. wirkt sich unmittelbar auf das Arbeitsumfeld aller aus und verbessert zwangsläufig die allgemeinen Lebensbedingungen.

R. Uwe Kraus



KAMPFERPROBT UND DABEI ERFOLGREICH.



FLY
WE MAKE IT

Im Einsatz erweist sich der Eurofighter Typhoon für Luftwaffen als das Flugzeug der Wahl. Seine beispiellose Zuverlässigkeit und Funktionalität, die in allen Bereichen ständig weiter entwickelt wird, werden dem Eurofighter Typhoon über noch weitere Jahrzehnte hinweg eine unverzichtbare Rolle zukommen lassen.

Luftüberlegenheit. We make it fly.

kampfflugzeuge für die luftwaffe

aufbruch mit mehrheiten

FML, 30.04.19

Die Nutzungsdauer der TORNADO-Flotte in der Luftwaffe wird noch andauern. Das BMVg plant aktuell eine Nutzungsdauer des TORNADO bis in das Jahr 2035. Je nach Entscheidung zu einem Nachfolgesystem könnte die Nutzungsdauer jedoch variieren zwischen 2025 und 2035.

Eine zuvor für das Jahresende 2018 angekündigte Auswahlentscheidung wurde am 30. Januar 2019 in Form einer Ausschlussentscheidung bekannt gegeben. Demnach wurde die Beschaffung der US-amerikanischen F-35 ausgeschlossen.

In der Auswahl bleiben die US-amerikanische F/A-18 (Modell offen) sowie der europäische Airbus EUROFIGHTER 2000 in einer überarbeiteten Modellvariante. Eine F-15 Strike Eagle wird ebenfalls noch betrachtet.

Die ausgebliebene Entscheidung für ein Nachfolgemuster bleibt nicht ohne Konsequenzen. Planung und Organisation von Personal, Material und Infrastruktur für ein neues Luftfahrzeugmuster nehmen viel Zeit in Anspruch. Die Übertragung der nuklearen Teilhabe erfordert Zulassungen und Zertifikate von US-amerikanischer Seite und der NATO, die mitunter zehn Jahre in Anspruch nehmen können.

Mit jedem Monat ohne Vorgaben durch das BMVg geht Zeit verloren, dabei ist gerade mit Blick auf die aktuell desaströse Ersatzteillage der TORNADO-Flotte und dem damit verbundenen graduellen Fähigkeitsverlust zielgerichtetes Handeln geboten.

Gerade jene Fähigkeiten des TORNADO erodieren, die der Bundestag bislang vorrangig als internationalen Beitrag mandatiert hat, darunter SEAD (Allied Force) und durchsetzungsfähige Luftaufklärung (Allied Force, ISAF, Counter Daesh). Diese Fähigkeiten werden der NATO stetig angeboten, da insbesondere Luftaufklärung keine Wirkung im Ziel beinhaltet und damit innenpolitisch leicht verdaulich ist.

Es gilt als unwahrscheinlich, dass diese Fähigkeiten bis zur Übernahme durch ein neues Luftfahrzeug in 2035 einsatzbereit bleiben.

In ähnlichem Umfang gilt dies auch für die anderen Fähigkeiten des TORNADO.

Die Schweiz prüft aktuell in einem strukturierten Auswahlverfahren fünf Kampfflugzeuge, darunter EF2000 und F-35. Unabhängig von freilich sinnvollen handelspolitischen Tauschgeschäften mit der Schweiz ist davon auszugehen, dass die Eidgenossen den Bedarf ihrer Luftwaffe sehr ernst nehmen und rechtzeitig zu einem Ergebnis kommen werden.

Der Verzicht auf eine weitere Betrachtung der F-35 ist bedenklich. Bereits heute werden Luftwaffenpiloten bei NATO-Übungen mit einer Beteiligung der F-35 aus Geheimhaltungsgründen aus dem Raum gebeten.





© FWL

Ein fortwährender Aufschub der Entscheidung über ein Nachfolgemuster ist also gleichbedeutend mit einer Fähigkeitsaufgabe von SEAD und durchsetzungsfähiger Luftaufklärung.

Grund für die Ablehnung der F-35 durch die Bundesregierung sind u. a. industriepolitische bzw. volkswirtschaftliche Überlegungen sowie die derzeit belastete transatlantische Partnerschaft mit den USA.

Viele europäische Staaten, darunter Norwegen, Großbritannien, Italien, Niederlande, Dänemark und Belgien, haben sich für die F-35 als Nachfolgemuster der F-16 entschieden und bilden damit eine veritable Nutzergemeinschaft in der NATO, deren Taktiken und Erkenntnisse der Bundeswehr verschlossen bleiben.

Ein bewusster Verzicht auf das militärische Potential der F-35 hat unmittelbare Auswirkungen auf die Fortschreibung der Entwicklung militärischer Kompetenzen und deren Einsetzbarkeit für den Bundestag.

Die Wechselwirkungen hinter der Ablehnung der F-35 sind durchaus von Relevanz, jedoch angesichts der großen Divergenz zwischen den durch das Weißbuch 2016 definierten Zielsetzungen einerseits und den tatsächlich einsatzbereiten Fähigkeiten andererseits als nachrangig anzusehen.

Anders ausgedrückt: Zur Umsetzung politischer Zielsetzungen muss die Luftwaffe zu jeder Zeit über drei unterschiedliche Typen von Kampfflugzeugen verfügen.

Jeder Kampfflugzeug-Typ verfügte über Schwerpunktfähigkeiten, zugleich würden jedoch auch andere Fähigkeiten anteilig ausgeübt. Ein Kampfflugzeug-Typ befände sich in diesem Dreier-Betrieb in der Einführung und Aufwuchsphase, ein zweiter Typ hätte einen vollen operationellen Status erreicht und ein dritter Typ wäre ebenfalls vollständig einsatzbereit, jedoch kurz vor Außerdienststellung.

Nur mit drei Kampfflugzeugflotten wären die militärischen Fähigkeiten unterbrechungsfrei abrufbar.

Industrie- und sicherheitspolitische Abwägungen relativieren sich mit Blick auf höhere und regelmäßige Investitionen.

Die kosten-, personal- und zeitintensive Ausrüstung mit Sensoren und Bewaffnung während der Nutzungsdauer würde begrenzt zugunsten von neu definierten Anforderungen an ein Entwicklungsmuster. Gerade mit Blick auf rapide technische Entwicklungszyklen (gestern noch Big Data, heute schon KI) und die Dynamik geo- und sicherheitspolitischer Abhängigkeiten erscheinen periodische Neubeschaffungen militärischer Kampfflugzeuge effizienter als bürokratisch haarsträubende Modifikationen und Erweiterungen.

Die Auswahlmöglichkeiten erweiterten sich auf andere europäische und US-Hersteller, die – je nach Zweck – kleinere, weniger komplexe und damit kostengünstigere Systeme anbieten. Damit stünde ein Neuerwerb nicht mehr manns hoch im Kreuzfeuer zwischen industriepolitischen und sicherheitspolitischen Interessen.

Logistik und Ausbildung könnte, dem bundespolitischen Kurs entsprechend, noch stärker NATO-weit und europäisch organisiert werden.

Insbesondere Marine und Heer erhielten durch passgenaue Attribute neuer Kampfflugzeuge die zugesagten Fähigkeiten der Luftwaffe, an der es spätestens seit 2005 mangelt.

Demgegenüber steht eine Fortsetzung der Duldung von Doppelstandards, bei der politisch geforderte Fähigkeiten sich lediglich in Gestalt von Chimären zeigen.



Hypersonic-Flotte startet durch

Trendwende beim Personal
für die Hypersonic-Flotte geschaffen



Bereits Anfang der
zwanziger Jahre unseres
Jahrhunderts habe es
einen deutlichen Trend
bei den militärischen
Piloten gegeben,
zur kommerziellen
Konkurrenz zu wechseln.

Brüssel, Hauptstadt des konföderierten Europas, 22. Mai 2067



Aus dem Hause des europäischen Verteidigungsministeriums wurde gestern bekannt, dass die Maßnahmen, welche einer Abwerbung von Piloten der Hypersonic-Flotte durch die kommerziellen interplanetarischen Linien entgegenwirken sollen, nunmehr Wirkung zeigen.

Nicht nur in Europa, sondern weltweit haben in den vergangenen Jahren die interplanetarischen Linien erfolgreich hochqualifiziertes militärisches Personal aus der Domäne AeroSpace abgeworben und so empfindliche Einschnitte bei der Einsatzbereitschaft verursacht.

Die über Jahrzehnte vertretene Ansicht, allein die Faszination, welche der Dienst in der Hypersonic-Flotte auf die Menschen ausübt, sei hinreichend, um das Personal zu binden, hat damit vorläufig ausgedient. Zwar haben die Piloten der H-Fleet stets bestätigt, dass das Fliegen mit den hochmodernen Cosmos-Fluggleitern deutlich anspruchsvoller und abwechslungsreicher sei, als die teilweise monotone und unflexible Arbeit bei den Planet-Liners im interplanetarischen Verbindungsdienst, zumal dort – bedingt durch die extrem langen Transitzeiten – der weitaus größte Teil der Aufgaben inzwischen von künstlichen Intelligenzen versehen wird. Hingegen stünden die finanziellen Anreize sowie Freizeit- und Weiterbildungsangebote der interplanetarischen Linien seit Jahren in keiner Relation zu vergleichbaren Vergütungen bei der H-Fleet.

Auch die Akzeptanz der Bevölkerung für die Planet-Liners sei weitaus größer, was sich unter anderem daran zeige, dass viele Piloten der Planet-Liners in Nebenfunktion politische Ämter inne hätten.

Die vor 35 Jahren vergleichsweise guten Gehälter der Piloten der damaligen Supersonic-Flotte (S-Fleet) sind seit damals nur geringfügig und weit unter dem Anstieg der allgemeinen Lebenshaltungskosten angehoben worden. Auch mit Einführung der H-Fleet mit den Cosmos-Fluggleitern vor 15 Jahren wurde keine substantielle Anpassung vorgenommen, obwohl die Anforderungen an die Piloten erheblich zugenommen hätten und damit die Ausbildungszeiten deutlich länger geworden seien.

Der Vorsitzende der Vereinigung der Piloten der H-Fleet (AHFP), Tom Waterman, kommentierte die Aussagen des europäischen Verteidigungsministeriums, dass jetzt die letzte Gelegenheit sei, die Abwanderung der Piloten zu stoppen, bevor es zu massiven Ausfällen bei notwendigen Einsätzen kommen würde.

Offensichtlich würde jede Regierung bis kurz vor Erreichen des Kollapses warten, bevor wirksame, aber auch mit deutlichen Mehrausgaben verbundene Maßnahmen ergriffen würden. Zur Bestätigung verwies er auf die Zustände vor knapp 40 Jahren, als in einigen der damals noch souveränen Nationen eine deutliche Unterdeckung des Personalkörpers entstanden war, die durch eklatante Fehler in der Personalführung ausgelöst worden sind, jedoch politisch motiviert waren.

Im Gespräch in unserer News-Station Sol-7 im stellaren Orbit bemerkte Waterman, es entstände fast der Eindruck, dass sich Geschichte wiederhole, ohne dass die einfachsten Lehren daraus gezogen würden. Bereits Anfang der zwanziger Jahre unseres Jahrhunderts habe es einen deutlichen Trend bei den militärischen Piloten gegeben, zur kommerziellen Konkurrenz zu wechseln. Ein bedeutender Unterschied zu damals seien die heute vergleichsweise modernen militärischen Systeme, auch wenn der Cosmos-Fluggleiter bereits seit 2051 im Einsatz ist und der Einsatz künstlicher Intelligenz deutlich hinter den Möglichkeiten der kommerziellen Systeme bleibt. Allerdings habe man damals wie heute den Fehler gemacht, das hochqualifizierte Personal nicht mit zur kommerziellen Konkurrenz vergleichbaren Angeboten zu binden.

Stattdessen seien die damaligen Piloten aufgrund technischer Mängel bei den Systemen in anderen, nicht-fliegerischen Bereichen eingesetzt worden. Um von den damit verbundenen pekuniären Aspekten abzulenken, sei vermehrt Personal mit Auszeichnungen geehrt worden, bis am Ende des 2. Jahrzehnts unseres Jahrhunderts ein Offizier die höchste Auszeichnung an das damalige nationale Ministerium zurückgab mit der Bemerkung, die Bedeutung der Auszeichnung habe nicht den Stellenwert, der damit ursprünglich einmal verbunden gewesen wäre. Stattdessen wären solche Auszeichnungen nur noch dazu geeignet, darüber hinwegzutäuschen, dass hochqualifiziertes Personal lediglich zur Erfüllung statistischer Vorgaben im Sinne von Kopffzahlen ‚verheizt‘ würde. Auch damals gingen die Verantwortlichen schlicht über diesen Vorfall hinweg in der Annahme, der Großteil des Personals würde davon ohnehin keine Kenntnis erlangen.

Waterman erinnerte daran, dass das der Beginn der Entwicklung der konföderierten europäischen Streitkräfte, wie wir sie heute kennen, gewesen sei. Die Annahme der politischen und militärischen Führung hätte sich nämlich als falsch erwiesen. Der Vorfall sei bekannt geworden und habe viele von der Leitung enttäuschten Piloten dazu veranlasst, ihre Auszeichnungen (mit Ausnahme der Abzeichen für Flugstunden) zurückzugeben. Als auch dieses Signal von der damaligen militärischen wie auch politischen Führung ignoriert wurde, sei es zu einer Kündigungswelle in bis dahin ungeahnter Dimension gekommen, welche letztendlich dazu geführt habe, dass nationale Streitkräfte Personal aus anderen Staaten anzuwerben versuchten, ohne jedoch gleichzeitig Fortschritte bei der Ausstattung der Streitkräfte mit Systemen ausreichender Qualität und vor allem Anzahl zu machen.

Als diese Versuche, geeignetes Personal mit ausreichender Qualifikation auch von befreundeten Staaten zu gewinnen, zu erheblichen Spannungen zwischen den einzelnen Staaten Europas geführt hätten und parallel dazu die Einsatzbereitschaft aller Streitkräfte in Europa auf ein bedenkliches Maß gesunken war, sei es zu der historischen Konferenz auf den Azoren im Jahr 2025 gekommen, wo der Grundstein für die effektive militärische Zusammenarbeit in Europa gelegt worden sei.



Auf die heutige Situation zurückkommend bemerkte Waterman, dass die derzeitige Situation analog zu den Vorkommnissen vor einem halben Jahrhundert möglicherweise Anlass zu einer über Europa hinausreichenden Zusammenarbeit geben könnte. Würde man die Reichweite der heutigen Systeme und die Interessen vieler Staaten bzw. kontinentalen Allianzen im interstellaren Raum betrachten, so wäre das laut Waterman sicherlich ein Schritt in die richtige Richtung.

was ist ein ehrenkreuz der bundeswehr wirklich wert – und was passiert, wenn es zurückgegeben wird?

Auszeichnungen in Form von Orden und Ehrenzeichen werden verliehen, um eine Anerkennung für geleistete Dienste zum Ausdruck zu bringen in der Erwartung, dass sich der Verleiher damit auch in Zukunft der Loyalität der auszuzeichnenden Person vergewissern kann.

Erst kürzlich wurde entschieden, dass Veteranen aus UN-Missionen rückwirkend bis zum 1. November 1991 mit einer Einsatzmedaille der Bundeswehr ausgezeichnet werden können. Der bis dahin geltende Stichtag (30. Juni 1995) wurde nach Kritik durch den Wehrbeauftragten des Bundestages durch die Verteidigungsministerin bei gleichzeitiger Stiftung von vier neuen Einsatzmedaillen vorverlegt.

Während Einsatzmedaillen regelmäßig für die Teilnahme an Missionen und Einsätzen vergeben werden, verhält es sich mit der Verleihung von Ehrenzeichen als „sichtbare Anerkennung für treue Dienste und in Würdigung beispielhafter soldatischer Pflichterfüllung“ etwas anders. So wird das Ehrenkreuz der Bundeswehr „für treue Pflichterfüllung und überdurchschnittliche Leistungen“ verliehen oder für „außergewöhnlich tapfere Taten“ .

Es dürfte keine große Herausforderung sein, eine tapfere Tat darzustellen und zu begründen. Bei überdurchschnittlichen Leistungen bedarf es hingegen der näheren Erläuterung des Vorschlagenden, also grundsätzlich des nächsten Disziplinarvorgesetzten/Vorgesetzten der Soldatinnen und Soldaten, die ausgezeichnet werden sollen. Diese müssen jeden Vorschlag schriftlich begründen, was jedoch nicht schwerfallen sollte, schließlich schreiben sie ja ebenfalls die Beurteilung für die auszuzeichnende Person.

Es könnte bei einer Auszeichnung wegen „überdurchschnittlicher Leistungen“ angenommen werden, dass diese Leistungen auch in einer entsprechend überdurchschnittlichen Beurteilung attestiert und beschrieben werden.





was ist ein ehrenkreuz der bundeswehr wirklich wert – und was passiert, wenn es zurückgegeben wird?

Diese Kausalität ist in der Realität nicht immer festzustellen. So wurde beim Beurteilungsgang 2017 ein Stabsoffizier in Norfolk, USA, gemessen an der Wertungsnote seiner Beurteilung in die Gruppe der besten 35 % seiner Vergleichsgruppe beurteilt, präziser ausgedrückt genau an der Schwelle zu den besten 15 %. Im Monat der Beurteilungseröffnung wurde er zudem mit dem Ehrenkreuz der Bundeswehr in Gold ausgezeichnet. Bis dahin schien die Kausalität hinsichtlich „überdurchschnittlicher Leistungen“ gegeben zu sein, bei der Beurteilungseröffnung wurde dies dem Offizier auch so mitgeteilt. Die Auswertung des Beurteilungsganges 2017 offenbarte hingegen, dass der Offizier sich aufgrund der inflationären Entwicklung des Beurteilungssystems – ganz entgegen der Aussagen des beurteilenden Vorgesetzten – tatsächlich in der Gruppe der 20 % mit den schlechtesten Beurteilungen wiederfand.

Fast zwangsläufig drängt sich die Frage auf, was denn nun zutrifft: Die bei der Verleihung des Ehrenkreuzes attestierten überdurchschnittlichen Leistungen oder Beurteilung belegte weit unterdurchschnittliche Performance.

In seiner nächsten Verwendung wurde der Offizier von seinem neuen Vorgesetzten gefragt, wie es denn dazu gekommen wäre, dass er so ausgesprochen schlecht beurteilt worden wäre.

Eine schriftliche Nachfrage, ob es die Absicht war, den Offizier im Vergleich so schlecht zu beurteilen, oder ob dies lediglich in Unkenntnis der inflationären Entwicklung des Beurteilungssystems geschehen ist, wurde seitens des beurteilenden Vorgesetzten in Norfolk schlicht ignoriert.

Der betroffene Stabsoffizier übergab die Auszeichnung daraufhin dem Wehrbeauftragten des Bundestages mit der Bitte, das Ehrenkreuz der Bundesministerin als Verleiherin mit einem kurzen Begleitschreiben zurückzugeben, in dem er darstellt, warum die Auszeichnung für ihn keinen Wert habe.



Arthur
Schopenhauer



© MarusyaChaika | fotolia

Das zuständige Referat im BMVg nahm dazu lediglich Stellung, dass die Beurteilung keine unterdurchschnittlichen Leistungen attestiere. Dies wäre nur bei der Vergabe der Wertungsstufe 2 und darunter zutreffend. Außerdem stehe die Verleihung eines Ehrenzeichens in der Regel nicht in Verbindung zu einer dienstlichen Beurteilung. Man bedaure den Entschluss des Offiziers und habe veranlasst, ihn als Inhaber des Ehrenkreuzes der Bundeswehr aus den entsprechenden elektronischen Dateien und Personalakten zu löschen.

Darauf, dass sich der tatsächliche Aussagewert, den die Verleihung des Ehrenkreuzes hinsichtlich der Leistung hat, und die durch die Beurteilung belegte weit unterdurchschnittliche Leistung gegenseitig ausschließen, wird nicht weiter eingegangen.

Nicht zuletzt durch diesen Fall könnte der Eindruck entstehen, den Arthur Schopenhauer mit der Darstellung von Orden als „Substitut pekuniärer Belohnungen“, mit dem sich dem Staat viel Geld sparen lässt, beschrieben hat. Oder auf die Gegebenheiten der Bundeswehr zugeschnitten könnte die Verleihung von Ehrenkreuzen auch als Indiz für das Ende der weiteren Förderung mangels freier Wertebereiche in Beurteilungen genommen werden.

Artikel 1, „Erlass zur Neufassung des Erlasses über die Stiftung des Ehrenzeichens der Bundeswehr“ vom 13. August 2008 i. V. m. Art. 2 Abs. 2.1 Satz 201 Zentrale Dienstvorschrift A-2650/8 „Das Ehrenzeichen der Bundeswehr“ vom 19.12.2016

Artikel 4 Abs. 2 Satz 2, „Erlass zur Neufassung des Erlasses über die Stiftung des Ehrenzeichens der Bundeswehr“ vom 13. August 2008

P II 1 (60) – AZ 16-26-05/33, „Information über die Auswertung von Beurteilungen der Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr zum Vorlagetermin 30. September 2017“ vom 21. Juni 2018




Nobody



boeing CH-47 chinook

modern, erprobt, einsatzbereit -
gemeinsam mit einem starken
deutschen industrie-team

Der Boeing CH-47 Chinook ist der modernste, relevanteste und zugleich bezahlbarste Schwere Transporthubschrauber der Welt. Mit mehr als 950 Hubschraubern in 20 Ländern einschließlich acht NATO-Staaten ermöglicht der Chinook sofortige weltweite Interoperabilität mit den niedrigsten Betriebs- und Beschaffungskosten. Boeing und der CH-47 Chinook stehen gemeinsam mit einem starken deutschen Industrie-Team bereit, einen hochmodernen, erprobten und einsatzbereiten Schwere Transporthubschrauber für die heutigen und künftigen Anforderungen der Bundeswehr zu produzieren und verlässlich zu liefern.



Ein Chinook
der Königlich
Niederländischen Luftwaffe.

NATO Operators



Der Chinook erfüllt effektiv, routiniert und verlässlich ein vielfältiges Spektrum an Missionen mit unterschiedlichen Anforderungsprofilen, einschließlich Such- und Rettungsaktionen (CSAR), Einsatz von Spezialeinheiten, Fracht-/Truppentransport, humanitäre Einsätze/Katastrophenhilfe sowie Medical Evacuation. Mit seiner modernen Produktionslinie kann Boeing jeden Monat vier neue Chinook-Hubschrauber verlässlich liefern.

Der Chinook wird aufgrund seiner markanten äußeren Form weltweit erkannt und geschätzt. Neueste Technologien, die kontinuierlich integriert wurden, tragen zu den signifikant gesteigerten Fähigkeiten und deutlich reduzierten Betriebskosten bei. Der Chinook umfasst die ausgereiftesten State-of-the-Art-Technologien der Welt. Dazu

zählen unter anderem das Digital Automatic Flight Control System (DAFCS), ein Common Avionics Architecture System (CAAS) Glascockpit, ein Cargo On/Off Loading System (COOLS), eine externe Lastenkapazität mit einem dreifachen Hakensystem sowie eine Option für eine In-flight-Betankungssonde. Mit dem Chinook steht ein hochmodernes Fluggerät für Deutschland bereit, das bis weit in die Zukunft hinein fliegen wird.

Mit derzeit acht NATO-Kunden bietet der Chinook ein hohes Maß an Interoperabilität

Boeing hält für seine Kunden weltweit maßgeschneiderte, langfristige Support-, Wartungs- und Trainingslösungen bereit. Mit seinen innovativen und kosteneffektiven Lösungen hat der Chinook die geringsten Betriebs- und Beschaffungskosten und bietet somit eine kosteneffektive Supportlösung über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Mit einer etablierten Zulieferbasis im Land, die rund um die Uhr die Verfügbarkeit von Teilen sichert, sofortiger NATO-Interoperabilität sowie straffen Wartungsabläufen kann der Chinook der deutschen Luftwaffe bezahlbare Trainings- und Instandhaltungslösungen sowie eine hohe Verfügbarkeitsrate für jede Mission zusichern. Boeing wird eng mit der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie zusammenarbeiten, um langfristige lokale Support- und Trainingslösungen für die deutsche Regierung bereitzuhalten. Dies umfasst die Wartung des Fluggeräts, Training für Besatzung und Techniker, Forschung, Entwicklung und Technologielösungen sowie Integration von Kommunikations- und Missionssystemen.

Boeing und zehn deutsche Luft- und Raumfahrtunternehmen haben im April 2018 auf der ILA Berlin eine Vereinbarung bekanntgegeben, im Rahmen des Chinook-Angebots für Deutschland bei einer Reihe von Geschäftsmöglichkeiten rund um den Chinook zusammenzuarbeiten. Weitere deutsche Unternehmen werden dem Industrieteam beitreten. Sollte der CH-47 Chinook ausgewählt werden, werden diese deutschen Unternehmen mit Boeing bei Lieferung, Wartung und Training zusammenarbeiten.





BOEING DEUTSCHLAND



- 📍

1000
MITARBEITER AN
12 STANDORTEN
- 💰

1,2 Mrd. Euro
AUFTRAGS-
VOLUMEN BEI
ZULIEFERERN
- 🌐

FORSCHUNGS-
STANDORTE IN
MÜNCHEN UND
NEU-ISENBURG
- 👥

23.000
ARBEITSPLÄTZE
GESICHERT ÜBER
LIEFERKETTE
U.A. AKTIVITÄTEN
- 🔗

100
PARTNER- UND
ZULIEFER-
UNTERNEHMEN
- 🎓

10+
PARTNER-
UNIVERSITÄTEN

Eine erfolgreiche Partnerschaft

Boeing 737 / 747 / 757 / 767 / 777 / 787
deutsche Zulieferer sind mit an Bord

Boeing Deutschland GmbH
Lennästraße 9
D-10785 Berlin

Twitter: @BoeingDACH
Copyright © 2018 Boeing. All rights reserved.



Boeing schätzt die Expertise der deutschen Industrie und den Beitrag, den sie zur Produktion und Instandhaltung des Chinook leisten können. Die deutschen Partner wurden sorgfältig ausgewählt, um zusätzliche Kompetenzen, Mehrwert und lokale Expertise in die hocheffiziente Plattform zu integrieren und dabei die Zuverlässigkeit und den Low-Risk-Ansatz der Plattform beizubehalten, die zum Markenzeichen des Chinook-Programms geworden sind. Boeing ist ein langjähriger, engagierter Partner der deutschen Luft- und Raumfahrt und leistet mit einer starken Präsenz in ganz Deutschland einen wichtigen Beitrag zur deutschen Wirtschaft. Boeing beschäftigt rund 1.000 Mitarbeiter an mehreren Standorten in Deutschland und trägt mit zwei Forschungsstandorten und einem wachsenden Portfolio an Forschungs- und Technologieprojekten mit deutschen Partnern zur regionalen Wertschöpfung und zur Technologieentwicklung der Branche bei.

Darüber hinaus arbeitet Boeing mit fast 100 deutschen Zulieferern zusammen und sichert damit viele tausend zusätzliche hochqualifizierte Arbeitsplätze in der deutschen Luft- und Raumfahrt. Im Jahr 2018 bezogen Boeing und seine Partner in der Lieferkette Systemlösungen, Komponenten und Dienstleistungen für rund 1,2 Milliarden Euro bei Zulieferunternehmen in ganz Deutschland. Boeing arbeitet weltweit mit vielen weiteren Unterlieferanten und Niederlassungen deutscher Unternehmen zusammen.



Anzeige

RECHTSANWALT MARKUS VOGT
- Justiziar Forum der Militärischen Luftfahrt e.V. (FML) -

e-mail : justiziar@fml-online.org

© daskleinerealer - fotolia

CH-53K erfüllt höchste Ansprüche an Überlebensfähigkeit und Schutz

Der CH-53K steht für die nächste Generation der Schweren Transporthubschrauber. Entwickelt nach neuesten Standards und unter Einbeziehung modernster Technologien, baut er auf den Erfahrungen der bisherigen CH-53-Hubschrauberflotte auf, welche u. a. seit 1972 in der Bundeswehr im Einsatz ist. Die Fly-by-Wire-Flugsteuerung mit taktiver Rückkopplung zum Piloten, die Zelle aus Verbundwerkstoffen sowie der leistungsfähige Antriebsstrang und das Rotorsystem ermöglichen es dem Hubschrauber, auch in anspruchsvollen Missionsprofilen unter „hot&high“-Bedingungen problemlos 12,2t Last in einem Einsatzradius von mehr als 200 km zu transportieren – etwa die dreifache Leistungsfähigkeit gegenüber dem Vorgängermodell CH-53E.

Neben diesen überragenden Eigenschaften war die Einbindung aktueller Einsatzenerfahrungen ein elementarer Bestandteil in der Auslegung der Hauptbaugruppen dieses Hubschraubers. Als Resultat bietet die CH-53K durch den Einsatz modernster Materialien ein Höchstmaß an Überlebensfähigkeit und Schutz für die Besatzung. Diese Fähigkeiten wurden in mehreren Phasen im Rahmen eines harten Einsatz-Testprogramms, dem so genannten LFT&E „Live Fire Testing and Evaluation“ im Weapon Survivability Laboratory (WSL), Naval Air Warfare Center in China Lake, Kalifornien, geprüft.

Hauptgetriebe

- redundantes Trockensumpf-Schmiersystem
- signifikante Reduzierung von Leckage-Möglichkeiten
- mehr als 30min Trockenlauffähigkeit
- Aluminiumgehäuse
- hohe Versprödungstoleranz

Hydrauliksystem

- integrierte Fehler/Leckage-Isolation

Ballistischer Schutz

- Integrierte Sitzpanzerung
- Kabinenboden und –seiten Panzerung

Hauptrotorsystem

- vergrößerter Durchmesser der Blattverstellstangen
- höhere Schadenstoleranz
- zweistufige redundante Auslegung

Heckrotor und Zwischengetriebe

- Reserve Schmierungssystem
- mehr als 30min Weiterbetrieb nach Verlust der Schmierstoffversorgung



Feuerlöschanlage

- mehrfach auslösbares Feuerlöschsystem für Triebwerke und Hilfstriebwerk
- On-Board Inert Gas Generierungssystem (OBIGGS)

Struktur

- Verbundwerkstoffe
- redundante Belastungspfade
- reduzierte Gefahr von Materialermüdung
- ausgelegt für einfache Feldinstandsetzung (Aircraft Battle Damage Assessment and Repair (ABDAR))

Kraftstoffsystem

- Ansaugsystem (SFS) mit fluglageabhängiger Druckregelung
- selbstdichtende Kraftstofftanks
- Ballistischer Schutz
- selbstabdichtende Kraftstoffleitung (Surlyn)
- Kraftstoff-Inertgas-Anlage (OBIGGS)

System Separation und Redundanz

- Hydraulik (3x)
- Elektrik (3x)
- Flight Controls (3x)
- Kraftstoff (cross-feed)
- 3x T408 Triebwerk
- „OEI“ One-Engine-Inoperative - Betrieb

CH-53K übertrifft in vielen Bereichen die hohen Anforderungen

Der Testaufbau umfasst alle flugkritischen Komponenten, einschließlich der Antriebswellen, Kupplungen, Lager und Getriebe. Im Rahmen der diversen Beschussversuche müssen diese Komponenten auch nach den ballistischen Einwirkungen weiterhin in der Lage sein, das benötigte Antriebsdrehmoment zu übertragen.



Nach Abschluss dieser Einsatzprüfung hat die CH-53K die hohen Anforderungen erfüllt oder sogar deutlich übertroffen. Die durchgeführten Beschussversuche gelten zurecht als die realistischsten Tests für Militärhubschrauber weltweit und heben den aktuellen Standard für NATO-Hubschrauber in diesem Bereich auf ein bisher unerreichtes Niveau. Die dynamischen Versuchsaufbauten haben bewiesen, dass ein solches missionsrepräsentatives Szenario dargestellt und unter Einsatzbedingungen für die Zulassung qualifiziert werden kann. Weitere Anteile im Rahmen dieser Einsatzprüfung beinhalten den Beschuss der gesamten Luftfahrzeugzelle, des Rotorsystems sowie der Flugsteuerung. Der Schwere Transporthubschrauber Sikorsky CH-53K gehört damit schon jetzt zu den sichersten Luftfahrzeugen dieser Kategorie.



flexible Laufbahnmodelle für einen attraktiveren Dienst

Berlin.

Gutes Personal binden und in den Streitkräften halten, attraktive Arbeitsbedingungen schaffen, um geeigneten Nachwuchs zu gewinnen: An einer erfolgreichen Umsetzung dieser Ziele ist der Deutsche Bundeswehrverband (DBwV) als Interessenvertretung der Menschen der Bundeswehr genauso interessiert wie der Arbeitgeber Bundeswehr. Doch welche Maßnahmen sind dafür geeignet? Darüber haben sich jetzt der Inspekteur der Luftwaffe und Vertreter des DBwV in Berlin ausgetauscht.



© DBwV/Bombeke

Luftwaffeninspekteur Generalleutnant Ingo Gerhartz (l.) engagiert sich für flexible Laufbahnmodelle. In der DBwV-Geschäftsstelle empfing ihn der Stellvertretende Bundesvorsitzende, Hauptmann Andreas Steinmetz.

Der stellvertretende Bundesvorsitzende, Hauptmann Andreas Steinmetz, begrüßte Luftwaffeninspekteur Generalleutnant Ingo Gerhartz in der Bundesgeschäftsstelle des DBwV. Weitere Teilnehmer der Gesprächsrunde waren der Vorsitzende Luftwaffe im Bundesvorstand, Hauptmann Michael Scholz, sein Stellvertreter, Stabsfeldwebel Heiko Stotz, der Vorsitzende des Fachbereichs Besoldung, Haushalt und Laufbahnrecht, Oberstleutnant i. G. Detlef Buch, Sandra Borchert, Rechtsabteilung DBwV, Markus Vogt als Vertreter des FML sowie Hauptmann Rainer Barz, DBwV-Fraktionsvorsitzender im HPR.

Schon bei seinem Amtsantritt hatte Generalleutnant Gerhartz deutliche Worte zum aktuellen Zustand der Teilstreitkraft gefunden: „Luftwaffe am Tiefpunkt“ lautete sein Fazit nach ersten Informationsbesuchen bei der Truppe. Die Sparmaßnahmen der vergangenen Jahre haben zu einer besorgniserregenden Entwicklung bei der materiellen Einsatzbereitschaft geführt mit der Konsequenz, dass gut ausgebildetes Personal frustriert das Handtuch warf und der Luftwaffe den Rücken kehrte. Insbesondere das fliegende Personal findet schließlich genügend attraktive Alternativen bei zivilen Arbeitgebern.

Anpassung von Laufbahnmodellen

Diese Entwicklung gilt es, schnellstens umzukehren. Grundvoraussetzung ist natürlich eine deutliche Erhöhung der materiellen Einsatzbereitschaft, aber auch Laufbahnmodelle müssen unter Umständen angepasst werden, um den Dienst in den Streitkräften attraktiver zu gestalten. „Wir müssen ein Maßnahmenpaket mit einer guten Balance entwickeln“, sagt der Inspekteur der Luftwaffe. Berücksichtigt werden müssten die Interessen des Arbeitgebers, aber ebenso die des Personals, das attraktivere Arbeitsbedingungen erwartet.

Neben einer Vielzahl von Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität stellte Generalleutnant Gerhartz ein „Drei-Säulen-Modell“ vor, mit dem der Werdegang fliegerischer Dienst in der Luftwaffe flexibler aufgestellt werden soll. Die erste und tragende Säule soll dabei weiterhin der klassische Berufsoffizier in der Laufbahn der Offiziere des Truppendienstes darstellen. In der zweiten Säule soll die Laufbahn der Offiziere des militärfachlichen Dienstes an Bedeutung gewinnen. Ziel ist es, die fliegerische Fachkompetenz langfristig im Sinne einer „Specialized Aircrew“ in der Luftwaffe sicherzustellen. In der dritten Säule soll Bewerbern die Möglichkeit eröffnet werden, sich als Soldat auf Zeit zu verpflichten. Die Spreizung der Laufbahnmodelle ermöglicht es, flexibler als bisher auf Karrierewünsche von Bewerbern einzugehen.

Besonders interessant ist die zweite Säule im Modell der Luftwaffe. Der Schwerpunkt der Verwendungen liegt hier in Abhängigkeit der gesundheitlichen Eignung im operativ-fliegerischen Bereich. Es gibt sogar weitergehende Überlegungen hin zu einem Konstrukt mit flexiblem Dienstzeitende für Jet-Besatzungen aus dem militärfachlichen Dienst.

Modell "BS Vario"

Dies wäre eine Idee, die sich mit dem flexiblen Modell „BS Vario“ des DBwV gut in Einklang bringen ließe. Die Forderung nach der Umsetzung eines solchen Modells, das flexible Dienstzeiten in der Bundeswehr und danach gestaffelte Versorgungsansprüche vorsieht, die sofort nach dem Ausscheiden aus der Bundeswehr wirksam werden, haben die Delegierten der 20. Hauptversammlung des DBwV im November 2017 beschlossen. „Das könnte ein Modell sein, das in der Zukunft trägt“, sagte Oberstleutnant i. G. Buch.

Entscheidend ist am Ende nicht, wie man ein solches Modell nennt – viel wichtiger ist, und da sind sich der Inspekteur der Luftwaffe und die Vertreter des Verbands einig, dass man an einem gemeinsamen Strang zieht. Hierzu soll ein weiterer intensiver Austausch erfolgen. Mit der Luftwaffenspitze wurde noch eine Reihe anderer Dinge besprochen: Die Themenpalette reichte von den hohen Wartezeiten in der Ausbildung bis hin zum Training künftiger Drohnenführer.

 *Andreas Steinmetz*

ASR-S : Nichteinschränkende Feststellungen!

Mit der ASR-S verlässt die Bundeswehr im Bereich der örtlichen Flugsicherung das Zeitalter der analogen Luftraumkontrolle. Fortan erhält der Lotse ein synthetisches Radarbild, welches das Ergebnis einer aufwändigen und im Hintergrund stattfindenden digitalen Signalverarbeitung darstellt. Um den Blick für das Wesentliche zu schärfen, bereinigt die ASR-S das Radarbild um Stör- und Falschziele wie z. B. Wetterphänomene und Windkraftanlagen. Die hierdurch entstehen blinden Flecken verursachen jedoch auch Zielverluste sowie Aussetzer und eingeschränkte Flugverkehrsinformationen im Erfassungsbereich des Primärradars. Es handelt sich somit um einschränkende Feststellungen, insbesondere dann, wenn die Anzahl solcher angezeigten Zellen im Radarbild so groß ist, dass ein Umfliegen de facto unmöglich wird.

Schon die ASR 910, das Vorgängermodell der ASR-S, gewährleistete keine hundertprozentige Radarabdeckung. Auch hier gab es Gebiete, in denen keine oder nur eine eingeschränkte Erfassung möglich war. Die Filterung und Analyse erfolgte in diesen Fällen jedoch nicht automatisiert und im Hintergrund, sondern vom Fluglotsen selbst: „Ist das ein Flugziel?“, „Sind es Vögel?“ oder „Ist es eine Reflektion, verursacht durch eine Windkraftanlage?“ Es waren viele Entscheidungen, die jedoch in vertrauter Umgebung und durch das ständige Arbeiten mit der Anlage zuverlässig getroffen werden konnten.

Diese Interpretation übernimmt nunmehr die ASR-S. Mittels Software werden als relevant identifizierte Gebiete selbständig markiert. Dieser auf einer internen Analyse basierende Lernprozess der ASR-S wird vom Lotsen jedoch nicht aktiv wahrgenommen.

Darüber hinaus kommen, um einer Überlastung des Systems entgegenzuwirken, sogenannte Lastreduktionsmaßnahmen zum Einsatz. Hierbei werden, je nach Auslastung des Systems und nach einer vorherigen Bestätigung durch den Fluglotsen, ganze Bereiche mit Primärradardaten ausgeblendet.

... oder doch nicht?

Problematisch ist dies vor allem dann, wenn sich im kontrollierten Luftraum Segelflieger oder andere kleinere Sportflugzeuge und Luftsportgeräte aufhalten. Diese Flugzeugmuster werden schon aufgrund ihrer Bauart oder aufgrund von topographischen Gegebenheiten vom Primärradar der ASR-S nur schwer erfasst und dürfen auch im kontrollierten (deutschen) Luftraum teilweise ohne eigenen Transponder fliegen.

Was bedeuten diese technischen Unzulänglichkeiten für den militärischen Fluglotsen? Darf der Fluglotse ein Luftfahrzeug durch farblich markierte Zellen führen, obwohl er weiß, dass Verkehrsteilnehmer ohne Transponder hier nicht dargestellt werden könnten? Was passiert, wenn es mit einem anderen – nicht dargestellten – Verkehrsteilnehmer zu einer Kollision kommt? Welche rechtlichen Konsequenzen ergeben sich für den Fluglotsen?

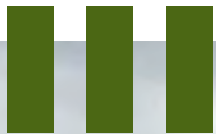
Soweit ersichtlich verhält sich der Dienstherr zu dieser Frage lediglich dergestalt, dass er sich von den Lotsen „quittieren“ lässt, auf dieses Phänomen aktiv hingewiesen zu haben.

Nicht nur die Fluglotsen müssen lernen, mit der neuen Technik umzugehen und die Konsequenzen ihres Handelns richtig einzuschätzen. Das Bewusstsein und der Umgang mit der neuen Technologie müssen geschärft werden, denn das trügerische Gefühl von Sicherheit, das durch die neue Technik vermittelt wird, täuscht. Vermeintliche Unwissenheit schützt vor Strafe nicht und Aussagen wie „Das habe ich nicht gewusst“ oder „dafür bin ich nicht verantwortlich“ dürften im Falle einer Kollision kaum beeindruckend sein.

**StGB§ 222 Fahrlässige Tötung
Wer durch Fahrlässigkeit den Tod
eines Menschen verursacht, wird mit
Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren
oder mit Geldstrafe bestraft.**



fahrlässig handelt, wer die im verkehr erforderliche sorgfalt außer acht lässt.



Die ersten Crews der Luftwaffe haben ihre Ausbildung auf dem unbemannten Aufklärungsflugzeug „Heron TP“ erfolgreich beendet. Major Jens Büttner, seit vielen Jahren Fluglehrer auf „Heron 1“, war Teilnehmer des achtwöchigen Lehrgangs auf der israelischen Luftwaffenbasis Tel Nof und berichtet über seine Erfahrungen.

Die Bundeswehr: Als deutscher Militärangehöriger in Israel – sind Ihnen Vorbehalte oder Berührungängste vonseiten der Israelis begegnet?

Major Jens Büttner: Keineswegs! Für mich persönlich war es der dritte längere Aufenthalt in Israel und meine Kameraden und ich wurden wieder vorbehaltlos und ohne Berührungängste durch die militärischen und zivilen Ausbilder aufgenommen. Auch außerhalb der Ausbildungseinrichtungen, auf den Straßen, in den Cafés und Restaurants wird man freundlich und respektvoll behandelt und kann sich jederzeit als Angehöriger der deutschen Streitkräfte outen. Wir Deutschen werden in Israel überwiegend als Freunde und Verbündete wahrgenommen.

Darüber hinaus wird das Militär durch die lange Wehrpflicht – drei Jahre für Männer und zwei Jahre für Frauen – und die außergewöhnliche geopolitische Lage des Landes als fester und wesentlicher Bestandteil der israelischen Souveränität verstanden und genießt höchste Anerkennung, welche auch Angehörigen deutscher Streitkräfte entgegengebracht wird.

Wie verlief die Zusammenarbeit mit den israelischen Streitkräften?

Im Gegensatz zu den vorangegangenen Ausbildungen in Israel, welche durch zivile Lehrer der Firma Israeli Aerospace Industries durchgeführt wurden, fand der „Heron TP“-Lehrgang größtenteils auf einem Militärflugplatz unter der Leitung der israelischen Luftwaffe statt. Die Zusammenarbeit mit den Soldaten dort war äußerst vertrauensvoll und professionell.

Wir hatten von Anfang an das Gefühl, dass sich die Ausbildungsstaffel sehr gut auf den Ausbildungsauftrag vorbereitet hatte und die Fluglehrer äußerst engagiert waren. So wurden eigens für uns ein Aufstellungsappell zu Beginn und kulturelle Programme sowie Teambuilding-Events während des Lehrgangs organisiert. Insgesamt fühlten wir uns bei den israelischen Streitkräften rundum gut aufgehoben, sodass wir mit Stolz behaupten können, mit unseren neuen Kameraden und Freunden einen soliden Grundstein für eine zukünftige Zusammenarbeit in weiteren Ausbildungsvorhaben gelegt zu haben.

Waren Sie zuvor „Heron 1“-Pilot und waren auch die anderen Teilnehmer des Lehrgangs „Umschüler“?

Vorerst sind alle „Heron TP“-Lehrgänge als Umschulungen vom bisherigen System „Heron 1“ geplant. Daher habe nicht nur ich, sondern der gesamte Lehrgang erhebliche Flug- und Einsatzerfahrung auf dem Vorgängersystem. Eine Erstausbildung auf „Heron TP“ ist erst angedacht, wenn die meisten Besatzungen des „Heron 1“ erfolgreich umgeschult sind und wir selbst genug Fluglehrer auf dem neuen System ausgebildet haben.

Fand die Ausbildung in einem Simulator oder auch unter realen Bedingungen statt?

Sowohl als auch. Uns wurde etwa ein Drittel der Lerninhalte im Simulator beigebracht. Insbesondere Notverfahren, also das Umgehen mit technischen Defekten oder Fehlfunktionen im Flug können nur schlecht oder gar nicht im Realflugbetrieb dargestellt werden, weshalb hier der Simulator seine Vorteile hat. Das Starten und Landen hingegen wird anfänglich im Simulator geübt, um es dann unter realen Bedingungen wie Wind, Wetter, Flugverkehr zu vertiefen. Für taktische Ausbildungsinhalte wurde schließlich nur noch unter realen Bedingungen trainiert, da der Simulator hier an seine Grenzen kommt.

Welche Lerninhalte wurden vermittelt?

Die Ausbildung orientierte sich stark an einer Musterberechtigung für ein neues Flugzeug, bei der ein Schüler kein fliegerisches Grundwissen wie Wetterkunde, Flugfunk oder Navigation mehr lernen muss. Es werden vielmehr die technischen Spezifikationen, Limitationen und Besonderheiten eines neuen Flugzeugtyps vermittelt. So lernten wir den „Heron TP“ und seinen Aufbau in den ersten zwei Theoriewochen bis auf die kleinste Schraube

kennen. Dieses Wissen mussten wir dann in mehreren Tests unter Beweis stellen, bevor die anschließende Simulatoreausbildung starten konnte. Im Simulator wurde alles vom ersten Anlassen des Triebwerks über das Rollen bis hin zum Starten und Landen trainiert. Im Anschluss lernten wir, mit Notverfahren umzugehen und auch mit technischen Defekten, wie einem Triebwerks- oder einen Kommunikationsausfall, den „Heron TP“ noch sicher landen zu können. Zu guter Letzt wurden taktische Verfahren trainiert, welche uns die neuen und besseren Fähigkeiten des Systems genauer kennenlernen ließen.

Waren Sie zufrieden mit den Ausbildungsmitteln und der Infrastruktur inklusive Unterkunft?

Auf dem Militärflugplatz in Tel Nof, rund 30 Autominuten südlich von Tel Aviv, wurde für unsere Ausbildung eigens ein neues Containerdorf mit allem, was man für ein gutes Lernumfeld benötigt, geschaffen. Hier standen für die deutschen Soldaten Unterrichts-, Lern- und Briefingräume sowie ein Aufenthaltsraum, eine Küche, Umkleieräume und Büros zur Verfügung. Darüber hinaus konnten wir die Sportmöglichkeiten der Basis mitbenutzen. Das alles wurde durch die israelische Luftwaffe in Rekordzeit arrangiert und übertraf den von uns erwarteten Standard bei weitem.

Da Unterkünfte in israelischen Kasernen sehr knapp sind und aus Sicherheitsgründen ein gewisser operativer Abstand zum Dienstbetrieb gewahrt werden muss, lebten alle Lehrgangsteilnehmer in einem Hotel in Tel Aviv, das die strengen deutschen Sicherheitsvorgaben mit Schutzräumen und Bewachung in diesem besonderen Sicherheitsumfeld erfüllt. Unterm Strich waren die Ausbildungsmittel als auch die zur Verfügung gestellte Infrastruktur hervorragend.

„Heron TP“ ist eine bewaffnungsfähige Drohne. Haben Sie auch unter Bewaffnung trainiert?

Der „Heron TP“ wurde vorerst nur bewaffnungsfähig beschafft, was so viel bedeutet, dass alle nötigen Kabel und Anschlüsse bereits im System installiert sind und diese nach einer etwaigen parlamentarischen Entscheidung für eine Bewaffnung nicht mehr eingebaut werden müssen. Eine Waffe an sich sowie die dafür benötigte Software und auch ein Training der Besatzungen beinhaltet der aktuelle Vertrag zwischen Israel und Deutschland noch nicht. Dementsprechend wurden auch keinerlei Ausbildungsinhalte über eine Bewaffnung vermittelt.

Major Jens Büttner (r.) arbeitet mit einem Kameraden am dem unbemannten Aufklärungsflugzeug.



„Heron TP“ auf
der israelischen
Luftwaffenbasis Tel Nof

Welchen Unterschied bedeutet es für Sie persönlich, falls die Drohne doch bewaffnet eingesetzt werden sollte?

Für mich persönlich bedeutet dies, dass ich auf ein weiteres längeres Training nach Israel gehen müsste, um die äußerst komplexen Techniken und Verfahren, eine Waffe handlungssicher in jedem Szenario einzusetzen, erlernen zu können.

Welche Vor- oder Nachteile hat „Heron TP“ aus Ihrer Sicht gegenüber dem Modell „Heron 1“?

Der „Heron TP“ bedeutet bereits ohne Bewaffnung einen enormen Fähigkeitengewinn für die Luftwaffe. Es verliert sich zu sagen, was es in einem kurzen Satz zu beschreiben. Er kann höher, schneller sowie länger und damit auch deutlich weiter fliegen als sein Vorgänger. Damit werden wir unseren planbaren Einsatzradius deutlich vergrößern und zugleich die Flugzeit bis zum Ziel signifikant verkürzen.

Erfolgreich abgeschlossen:
Einer der Teilnehmer des ersten
„Heron TP“-Lehrgangs in Israel
mit der Ausbildungsurkunde



Aufgrund des beeindruckenden maximalen Startgewichts von über fünf Tonnen werden wir in der Lage sein, eine deutlich größere Sensornutzlast mitzuführen, die uns auf sehr großen Distanzen äußerst präzise Bilder liefern kann. Allein in der optischen Aufklärung, die heute in unseren Einsatzgebieten eine tragende Rolle spielt, werden wir die Fähigkeiten mehr als verdoppeln. So können wir zum Beispiel eine Person mit „Heron 1“ heute aus bis zu vier Kilometern Entfernung erkennen und bei guten Bedingungen sogar identifizieren. Mit „Heron TP“ wird das bei einer Distanz zum Ziel von 20 Kilometern noch möglich sein. Daraus ergibt sich ein weiterer Vorteil: Der hohe Abstand zum Ziel und die damit verbundene geringe Chance, entdeckt oder gar gehört zu werden.

Als Nachteil ist der hohe logistische und infrastrukturelle Aufwand, das System in den Einsatz zu bringen und dort zu betreiben, erwähnenswert. Aufgrund der großen Spannweite von 26 Metern und der längeren Start- und Landedistanz benötigen wir sehr große Hallen, Rollwege und vor allem eine längere Start- und Landebahn. Darüber hinaus ist, wie bei jedem komplexeren System, der Wartungsaufwand etwas größer als noch beim Vorgängermodell. Glücklicherweise stellen sich nach ausgiebiger Evaluierung vor Ort die gerade genannten Probleme in unserem ersten Einsatzgebiet, dem Flugplatz Masar-e-Sharif in Afghanistan, als lösbar dar.

Rechnen Sie damit, dass noch in diesem Jahr die ersten Einsätze mit „Heron TP“ geflogen werden? Und werden Sie dabei sein?

Da eine Auslieferung des ersten deutschen „Heron TP“ (GHTP) dieses Jahr vertraglich nicht mehr vorgesehen ist und wir noch ein wenig mehr Zeit benötigen, die deutschen Besatzungen in ausreichender Zahl umzuschulen, wird es in 2019 leider noch keinen Erstflug im Einsatz geben. Jedoch bin ich sehr optimistisch, dass dieses Projekt die Einsatzreife pünktlich erreichen wird und wir unsere hochmotivierten, frisch ausgebildeten Besatzungen mit einem modernen und leistungsstarken System in die Auslandseinsätze der Bundeswehr entsenden werden, um weiterhin den Schutz der eigenen und verbündeten Kräfte sicherzustellen.



Andreas Steinmetz

Dabei würde ich mich sehr freuen, einer der ersten Piloten zu sein, der diesen spannenden Transfer von „Heron 1“ zu „Heron TP“ begleiten darf. Ob es klappt, werden wir sehen...

FML ON TOUR

sicherheit durch luftverteidigung
hat ihren preis

EIN (FAST) VERGESSENES UNIKATOBJEKT IM SÜDWESTEN WARTET AUF SEINE REAKTIVIERUNG

Im September 2010 führte mich eine meiner zahlreichen Reisen als damals Vorsitzender Luftwaffe im Bundesvorstand des Deutschen Bundeswehrverbandes in die Luftverteidigungsanlage „MARTIN“ auf dem Truppenübungsplatz Großer Heuberg, was auf hohem Niveau in jeder Hinsicht liegt, nicht nur wegen der fast 1.000 Metern über Normalnull. Besichtigen konnte ich eine der letzten real gehärteten Führungsgefechtsstände der Luftwaffe. Dies führte mich zu einem pointierten Bericht im Verbandsmagazin des Deutschen Bundeswehrverbandes, in dem ich die Sinnhaftigkeit des Betriebs einer solchen Anlage im Sinne einer nationalen Risiko- und Sicherheitsvorsorge herausstellte. Die Reaktionen von berufener Führungsseite darauf waren, na ja, nennen wir sie einmal: Recht verhalten. Stellten meine Äußerungen doch einen „Eingriff“ dar in die damals schon begonnenen Diskussionen um die neue Struktur der Luftwaffe, das heißt konkret um die Schließung von (mindestens) einem CRC. „Ergebnis und Siegerehrung“: Das CRC SWEET-APPLE in MARTIN (das gesamte Objekt, das CAOC der NATO hatte sich schon 2008 zurückgezogen) war ASAP zu schließen; Vollzugsmeldung Anfang Oktober 2013. Wir können wohl begründet annehmen, dass es in der damaligen Situation nicht wirklich eine andere (Standort-)Option gab. Wobei die Betriebskosten von MARTIN so überragend hoch nicht gewesen sein sollen. Frei nach Winston Churchill: „Prognosen sind schwierig, insbesondere, wenn sie die Zukunft betreffen“.

2014 wurde es anlässlich der dramatischen Ereignisse um die Krim und die Ostukraine vielleicht doch deutlicher, dass man mit der Risiko- und Sicherheitsvorsorge etwas zu kurz gesprungen sein könnte. MARTIN war übrigens zu dem Zeitpunkt noch unter Strom und es darf schon, wenn auch nur kurz, die Frage gestellt werden, ob nicht seinerzeit eine mutige Führungentscheidung hätte anweisen können: Stillstandswartung jetzt!

Zuviel erwartet, wie die Historie belegt. Die geneigte Fachlerschaft war im Beobachterstatus und kundig in der Sache. In der meist jährlich aktualisierten Übersicht des BMVg der Schließungszeitpunkte von Liegenschaften der Bundeswehr tauchte penetrant auf: **Luftverteidigungsanlage Martin Bauwerk I/II, Ringstraße.**



Der Wunsch als Vater des Gedanken; so ein Objekt schließt sich eben nicht von heute auf morgen. Und es ist ja auch kein Geheimnis, dass es noch bestandsbegründende Peripheriegebäude gibt. Gesamtstaatliche Bemühungen aus dieser Zeit, vielleicht doch noch Nutzer für MARTIN zu finden, sind übrigens nicht bekannt. Vielleicht würde ein Blick nach Österreich helfen, wo schon bei Wikipedia in etwa zu lesen ist, was es mit der „Einsatzzentrale Basisraum“ so auf sich hat.

Unterdessen begann man bei Bundeswehrs die Hausaufgaben zu machen: Neue Lage, neue (alte) Fähigkeiten, Trendwenden. Zurückliegende Entscheidungen in neuem Lichte betrachtet zu überdenken, erscheint gelegentlich praktikabel. Dass unsere Luftwaffe sich in diesem Kontext jetzt an MARTIN erinnerte, lag und liegt auf der Hand. In der Folge wurde eine sehr wichtige Hürde im Mai 2018 genommen: Ganz offiziell setzte das BMVg die Schließung von MARTIN aus, mit dem Zusatz: « Prüfung bis voraussichtlich Ende 2019 ».

Wenig dringt (naturgemäß) von diesem Prüfprozess nach außen. Wie wir aber aus dem parlamentarischen Raum hören, wird wirklich ernsthaft geprüft. Man kann nur hoffen, dass die Sache ganzheitlich angegangen wird. Gerade die Lage im Südwesten der Republik sollte vor dem Hintergrund vermuteter Reichweitenkreise gewisser Raketen Anlass sein, gegebenenfalls nur über Teilstreitkraft hinaus zu denken. Im Lichte der neuen sicherheitspolitischen Lage, die im Übrigen weit mehr umfasst als „nur“ Raketen (Stichwort: hybride Szenarien u. a. m), ist jedenfalls klar: Dem heutigen infrastrukturellen Führungsdispositiv unserer Luftwaffe mangelt es an Redundanz und Resilienz. Mit dem Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe steht ein möglicher und traditionell bewährter Co-Nutzer bereits in den Startlöchern. Die neue Konzeption der Bundeswehr jedenfalls fordert genau dies: Resilienz, und hier eben (Punkt 3.5) eine umfassende Härtung bzw. widerstandsfähige Ausgestaltung der Infrastruktur. Es gibt also viele sehr gute Gründe, die Schließungsentscheidung MARTIN vom Herbst 2011 zu revidieren – so wie man es auch schon an anderen wichtigen Orten vollzogen hat. Packen wir es an, gerne auch schon dieses Jahr! Die Kosten (und in Folge der Zeitbedarf) sind gewiss nicht zu vernachlässigen und die üblichen Bedenkenträger hatten jetzt auch genug Zeit, sich warmzulaufen. Aber den Kosten steht der Nutzen eines dann top-modernen und smarten Martin 2.0 gegenüber, und der überwiegt speziell bei diesem Objekt deutlich und er ist vor allem eines: Auf Jahrzehnte nachhaltig.

Andreas Hubert
Präsident



Hiermit beantrage ich die Mitgliedschaft im Forum der Militärischen Luftfahrt e.V. als

- ordentliches Mitglied Mitgliedsbeitrag 6,00 € im Monat (72,00 € im Jahr)
 außerordentliches Mitglied Mitgliedsbeitrag 3,00 € im Monat (36,00 € im Jahr)
 Luftwaffe Heer Marine Streitkräftebasis Sanitätsdienst
 sonstige Fachtätigkeit (z.B. Pilot) _____
 in Ausbildung (Mitgliedsbeitrag für 2 Jahre 36,00 € im Jahr, danach 72,00 € im Jahr)

Name

Vorname

Straße

PLZ

Wohnort

Geburtsdatum

Telefon

Mobiltelefon

E-Mail

Mitgliedschaft/Datenschutzerklärung/Widerrufsbelehrung

Beginn der Mitgliedschaft

Mit Abgabe dieses Antrages gebe ich meine Einwilligung gemäß Bundesdatenschutzgesetz zur Verarbeitung und Nutzung meiner geschützten, personenbezogenen Daten. Die Einwilligung für den Umgang mit meinen persönlichen Daten kann ich jederzeit widerrufen.

Ich kann meinen FML-Beitritt nach Abgabe der schriftlichen Beitrittserklärung innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe von Gründen widerrufen.

Der Verarbeitung und Nutzung meiner personenbezogenen Daten durch das
Forum der Militärischen Luftfahrt e.V.

Ort

zur ausschließlichen Information über Service-Angebote stimme ich zu.
Bei nicht Zutreffen diesen Satz bitte streichen.

Datum

Unterschrift

Erteilung eines SEPA - Lastschriftmandats

Gläubiger - Identifikationsnummer: DE17ZZZ00001894849

Ich ermächtige das FML widerruflich, den Jahresbeitrag vom unten genannten Konto per Lastschriftverfahren abzubuchen.

Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom FML auf mein Konto gezogene Lastschrift einzulösen.

Die Bedingungen für die Teilnahme am Lastschriftverfahren erkenne ich an.

Bankverbindung

IBAN _____

SWIFT/BIC _____

Name der Bank _____

Name des Kontoinhabers

(falls abweichend vom Mitglied)

Unterschrift d. Kontoinhabers

Forum der Militärischen Luftfahrt e.V.

Friedrichstraße 90, 10117 Berlin

E-Mail: info@fml-online.org

Volksbank Heinsberg eG

IBAN DE 51 3706 9412 1034 6720 12

BIC GENODED1HRB

jet news

MEDIABESTELLUNG

IHRE FIRMENANGABEN:

Firma: _____

Ansprechpartner: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon: _____

E-Mail: _____

ECKDATEN:

reproreife Unterlagen, Format 1:1
(EPS, PDF, hochaufgelöstes JPEG, InDesign).

Bei Anzeigen im Anschnitt bitte 3 mm
Beschnitt anlegen! Umschlagseiten (U2, U4)
bitte mit 6 mm Beschnitt anlegen.

AUFLAGE: 2.500 STÜCK

Erscheinungsweise 2-mal jährlich,
jeweils im Juni und November

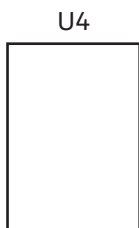
ANZEIGEN- UND
DRUCKUNTERLAGENSCHLUSS: 1. Mai
1. Oktober

PER FAX AN: 04462. 23567

Druckdaten an: info@watt-wurm-werbung.de

Platzierungswünsche müssen nicht berücksichtigt werden.

BITTE KREUZEN SIE IHRE GEWÜNSCHTE ANZEIGENGRÖSSE AN:



210 x 297 mm

Preis: 2000,00 €

4-c:

Bitte ankreuzen:



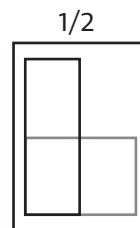
210 x 297 mm

2000,00 €



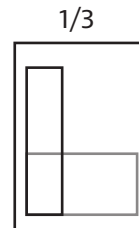
210 x 297 mm

1500,00 €



91 x 252 mm
189 x 125 mm

900,00 €



70 x 252 mm
189 x 84 mm

700,00 €

IRRTÜMER UND ÄNDERUNGEN VORBEHALTEN. ALLE ANGEGEBENEN PREISE ZZGL. DER GESETZL. MWST.

STEMPEL/DATUM/UNTERSCHRIFT: _____

ALLGEMEINES:

Anzeigenauftrag gegen Rechnung. Bitte beachten Sie die Mediadaten. Die Druckunterlagen bitte rechtzeitig einsenden! Das Forum Militärische Luftfahrt behält es sich vor Erscheinungstermine zu verschieben. Etwaige Anzeigeträger bleiben davon unberührt.

Diese Mediadaten sind gültig seit 05/2017.

andreas hubert
(präsident)

E-Mail: praesident@fml-online.org

sebastian schmöller
(vizepräsident)

E-Mail: vizepraesident@fml-online.org

werner bartsch
(schatzmeister)

E-Mail: schatzmeister@fml-online.org

dr. detlef buch
(mitglied des vorstandes)

E-Mail: detlef.buch@fml-online.org

markus vogt
(justiziar)

E-Mail: justiziar@fml-online.org

matthias zimmermann
(presse- und öffentlichkeitsarbeit)

E-Mail: pressesprecher@fml-online.org

kathleen lehmann-buch
(vorstandsassistentin und mitgliederverwaltung)

E-Mail: k.lehmann-buch@fml-online.org

GESCHÄFTSADRESSE

forum der militärischen luftfahrt e.v.

stresemannstraße 57

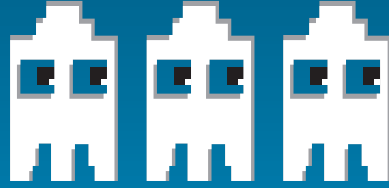
10963 berlin

info@fml-online.org

www.fml-online.org

vorstand

help!



brauchst du `nen relaunch?



www.bdr-ol.de



Watt
Wurm
Werbung

Ihr Partner für
Werbemittel, Werbeartikel, Streuartikel
und Give-Aways mit Herz

www.watt-wurm-werbung.de



Deutscher
Bundeswehrverband

**Werden Sie
Mitglied!**

www.dbwv.de
service@dbwv.de
Tel.: (030) 235990-0

 /Deutscher
Bundeswehrverband

© Bundeswehr

Wer viel gibt, kann viel verlangen!
Wir tun es – für Sie!

Wir sind überall.

Statusübergreifend, in ganz
Deutschland und überall
dort, wo Bundeswehr ist.

Wir leisten etwas.

Umfassende Information,
Rechtsschutz, Diensthaft-
pflichtversicherung u.v.m.

Wir haben viel zu bieten.

Geldvorteile durch tolle
Angebote, Zusammenhalt
durch Gemeinschaft.

Wir erreichen etwas.

Bessere Bezahlung, bessere
Karrieremöglichkeiten,
bessere Vereinbarkeit von
Familie und Dienst.

**Wir sind mehr als eine
Interessenvertretung.**

Wir sind eine starke
Gemeinschaft für alle
Menschen der Bundeswehr:
aktive und ehemalige
Soldaten, Zivilbeschäftigte
und Angehörige.



Für Dich.

Deutscher Bundeswehrverband.