

# jet NEWS



IST: ▲▲▲▲▲▲▲▲...

SOLL: ▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲  
▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲  
▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲  
▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲...

eurowfighter  
airpower der zukunft

F-35 Lightning II,  
eine Liga für sich!

70 jahre luftbrücke berlin  
die rückkehr der rosinenbomber

# ERFAHRUNG NUTZEN - SICHER UMZIEHEN

SEIT JAHRZEHNEN



FÜR SIE IM EINSATZ!

## Weltweite Umzüge



Bremen  
Köln  
Berlin  
München

Hamburg  
Frankfurt  
Ramstein  
Koblenz

El Paso, TX  
Alamogordo, NM  
Wichita Falls, TX  
Washington DC

Türkei  
Tunesien  
Mali  
Senegal

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

[www.ito-movers.de](http://www.ito-movers.de)

Tel 0800 - 48 69 100

Mail: [Service@ito-movers.de](mailto:Service@ito-movers.de)

ITO Möbeltransport GmbH | Damaschkestraße 31 | 28307 Bremen

## Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

das Forum der militärischen Luftfahrt ist wieder auf Sendung!

Über die Neuausrichtung haben wir bereits im Internet unter [www.fml-online.org](http://www.fml-online.org) berichtet. Meinem Vorgänger im Amt, Thomas Wassmann, danke ich an dieser Stelle für die gemeinsam zurückgelegte Strecke seit der Gründung des FML. Als Ehrenpräsident des FML, 1. Bundesvorsitzender des Kooperationspartners Verband der Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge der Deutschen Bundeswehr e. V. (VBSK) und anderen Funktionen bleibt Thomas Wassmann im Loop und eng mit dem FML verbunden. Auf seinen Beitrag in diesem Magazin weise ich schon einmal ausdrücklich hin!

Die Ruhe vor dem Sturm haben wir intern genutzt. Nach außen war zunächst Zurückhaltung angezeigt, da sich unsere gewählten Parlamentarier Zeit genommen haben, um eine stabile Regierung zu bilden. Gut Ding will eben Weile haben. Damit verbunden war natürlich auch die spannende Frage, ob und wie sich das Stühlerücken im Bereich der politischen und militärischen Führung gestaltet.

Jetzt ist es vollbracht! Wir gratulieren allen in ihrer Funktion bestätigten und mit höheren Weihen ausgestatteten Dienstposteninhabern. Sie sind damit (weiterhin) Nachlassverwalter einer seit Jahrzehnten andauernden Mangelwirtschaft in der Bundeswehr, der zu begegnen in den vergangenen Legislaturperioden weder politisch noch militärisch gelang. Allen in den Ruhestand verabschiedeten Damen und Herren wünschen wir eine beschaulichere Zeit. Wir werden uns im Alltag gelegentlich an Sie erinnern.

Jetzt gilt es, den Kopf zu heben und nach Zapfenstreich, Serenaden und Lobesreden das Fernlicht einzuschalten. Unsere Bundeswehr braucht weit mehr als nur gute Worte. Sie ist anerkanntermaßen unterfinanziert, schlecht ausgestattet und personell notleidend. Neben nicht abreißenden Meldungen über defektes Einsatzgerät in den Organisationsbereichen aller Teilstreitkräfte fehlt es ganz entschieden an qualifiziertem Personal. Geringe Bewerberzahlen sowie Abgänge zwingend erforderlicher Erfahrungsträger beschreiben alarmierende Tendenzen. Mit Blick auf das Bestandspersonal scheint Wertschätzung zum Fremdwort verkommen zu sein. Als moderner Arbeitgeber und größte „Zeitarbeitsfirma Deutschlands“ reicht das (Nicht-)Öffnen der Schatzkammer alleine nicht; Arbeitsbedingungen nehmen eine immer größere Rolle ein, will man im Rennen um die besten Köpfe nicht zur Randnotiz verkommen.

Der Flugsimulator ersetzt nicht das Fliegen! Ausgebildete Flugschüler mit umfangreicher Erfahrung im Simulator bekommen ohne echte Platzrunden mit dem Original keine Lizenz. Fehlende Cockpits und unzureichend kontingentierte Flugstunden blockieren den Nachwuchs. Wen wundert es da, wenn sich erfahrene Luftfahrzeugführer, maximal versorgungsschädlich, auf eigenen Antrag von der Bundeswehr abwenden.

Fluglotsen im Gewissenkonflikt! § 30 Luftverkehrsgesetz oder die Sonderregelungen der Bundeswehr: Wer setzt sich durch? Wer haftet, wenn notwendige Weiterbildungen nicht stattfinden, wer, wenn die eingesetzte Technik den gesetzlich vorgeschriebenen oder praktisch erforderlichen Anforderungen nicht entspricht?

Auch die Privatisierung in vielen Bereichen als zukunftsweisendes Instrument der Bundeswehr, so von Verteidigungsminister a. D. Rudolf Scharping in seiner Amtszeit verkündet, weist bis heute keine überzeugende Bilanz auf.

Letztlich fehlt es vielerorts auch einfach am Verständnis der Lebenswirklichkeit. Ein Realitätscheck vermag erkenntnisreich zu sein. Von Arbeitsplatz bis Arbeitszeit wird um die richtigen Antworten gerungen. Ein Prozess, der sich, von uns aufmerksam begleitet und vielerorts kommuniziert, seit langem abzeichnet. Es bedarf Anstrengungen und den Mut zur einer umfangreichen Fehlerkultur. Unabhängigkeit muss man sich leisten können. Wenn sich der Erfolg bei Eigenentwicklungen nicht einstellt, muss man den Anbieter wechseln. Ja, dies mag ein gewisses Maß an Abhängigkeit schaffen; keine ausreichenden und/oder funktionierenden Waffensysteme leisten dies jedoch ebenfalls nicht. Garantiert!

In diesem Sinne werden wir uns weiter an der Diskussion beteiligen und auch dieses Magazin nutzen, um die Stimmung aus der Truppe zu transportieren.

**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](mailto:praesident@fml-online.org) | **REDAKTION/PRESSESPRECHER:** MATTHIAS ZIMMERMANN, E-MAIL: [PRESSESPRECHER@FML-ONLINE.ORG](mailto:presseprecher@fml-online.org) | **BANKVERBINDUNG:** VOLKSBANK HEINSBERG EG, IBAN: DE 51 3706 9412 1034 6720 12, BIC: GENODE33HAN | **ERSCHEINUNGSWEISE:** 2 X JÄHRLICH, AUFLAGE: 2500 STK | **REDAKTIONSANSCHRIFT:** FORUM DER MILITÄRISCHEN LUFTFAHRT E.V., FRIEDRICHSTRASSE 90, 10117 BERLIN, E-MAIL: [INFO@FML-ONLINE.ORG](mailto:info@fml-online.org) | **DRUCK:** VIAPRINTO, MARTIN-LUTHER-KING-WEG 30A, 48155 MÜNSTER, TELEFON: 0800 5893141, E-MAIL: [SERVICE@VIAPRINTO.DE](mailto: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](mailto:info@watt-wurm-werbung.de) | **LAYOUT:** BDR WERBEAGENTUR GMBH, IM EICHENGRUND 1, 26125 OLDENBURG; [WWW.BDR-OL.DE](http://WWW.BDR-OL.DE); [INFO@BDR-OL.DE](mailto:info@bdr-ol.de)

# INHALT



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.

- 6 | 8 Illusionistische  
Selbstwahrnehmung
- 9 Karrierecenter
- 10 - 13 Eurofighter  
Airpower der Zukunft
- 15 Nobody: Vorrorausschauende Planung
- 16 | 17 Fahren ohne Führerschein  
- Arbeiten ohne gültige Lizenz
- 19 Getrennt marschieren, vereint schlagen
- 20 | 26 F-35 Lightning II,  
Eine Liga für sich!  
- Norwegen und die F-35-Ausbildung
- 27 Nobody zum Thema:  
Fluglotsen
- 28 - 29 Nobody: Trendwende Personal –  
Eine Mogelpackung für den höheren Dienst
- 30 | 33 70 Jahre Luftbrücke Berlin  
Die Rückkehr der Rosinenbomber
- 35 Mitgliederantrag
- 36 Mediadaten
- 38 Vorstand

---

# ILLUSIONISTISCHE SELBSTWAHRNEHMUNG


---

Durch die Opernsängerin Florence Foster Jenkins ist dieses Phänomen bekannt. Ihr Gehirn konnte nicht zwischen richtigen und falschen Tönen unterscheiden. Egal, wie falsch ihre Töne waren, ihr Gehirn hörte nur richtige Töne.

Das BMVg hat jüngst wieder verlauten lassen, dass die Einsatzbereitschaft der Bundeswehr zwar nicht zufriedenstellend sei, jedoch die Bundeswehr alle Aufträge erfüllen könne. Was bedeutet nun, dass die Einsatzbereitschaft nicht „zufriedenstellend“ ist? Zwischen gar nicht einsatzbereit, etwas einsatzbereit oder eingeschränkt einsatzbereit passt da jede Nuance hinein.

Eingeleitet wurde die negative Entwicklung 2010 mit der sogenannten Neuausrichtung der Bundeswehr. Neben der Aussetzung der Wehrpflicht, der Einsparverpflichtung von 8,3 Mrd Euro, beinhaltete die Neuausrichtung auch die Reduzierung des Personalumfanges bei Zeit- und Berufssoldaten von 188000 auf 170000. Als Teil der erforderlichen Maßnahmen wurden die fliegenden Verbände des Heeres bei gleichzeitiger Verringerung des Personalumfanges neu strukturiert. Parallel dazu mussten die Nachfolgemuster der fliegenden Waffensysteme des Heeres mit reduzierten Stückzahlen integriert werden. Die Altsysteme aller Teilstreitkräfte hatten das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht und waren häufig nicht mehr versorgbar.

Die neuen Systeme kamen später und nicht in den bestellten Konfigurationen. Das führte zu einem Konfigurationschaos in den Verbänden und zudem zeigte sich, dass die neuen Systeme nicht die erforderlichen Klarstände für einen geordneten Flugbetrieb aufwiesen. Es fehlten dadurch in allen TSK die zur Professionalisierung und Regeneration erforderlichen Flugstunden. Allein im Heer fehlten 2017 26160 Flugstunden zum operativen Bedarf.



“die einsatzbereitschaft der bundeswehr ist nicht zufriedenstellend, aber die bundeswehr kann alle aufträge erfüllen.“

Eine Besserung ist nicht wirklich in Sicht, denn selbst bei Verbesserung der technischen Einsatzbereitschaft erfordern die unterschiedlichen Bauzustände der Waffensysteme ein Retrofit bei einem Großteil der Flotten (bei dem Waffensystem NH 90 bedeutet das Retrofit ca. 16 Monate Instandsetzungsaufenthalt.)

Die Luftwaffe hat erhebliche Defizite bei Eurofighter, A 400 M und CH 53. Soweit die Entscheidung für einen Tornadonachfolger weiter zeitlich verzögert wird, wird auch dieser Bereich betroffen sein. Die Marine hat diese Schwierigkeiten besonders beim Waffensystem Seaking.

Als Konsequenz der fehlenden Flugstunden wurden im Heer in drei Schritten ca. 400 LFF verpflichtet und für die Ausbildung für die neuen Waffensysteme wurde eine Mindestdienstzeit von zehn Jahren festgelegt. Damit wurden die lebensälteren, aber mit großer fliegerischer Erfahrung versehenen LFF von den neuen Waffensystemen ferngehalten. Die jungen LFF sollten zukünftig nach der Grundschulung direkt auf die neuen Waffensysteme wechseln, da es weder Divisionstaffeln noch VBH-Gruppen in den Regimentern mehr gab, um fliegerische Erfahrungen auf einem kleineren Waffensystem zu sammeln.

Selbst die Reduzierung des Personalumfangs der LFF reicht jedoch nicht, sodass durch das BAAIN für das Heer 4 sogenannte LUH-Heer (EC 135) mit 6500 Flugstunden bis 2020 angemietet wurde. Die Marine und die Luftwaffe hatten in Nordholz und in Laupheim dieses Modell bereits mit je einem Hubschrauber eingeführt. Zur Abmilderung der Defizite im Lufttransport mit A 400 M werden durch die Luftwaffe zukünftig in einer Kooperation mit Frankreich fünf Herkules C 130 aus dem Standort Evreux betrieben. Diese Maßnahmen greifen viel zu kurz und bieten keinerlei Aussicht auf Erfolg die Defizite nachhaltig zu beheben.



Die Firma Airbus versucht, die Auslieferung des A 400 M zu strecken und die jährlichen Quoten um fast 50 % zu senken. So sinnvoll diese Maßnahme auch ist (die IGTH hat das bereits 2014 nach dem Absturz in Sevilla gefordert), so sehr müssen die Nachteile der mangelnden Flugstundenversorgung der Besatzungen durch Ausweichlösungen aufgefangen werden. Fünf Herkules reichen da bei weitem nicht aus.



Sonst hören wir in fünf Jahren noch: „Die Einsatzbereitschaft der Bundeswehr ist nicht zufriedenstellend, aber die Bundeswehr kann alle Aufträge erfüllen.“ Florence Foster Jenkins lässt grüßen!

© R. Schlepphorst | Vorsitzender IGTH

Nachdem diese eklatanten Defizite 2014 vor der Öffentlichkeit nicht mehr zu verheimlichen waren, wurde der Abschied von der Neuausrichtung der Bundeswehr durch das BMVg verschlüsselt bekannt gegeben. Das BMVg spricht von Trendwenden. Trendwende Personal, Trendwende Material und Trendwende Finanzen sind die verwendeten Verschleierungen. Leider sind diese Trendwenden bisher lediglich Worthülsen. Bei Nachfragen verweist das BMVg immer darauf, dass es Jahre dauert, Defizite, die sich über Jahre gebildet haben, zu beseitigen. Ist das so? Es kommt mir vor wie ein Schüler, der seine Eltern nach der zweiten Mathe-Fünf in Folge damit beruhigt, dass Defizite, die sich über Jahre ausgebildet haben.....

Die materielle Einsatzbereitschaft der neuen Waffensysteme liegt bei 20% und niedriger. Die Luftfahrzeugbesatzungen haben weit weniger Flugstunden zur Verfügung, als die Minimalforderungen zur Inübnung festlegen. Und das bei einem Generationenwechsel der Technik der fliegenden Waffensysteme. Die geringe Anzahl der Besatzungen, die im Auslandseinsatz eingesetzt werden können, geben sich die Klinke in die Hand. Die CH-53-Besatzungen der Luftwaffe machen das in Afghanistan teilweise seit 15(!) Jahren.

Ich denke, dass seit der Aufstellung die Bundeswehr nicht in einem so schlechten Zustand wie heute war. Diese Situation ist jedoch nicht ohne Ausweg. Unabdingbare Voraussetzung ist jedoch, dass die politische Führung nicht nur Verantwortung für die Situation übernimmt, sondern auch den Willen zur nachhaltigen Verbesserung zeigt. Das kostet Geld. Die Steuerschätzungen für die nächsten Jahre gehen von einer Steigerung der Steuereinnahmen um mindestens 30 Mrd Euro jährlich aus. Es sind ausreichend Finanzmittel zur Verfügung. Die bisherigen Zwischenlösungen sind halbherzig und nicht ausreichend. Es müssen wesentlich mehr Systeme beschafft werden und die Besatzungen müssen in den Mittelpunkt der Überlegungen gestellt werden.





beratung. design. realisation.

[www.bdr-ol.de](http://www.bdr-ol.de)

bdr werbeagentur gmbh | im eichengrund 1 | 26125 oldenburg | 0441 39011450 | [info@bdr-ol.de](mailto:info@bdr-ol.de)

# KARRIERECENTER

DER NÄCHSTE !?

## ABTEILUNG 1

- Piloten-
- Flugsicherung
- Technik



©HÖSTI

---

# eurowfighter - airpower der zukunft

Autor: Rainer Hankowiak



Europäische Anforderungen an Luftstreitkräfte haben sich seit dem kalten Krieg signifikant geändert. In der voraussehbaren Zukunft wird sich Europa einem immer breiteren Spektrum von operationellen Szenarien ausgesetzt sehen. Dies reicht von Stabilitätsunterstützung und Anti-Terror-Operationen in einem Umfeld schwacher Bedrohung (permissive environment) über Abschreckung im herkömmlichen Sinn bis hin zu einer potentiellen Verteidigungssituation im Rahmen der NATO, verbunden mit einem stark verteidigten Operationsraum mit höchster Bedrohung (heavily contested and denied environment). Diesem Spektrum sind auch die USA ausgesetzt, jedoch kommen hier noch die globalen Herausforderungen bezüglich der asiatisch/pazifischen Region und China hinzu. Die Amerikaner fordern daher von den Europäern mehr Eigeninitiative, Selbständigkeit und somit mehr Investitionen im Bereich der Verteidigung.



Mit aus diesem Grund hat man in Europa internationale FCAS (Future Combat Air System) Studien durchgeführt, in der die notwendigen Fähigkeiten von Luftkriegsmitteln in den verschiedenen Szenarien untersucht wurden. Die Luftoperationen der Zukunft werden in einer ausgesprochen umfangreich vernetzten Umgebung stattfinden, in der bemannte Systeme nicht nur mit unbemannten zusammenarbeiten, sondern diese auch kontrollieren und einsetzen sollen. Dies schließt gegebenenfalls auch den Einsatz von Waffen ein. Die große Herausforderung ist hierbei nicht das jeweilige Waffensystem, bemannt oder unbemannt, sondern die Bewältigung der auszutauschenden Datenflut unter Berücksichtigung von Datensicherheit und Immunität gegen Cyber-Angriffe. Hinzu kommt außerdem die Notwendigkeit einer übersichtlichen Darstellung aller nötigen Informationen in den Cockpits und Bodenstationen, sodass die Operateure in der Luft oder am Boden nicht von der Informationsflut überfordert werden.

Nun stellt sich die Frage, wie sich dies in den nächsten zwei Jahrzehnten umsetzen lässt und was der Weg der deutschen Luftwaffe dorthin sein könnte. Das Rückgrat der Luftwaffe ist heute der Eurofighter mit seinen Multi-Role-Fähigkeiten neben dem Tornado, der außer Aufklärung, SEAD (Suppression of Enemy Air Defences) und Angriffsrolle mit schweren Waffen (Taurus, 2000 lbs Effektoren) auch die nukleare Teilhabe abdeckt. Durch die avisierte Ausphasung des Tornado ab 2025 ergäben sich Fähigkeitslücken für die Luftwaffe. Eine Neuentwicklung eines Tornado-Nachfolgers ist bis 2025 nicht durchführbar, weswegen sich für die Luftwaffe zwei Möglichkeiten ergeben:

**1. Kauf eines vorhandenen Musters, das diese Fähigkeiten schon hat oder bis 2025 haben wird (US?) oder**



## 2. Übertragung der wesentlichen Rollen auf den Eurofighter und Nachkauf einer entsprechenden Stückzahl.

Verfolgt man die erste Möglichkeit des Kaufs eines US-Musters, so muss man folgende Punkte bedenken: Der deutsche Einfluss auf die Fähigkeiten des Musters sind gleich null. Der Arbeitsanteil der deutschen Industrie ebenfalls. Die ausgegebenen Steuergelder für Beschaffung und logistische Unterstützung wandern ins Ausland und werden somit dem deutschen Wirtschaftskreislauf entzogen. Deswegen werden solche Großprogramme nicht nur operationell, sondern auch wirtschafts- und industriepolitisch betrachtet. Für die deutsche militärische Luftfahrtindustrie hätte eine solche Beschaffung fatale Folgen, da die Entwicklungskompetenz komplett verloren ginge.

Das ließe sich bei der zweiten Möglichkeit komplett vermeiden. Der Eurofighter ist etabliert und wird durch laufende Weiterentwicklung mit neuen Fähigkeiten versehen (Programme P2E, P3E (unter Vertrag), P4E usw.). Diese beinhalten die Integration neuer Waffen (z.B.: Meteor, Storm Shadow, Brimstone), aber auch Fähigkeiten im Bereich Network Centric Warfare. Des Weiteren sind diverse aerodynamische Verbesserungen (Strakes) schon erprobt und ließen sich schnell integrieren. Diese steigern nicht nur die Manövrierfähigkeit, sondern ermöglichen auch die asymmetrischen Schwerlastkonfigurationen, die für den Luft-Boden-Einsatz unerlässlich sind. Die technische Machbarkeit der vom Tornado zu übernehmenden Fähigkeiten wurde bereits in Studien untersucht und positiv bewertet, wobei für die Übernahme der nuklearen Teilhabe die Zustimmung der US-Regierung auf politischem Weg erwirkt werden muss. Für die Integration des Taurus liegen schon die aerodynamischen Datensätze vor, da die Versuchsflüge zur Integration des britischen Storm Shadow mit Taurus durchgeführt wurden. Taurus ist aerodynamisch ungünstiger und die Daten konnten somit für Storm Shadow quergelesen werden. Dies vereinfacht eine mögliche Taurus-Integration auf Eurofighter und reduziert Kosten.

Außerdem wurde die Fähigkeit zur Wiederaufnahme der Produktion in Manching durch erfolgte Investitionen sowohl von der Industrie, aber auch seitens des Bundes sichergestellt.

Die durchgeführten Maßnahmen reduzieren technisches Risiko und ebnen mittelfristig den Weg zu einem neuen Programm, das den Eurofighter vollumfänglich für die FCAS Szenarien tauglich macht. In diesem LTE- Programm (Long Time Evolution) redet man nicht nur über




die Integration des E-Scan-Radars, sondern auch über die Einführung einer modularen und offenen Avionik-Architektur bis hin zu einem neuen Cockpit mit panoramic-Displays.

Diese Hochrüstung würde nicht nur beschleunigte und somit kostengünstigere Integrationen von neuen Waffen und Fähigkeiten sicherstellen, sondern auch den Betrieb des Waffensystems in hoch vernetzter Umgebung einschließlich der Kommandofunktion über die potentiellen unbemannten Systeme (Remote Carriers) ermöglichen. In diesem Bereich ist vornehmlich von den britischen Partnern wertvolle Vorarbeit geleistet worden. Somit wäre die Leistungsfähigkeit der Luftwaffe gewährleistet, der Fortbestand der deutschen militärischen Luftfahrtindustrie gesichert und die Steuergelder für Entwicklung

und Produktion würden im eigenen Land mit den entsprechenden Rückflüssen über Steuern und Synergieeffekte ausgegeben. Dies garantiert langfristig Arbeitsplätze im High-Tech-Bereich und Verbleib von Technologie in Deutschland.

Dieser Weg minimiert durch die schrittweise Weiterentwicklung des Eurofighters auch das technische Risiko für die Neuentwicklung eines taktischen Kampfflugzeuges, welches ja schon von der Kanzlerin und dem französischen Präsidenten offiziell angekündigt wurde. Man finge hier nicht bei null an, sondern könnte auf einem entsprechenden Erfahrungsstand aufbauen und mit den Partnern eines solchen Programms auf Augenhöhe agieren.



warum machen wir  
eigentlich nicht  
mal zur Abwechslung  
„Europe First“?



**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](mailto:berlin@erau.edu)

[www.berlin.erau.edu](http://www.berlin.erau.edu)

**EMBRY-RIDDLE**  
Aeronautical University  
WORLDWIDE

# vorraus- schauende Planung



Wir schreiben das Jahr 2014, als ein ganzes Geschwader aufgrund von Sanierungsarbeiten der Start- und Landebahn auf das Lechfeld verlegt worden ist. Es hätte wahrscheinlich jeden Fliegerhorst der Bundeswehr treffen können, diesmal war es das Taktische Luftwaffengeschwader 74 in Neuburg, welches für eineinhalb Jahre umziehen musste. Die damit verbundenen Probleme wie das plötzliche Auffinden von Altmunition aus dem zweiten Weltkrieg, was das Bauprojekt um ein halbes Jahr verschoben hat, oder die tägliche Pendelzeit von bis zu drei Stunden soll an dieser Stelle außer Acht gelassen werden. Vielmehr geht es darum, dass durch die begrenzten finanziellen Mittel das städtische Bauamt Ingolstadt beschlossen hatte, die neue Start- und Landebahn und die damit verbundenen Abrollwege nicht A400M-tauglich zu gestalten. Das Taktische Luftwaffengeschwader sei ja letztlich kein Transporterplatz und muss nur Kampfflugzeuge abfertigen. Diese Entscheidung spiegelte sich auch Anfang Februar 2017 wider, als der marode gewordene Abrollweg November 2 nur kurze Zeit nach der Rückverlegung saniert wurde, welcher auf die Gästerampe führt. Warum man diese Bauarbeiten nicht zeitgleich mit der Erneuerung der Start- und Landebahn unternommen hat, bleibt wohl ein Geheimnis. Ungefähr zur gleichen Zeit erfolgte eine Abfrage durch das Verteidigungsministerium, ob alle Flugplätze der Bundeswehr mit einer ausreichend langen Piste A400M-tauglich seien. Hier wurde wiederum darauf hingewiesen, dass das Taktische Luftwaffengeschwader nur für den Jetflugbetrieb ausgelegt ist.

**Nun machen wir es kurz. Das Jahr 2018 hat begonnen und es wurde die Entscheidung getroffen, den Abrollweg November 2 und zusätzlich Sierra 3 sowie die Gästerampen A400M-tauglich umzubauen. Bedeutet also, dass die Baumaschinen zum dritten Mal in nur vier Jahren anrücken, die Induktionsschleifen wieder entfernt und später wieder eingebaut werden müssen. Die Entscheidung zum Ausbau ist nur zu begrüßen und auch zukunftsweisend, jedoch gut vier Jahre zu spät. Zukunftsplanung sieht anders aus. Sind wir froh, dass wir mit dem militärischen Haushalt so gut dastehen.**

Würden Sie gerne in einem Flugzeug sitzen, in dem der Pilot keine gültige Fluglizenz besitzt? Wohl kaum, schließlich hängen Sie ja an Ihrem Leben. Eine Lizenz ist eine amtliche Urkunde, die bestätigt, dass der Inhaber über einen bestimmten Wissensstand und Können verfügt. Gerade in der Luftfahrt sind die Sicherheitsbestimmungen sehr hoch, daher müssen nicht nur das Luftfahrzeug und die Besatzung zertifiziert sein, sondern auch die Technik, Wartung und vieles mehr.

# Fahren ohne Führerschein - arbeiten ohne gültige Lizenz

Im gleichen Zuge trifft dieses auch auf die Flugsicherheitsorganisationen und dem dort arbeitenden Personal zu. Wenn also ein Pilot eine Anweisung, der gesetzlich Folge zu leisten ist, von einem Fluglotsen erhält, kann er sich darauf berufen, dass dieser im Besitz einer gültigen Lizenz ist. Dem ist jedoch nicht so. Denn die „Fluglotsen“ der Bundeswehr haben nur eine interne Lizenz. Eine Lizenz, die von keiner anderen Luftfahrtbehörde anerkannt wird. Seit zehn Jahren arbeite ich nun als Lotse der Bundeswehr und habe eine Vielzahl an zivilen Luftfahrzeugen kontrolliert. Ja, die militärischen Luftfahrzeugbesatzungen sind nicht alleine in den Zuständigkeitsbereichen unterwegs. Bleibt die Frage, warum ist die Lizenz von mir und meinen Kameraden nicht anerkannt? Wie kommt es zu so einem Systemfehler?

Im Rahmen der Europäischen Zusammenarbeit hat man sich neben den Grenzöffnungen vorgenommen, auch einen einheitlichen Luftraum zu formen. Infolgedessen einigten sich die Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft auf eine gemeinsame Verkehrspolitik, welche eine sichere und geregelte Abwicklung des Luftverkehrs ermöglicht. Diese ist auch besser bekannt unter dem Namen „Single European Sky“.

Hieraus resultierend wurde in Deutschland im August 2009 das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) gegründet, um die vorgeschriebene funktionale Trennung von regulativen und operativen Aufgaben sicherzustellen. Diese Behörde ist die einzige, welche eine Lizenzierung nach Europäischen Richtlinien, EU 2015/340, von Flugsicherungspersonal in Deutschland durchführen darf und dafür zertifiziert ist. Des Weiteren ist die Flugsicherungsakademie der DFS GmbH in Langen derzeit die einzige Ausbildungsstätte, die durch das BAF zertifiziert ist. Die Kaufbeuren ATM Training GmbH, welche die Ausbildung der militärischen Fluglotsen durchführt, besitzt das Zertifikat der BAF bislang nicht. Wieso dürfen die Fluglotsen der Bundeswehr dennoch als solche arbeiten? Der Erlaubnisschein für den Flugverkehrskontrolldienst kann nicht vom Luftfahrtamt der Bundeswehr erteilt werden. Deswegen hilft man sich mit einer internen Lösung und einem Wortspiel, nämlich „Militärischer Erlaubnisschein“, doch wird in der Luftfahrt gar nicht zwischen militärischer und ziviler Flugsicherung unterschieden. Selbst im Luftfahrtgesetz, § 30 (2), ist von örtlicher Flugsicherung die Rede, eine Trennung zivil/militärisch gibt es nicht. Seitens des Luftfahrtamts der Bundeswehr wird in dieser Frage auf den oben genannten Paragraphen verwiesen. Hier heißt es: „...Die Dienststellen der Bundeswehr treffen ihre Entscheidung in

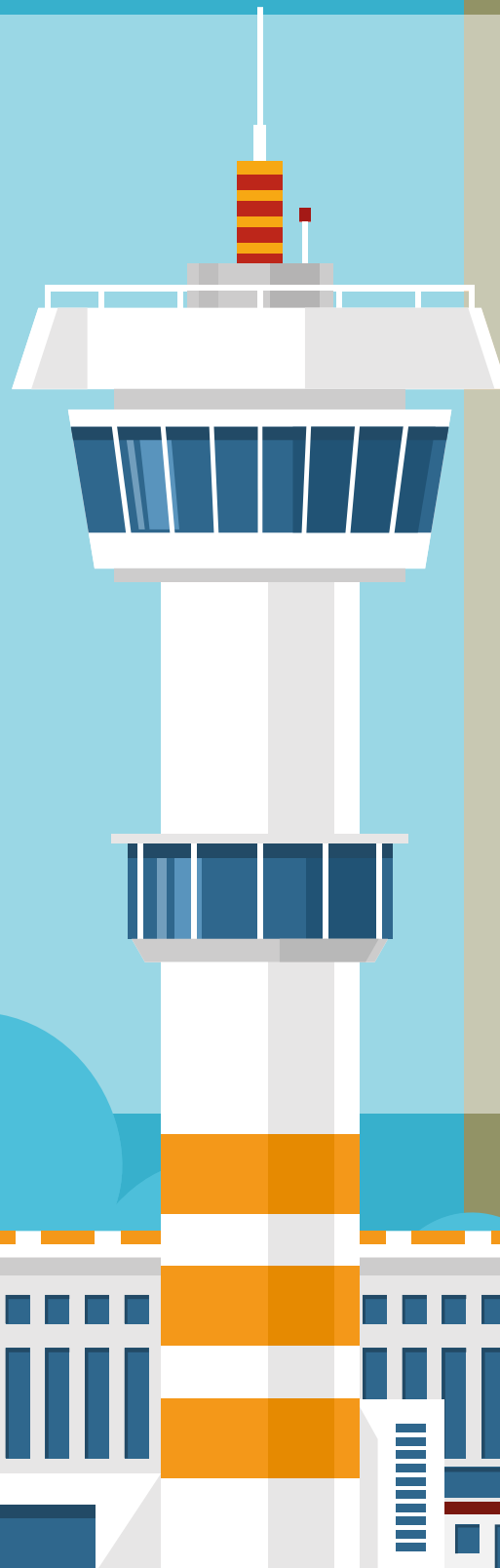




eigener Zuständigkeit und Verantwortung für die öffentliche Sicherheit und Ordnung. Zusätzlicher Genehmigungen und Erlaubnisse der zivilen Luftfahrtbehörden bedarf es nicht....“ Genau deswegen könnte eben jeder als Fluglotse in der Bundeswehr eingesetzt werden nach dem Motto: „Ein deutscher Offizier kann alles, er benötigt nur eine Bedienungsanleitung oder eine Vorschrift“

Deutlich wird dieses, wenn ein Truppenoffizier nach seiner Dienstzeit ausscheidet und seine Erlaubnis umschreiben will. Dies geht nicht mehr seit Januar 2017. Er muss erst eine Prüfung absolvieren, die mehrere Tausend Euro kostet, um zu beweisen, dass er über einen Wissenstand und das Können verfügt, die Arbeit sicher und ohne Gefahr auszuführen. Es stellt sich nur die Frage, was die Bundeswehr all die Jahre zuvor gemacht hat, wenn er durchfällt? Unsicher gearbeitet? Bei den Kameraden im Cockpit scheint es weniger Probleme zu geben. Hier ist das Luftfahrtbundesamt in Braunschweig für die Anerkennung des ATPL verantwortlich. Militärische Erlaubnisscheine der Piloten werden ohne Probleme anerkannt.

Im Übrigen wird auch ein LKW-Führerschein der Bundeswehr zum Beispiel ohne Probleme umgeschrieben, hier wird es durch einen Paragraphen in der Straßenverkehrsordnung ohne Probleme ermöglicht. Für die Fluglotsen der Bundeswehr ist keine Änderung in Sicht. Dazu müsste erst einmal die Einsicht in der Führung vorhanden sein, dass es so nicht ganz richtig ist und infolgedessen das BMVg ressortübergreifend über das Problem sprechen und beheben.



# HOW CAN AN AIR FORCE STAY AT THE CUTTING EDGE?



## **DER EUROFIGHTER: HEUTE DER BESTE - MORGEN NOCH BESSER.**

Heute: Agilität, Missionsflexibilität, Feuer- und Schubkraft - der Eurofighter ist bereits heute in jeder Hinsicht das modernste Kampfflugzeug am Markt.

Morgen: Kontinuierliche Weiterentwicklungen der Luft-Luft- und Luft-Boden-Fähigkeiten sichern seine Führungsrolle - und dies für die Zukunft: Das "Phased Enhancement"-Programm garantiert die Überlegenheit des Kampfflugzeugs bis mindestens 2050.

Der Eurofighter - auf Evolution programmiert.

Mehr dazu erfahren Sie unter [airbusds.com/Eurofighter](http://airbusds.com/Eurofighter)

**ASK US**  
**AIRBUS**

**Wenn es hakt im System, wenn Truppe, insbesondere Luftfahrzeugführer unzufrieden sind, dauert es, bis die Unzufriedenheit öffentlich wird, getreu dem Motto: „Elite bleibt Elite!“**

Die Luftwaffe definierte sich schon immer über fliegende Waffensysteme und ihre Besatzungen. Ob Jet, Trappo oder Drehflügler, alles, was in die Luft geht, stellt eine besondere Qualität dar. Doch der Nimbus dieser Zunft leidet seit Jahrzehnten unter dem Raubbau, ausgelöst durch militärische Führung und politische Entscheidungsträger.

**+++ Dauerformtief in punkto Einsatzbereitschaft +++ BO 41 längst der Geschichte zugeführt +++ Klarstand moderner Waffensysteme, gemessen am IST, doch eher im SOLL +++ Ausreichend verfügbare Flugstunden zum Lizenzerhalt findet man weder vor noch hinter oder unter dem nichtvorhandenen Einsatzgerät +++**

Wer Stillstand sät, wird Rückschritt ernten! Das Abwandern gut qualifizierter Cockpitprofis zeigt deutlich: Es ist längst fünf vor zwölf! Der Silberstreif am Horizont verschwimmt und die vorgehaltene Möhre als Motivationsverstärker wird beim Zubeißen zur Betonröhre. Versprechungen und Absichtserklärungen verfangen zunehmend weniger.

Da verwundert es nicht, dass sich immer wieder Interessenverbände mit Partikularinteressen gebildet haben, um mit allen demokratischen Mitteln auf Unzulänglichkeiten hinzuweisen. Das mag nicht jedem in militärischer Führungsverantwortung stehenden Truppenführer passen, aber gerade diese waren es, die die Unzulänglichkeiten kannten oder hätten kennen müssen! Karriere-Traumpfade mögen einen Teil des Willens, Fehlerkultur zu praktizieren, verstellt haben und Motiv des Handelns gewesen sein. Natürlich darf man auch das Parlament nicht aus der Verantwortung entlassen. Art.87a des Grundgesetzes lässt grüßen.

Der Verband der Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge e. V. (VBSK) – Kooperationspartner des Forums der Militärischen Luftfahrt e. V. und Dachverband der Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge e. V. (BSK) ist ein etablierter Player auf der Bühne dieser besonderen Interessenlagen. Wir erinnern uns: In den 80ern war die Abkürzung „BSK“ in vieler Munde. Was ausgeschrieben recht sperrig daherkommt, steht für eine Gemeinschaft, die sich aus einer tiefen Unzufriedenheit unter den Jet-Besatzungen gebildet hat. Vor 30 Jahren haben die BSK richtig etwas bewegt. Unvergessen bleibt die Erhöhung der Fliegerzulage. Doch auch hier gilt: Nichts ist so stetig wie der Wandel. Inzwischen gibt es nicht nur deutlich weniger Luftwaffengeschwader, auch die BSK-Ortsvereine verschwanden weitgehend in der Versenkung und damit auch die Stimme der Jet-Besatzungen. Es ist höchste Zeit, diese Stimme wieder zu erheben und den Anforderungen moderner Melodien anzupassen – sie wird gebraucht. Die Lieder sind bekannt:

**+++ Helikopter, die nicht abheben +++ Transportflugzeuge, die nicht funktionieren +++ Eurofighter, die dem ins Ziel gefassten Klarstand hinterherhinken +++ Arbeitsbedingungen der fliegenden Besatzungen +++**

Die deutsche Luftwaffe füllt die Medien derzeit auf eine Art, die sich niemand wünscht. Die technische Ausrüstung steht hierbei deutlich im Fokus der Betrachtung, aber auch die Arbeitsbedingungen der Soldatinnen und Soldaten sollten nicht aus den Augen verloren werden. Die Erschwerniszulagen wurden seit Jahrzehnten nicht dem gestiegenen Aufwand, dem Mehr an Arbeit oder auch nur den gestiegenen Kosten angepasst. Wieder einmal, wie schon in den 80er-Jahren, verkommt ein Zulagensystem zum Witz. Neuburg wird sich den Reduzierungsbefürwortern nicht ergeben und sich flankiert von seinem BSK-Ortsverband für die Belange der Strahlflugzeugbesatzungen einsetzen. Nach Jahren des Dornröschenschlafes wacht dieser Verein gerade wieder richtig auf. Der BSK-Neuburg hat Anfang März seine diesjährige Jahreshauptversammlung durchgeführt und sich große Ziele gesetzt! Ein Großteil der Mitglieder rekrutiert sich aus ehemaligen Soldaten, das ist wohlthuend! Die Unterstützung durch Erfahrungsträger gibt einen starken Rückhalt. Viele von ihnen sind Gründungsmitglieder, die sich an die Anfänge der BSK-Ortsvereine in der Luftwaffe erinnern, als die Luftwaffe ein Vielfaches an fliegenden Verbänden mit weit mehr fliegendem Personal als heute hatte. Als Besatzungen ihr Schicksal selbst in die Hand nahmen und in den direkten Dialog mit politischen Entscheidern eintraten, weil die militärische Führung die Belange der Besatzungen nicht vertrat. Das war gestern! Heute, bei den neuen Herausforderungen, ist die Wiederaufnahme des regen Dialoges wichtiger denn je. Auch hier geht es nicht ohne die aktiven fliegenden Besatzungen! Den „Neuen“ trifft morgen das Schweigen von heute. In Neuburg suchen die Ehemaligen gerade den Schulterchluss mit den Aktiven. So könnte der BSK-Neuburg, in Zusammenarbeit mit dem VBSK und mit dem Forum der militärischen Luftfahrt e. V., vielleicht einen ähnlichen Stein ins Rollen bringen, wie die BSKs es damals geschafft haben. Durch den direkten Kontakt in die Politik konnte z. B. die Stellenzulagen erhöht werden. Es geht aber nicht nur um die Höhe dieser Zulagen. Vielmehr gilt es, die Ruhegehaltsfähigkeit gegenüber dem Dienstherrn zu manifestieren. Dieser kassiert bei augenscheinlich aktuell selbst erfahrensten Besatzungen während Zeiten der Umschulung die Zulagen ein. Dieses Beispiel macht sehr deutlich, dass es Organisationen mit spezieller Sachkenntnis bedarf, um die Spezifika der Flieger sachgerecht zu transportieren. Der BSK-Neuburg bietet seine Mitarbeit an. Und die muss ja nicht nur auf Aktive aus dem taktischen Luftwaffengeschwader 74 beschränkt bleiben.



# F-35 Lightning II, eine Liga für sich!

Autor: Thomas Wassmann | 1. Bundesvorsitzender VBSK e.V.

Anfang April hatte ich, gemeinsam mit einer kleinen Delegation deutscher Fachpressevertreter, die Gelegenheit, mich über die Produktion der drei F-35-Varianten bei Lockheed Martin in Fort Worth, Tx, sowie den Stand des Ausbildungsflugbetriebes auf der Luke Air Force Base in Phoenix, Az, zu informieren. Beindruckt hat mich dabei die Qualität der Gesprächspartner, die Offenheit, mit der Fragen (auch kritische) beantwortet wurden und wie weit das F-35-Programm bereits fortgeschritten ist.



Quelle: Lockheed Martin

Die F-35 Lightning II ist z. Zt. die 5. Generation im Bereich der Kampfflugzeuge weltweit und damit das derzeit leistungsstärkste Kampfflugzeug der westlichen Welt. Durch ihre „Stealth-Technologie“ ist sie „very low observable“ (VLO). Ihre Antennen und Waffen sind ebenso in die Flugzeugzelle integriert wie das Triebwerk, welches sich mittig im Rumpf hinter dem Piloten befindet. Dies trägt dazu bei, die Radarsignatur so gering wie möglich zu halten. Damit wird die Eindringfähigkeit in den gegnerischen Luftraum erhöht. Moderne multispektrale Sensoren mit großer Reichweite klären 360 Grad rund um das Flugzeug auf. Somit erhält der Pilot ein umfassendes Bild der Bedrohungslage im Einsatzgebiet. Dazu gehören u. a. sechs leistungsfähige Infrarotkameras (Distributed Adversary System), die den Piloten auch bei Nacht oder widrigen Wetterbedingungen eine sehr gute Orientierung im dreidimensionalen Raum ermöglichen. Die F-35 setzt neue Maßstäbe im Bereich der netzwerkbaasierten Operationen. Dabei kann sie Daten und Sprache mit einem Datalink direkt und gezielt nur an andere Flugzeuge der Mission senden, soweit sie in der Lage sind, die Datenflut zu empfangen, zu verarbeiten und darzustellen. Dies reduziert zusätzlich die Entdeckungsmöglichkeit durch gegnerische Systeme (Stealth Datalink).

## Anzahl der bis April bereits produzierten und ausgelieferten F-35-Kampfflugzeuge



Alle Sensoren sind in einem System fusioniert und werden synergetisch ausgewertet. Der Pilot kann sich voll und ganz auf die Mission konzentrieren und muss nicht mehr verschiedene Einzel-Sensoren beobachten, auswerten und im Kopf zu einem Lagebild zusammenfügen. Das macht das System für ihn und liefert ihm nie dagewesene „situation awareness“ (SA). Das gute alte „Check six“, also die Überprüfung eventueller Bedrohungen von hinten durch den „Wingman“, ist nicht mehr erforderlich und, da dieser sich auch mit über 20 Meilen Entfernung außerhalb der Sichtweite befindet, auch nicht mehr möglich. Auch Flugzeuge der 4. Generation (z. B. F16, F-15, F-18, TORNADO oder Eurofighter) können über das in die Tage gekommene Link-6-Kommunikationssystem Teile der Information empfangen und verarbeiten. Daher wird die USAF bis 2022 unter anderem ihre F-16- und F-15-Flotte mit neuen Kommunikationssystemen ausstatten, um die Möglichkeiten der F-35 besser nutzen zu können. Erste Erfahrungen über die neue Art der Zusammenarbeit zwischen der 5. und 4. Generation konnten im Juli 2017 bei einer Red-Flag-Übung auf der Nellis AFB (Nv) gesammelt werden. Die Modelle F-35A und F-35B haben gleichzeitig an der Übung 17-3 teilgenommen und hier eindrucksvoll ihren Mehrwert im Verbund mit Flugzeugen der 4. Generation unter Beweis gestellt, allerdings noch durch das „alte“ Link-16-Kommunikationssystem nicht in vollem Umfang. Ende April 2018 wurde das offizielle Testprogramm in Edwards AFB, Nv beendet.

Quelle: Lockheed Martin

## FORTSCHRITTLICHE FÄHIGKEITEN



HOCHENTWICKELTE  
TARNEIGENSCHAFTEN  
(„STEALTH“)



BEWEGLICHKEIT UND  
MANDVIERBARKEIT



VERKNÖPFUNG  
VON SENSORIK  
UND INFORMATION



NETZWERKBASIERT  
IN EINSATZ UND  
INTEROPERABILITÄT



WARTUNG UND  
INSTANDHALTUNG  
DER 5. GENERATION

Im Juni werden die britischen Flieger nach England verlegt und die ersten Flugzeuge werden an die Kunden Südkorea und die Türkei ausgeliefert. Der Preis der Maschine wurde mit derzeit 86 Millionen US-Dollar angegeben. Die F-35 wird bereits auf 15 Flugplätzen betrieben und das Programm hat bisher über 132.000 Flugstunden absolviert. Über 600 Piloten und 5.300 Techniker wurde bisher umgeschult oder ausgebildet. Die F-35 wird in zehn Ländern bereits geflogen. Die US Air Force, das US Marine Corps und die israelische Luftwaffe haben die operationelle Einsatzbereitschaft erklärt. Dieses Jahr wird in Fort Worth (Tx) bereits das 10. Los mit 91 Maschinen produziert. Weitere Produktionsstätten sind in Cameri (Italien) und Nagoya (Japan). In den Losen 1 bis 10 wurden für die amerikanischen Streitkräfte insgesamt 173 F-35A, 58 F-35B und 37 F-35C produziert. Hinzu kamen für internationale Partner 88 F-35A und F-35B. 2019 wird die Produktion des 11. Loses auf 141 Maschinen gesteigert. Bis Ende 2020 sollen weltweit mehr als 600 F-35 ausgeliefert sein. Dann soll der Preis im 14. Los bei 80 Mio. US-Dollar liegen. Dies ist der Zeitpunkt, an dem man F-35A-Maschinen an Deutschland verkauft haben möchte.



© Lockheed Martin

Ein Kampffjet der 5. Generation zum Preis der Flieger aus der 4. Generation, so die Aussage von Steve Over, Direktor und Ingenieur bei Lockheed Martin. Seiner Meinung nach hat die Technologie der F-35 ca. 15 Jahre Vorsprung vor allen bekannten anderen Programmen in der Welt.



Quelle: Lockheed Martin



# 21<sup>ST</sup> CENTURY AIRPOWER FOR EUROPEAN SECURITY...TODAY.

AT LOCKHEED MARTIN,  
WE'RE ENGINEERING A BETTER TOMORROW.®

As Germany evaluates the best solutions for capability and value in its Tornado replacement aircraft, Europe's most respected air forces are putting their trust in the F-35A for today and for the future. This 5th Generation multi-role fighter combines advanced stealth capabilities with fighter aircraft speed and agility, fully fused sensor information, network-enabled operations and advanced logistics and sustainment. The F-35 Lightning II fulfills Germany's requirements and strengthens European interoperability. Lockheed Martin is proud to partner with German and European industry, strengthening more than the Transatlantic Alliance for future peace and security for decades to come.

Learn more at [f35.com](http://f35.com)



# Norwegen und die F-35- Ausbildung

Autor: Thomas Wassmann | 1. Bundesvorsitzender VBSK e.V.

Luke Air Force Base in (Az) ist die Heimat des 56th Fighter Wing, des größten Kampfflugzeuggeschwaders der Welt. Als Teil des „Air Education and Training Command“ bildet es in 24 Staffeln mit derzeit 67 F-35A Lightning II und zusätzlichen F-16 Fighting Falcon mehr als 400 Piloten pro Jahr aus. „We build the future of air power“ steht über der Einfahrt zur Basis geschrieben.



Copyright: Jörg Adam, Norwegische F-35

In der 62th Fighter Squadron werden neben US-Piloten auch Flugschüler aus Norwegen und Italien ausgebildet. Neben 24 F-35 der USAF sowie sieben norwegischen und vier italienischen Maschinen stehen 30 amerikanische, sieben norwegische und fünf italienische Fluglehrer zur Verfügung, um dieses Ziel zu erreichen. 17 Flugschüler werden pro Lehrgang ausgebildet. Da es im Gegensatz zu Flugzeugen der vierten Generation keine zweiseitigen „Trainerflugzeuge“ gibt, beginnt die Ausbildung mit einer dreimonatigen Simulatorenausbildung. Im Anschluss werden 48 Ausbildungsflüge absolviert. Zum Höhepunkt gehören Missionen, in denen zwölf Flugzeuge gleichzeitig eingesetzt werden: In diesen 8-vs.-4-Missionen muss der Schüler mithilfe von sieben F-35 Kampfflugzeugen vier andere (gegnerische) F-35 bekämpfen. Eine solch komplexe Ausbildungsmission dauert insgesamt ca. acht Stunden. Zuerst wird besprochen, wie der Einsatz ablaufen soll (Briefing), danach geht es in die Flugvorbereitung und auf die Flightline an die Maschinen. Nach einem ca. zweistündigen Einsatz werden der Flug und die erzielten Ausbildungsinhalte nachbesprochen (Debriefing). Dabei werden alle vorhandenen F-35 von allen Teilnehmern gleichermaßen geflogen. Die US-Flugzeuge werden durch USAF-Personal gewartet, die norwegischen und die italienischen Maschinen durch Lockheed Martin, da beide Nationen ihr technisches Personal im Heimatland selbst benötigen, um sich auf die Übernahme ihrer Maschine vorzubereiten. Oberstleutnant Martin „Tin Tin“ Tesli, der Leiter der norwegischen Delegation, sagte: „Wir sind ein kleines Land mit begrenzten Möglichkeiten. Aber wir vertrauen voll auf die Fähigkeiten der F-35.“ Er ist sowohl für die Ausbildung der ersten norwegischen Piloten in den USA als auch für den Aufbau der Umschulung und Ausbildung in Norwegen zuständig.



Piloten, die von Flugzeugen der 4. Generation kommen, müssen umdenken. Auch er musste lernen, dass der Einsatz der F-35 sich taktisch ganz anders darstellt, sagte „Tin Tin“. Statt mit seinem „Wingman“ in unmittelbarer Nähe zu fliegen, erfolgt der Einsatz der F-35 weit ausgefächert. Die Maschinen sind über Datalink verbunden, aber in der Regel ohne visuellen Kontakt. Dadurch steigt die Eigenverantwortung des Piloten. Er muss in seiner jeweiligen Kampfsituation aufgrund seines Lagebildes eigenverantwortlich handeln. Dazu gehört aber auch, dass erfahrene Piloten von anderen Flugzeugen lernen müssen, dies zuzulassen. Dies sei eine Umstellung im Führungsverhalten der verantwortlichen Piloten, was einigen, und da schließe er sich nicht aus, nicht immer leichtfiele.

„Das Flugzeug hat ein so umfangreiches Computersystem, dass wahrscheinlich erst die nächste Generation der Piloten, die nicht mehr auf Flugzeugen der 4. Generation eingesetzt war, die volle Leistungsfähigkeit des Systems ausschöpfen wird“, sagt Tesli.



# Ready for take off!

Norwegen hat, zuzüglich den in Luke AFB stationierten Schulungsmaschinen, bereits die ersten drei F-35 von insgesamt 52 Maschinen erhalten. Auch die Tests für den Einsatz in arktischen Regionen hat das Flugzeug bestens gemeistert. Norwegen ist bisher das einzige Land, das eine Variante mit Bremsfallschirm gekauft hat, um den erhöhten Luftwiderstand bei Glätte zum Bremsen nutzen zu können. „Bei der NATO-Übung Trident Juncture im November in Norwegen werden wir die F-35 präsentieren“, freut sich Oberstleutnant Tesli.

Zusammenfassend möchte ich sagen, dass mich neben der Qualifikation unserer Gesprächspartner (Ingenieure, Testpiloten, Fluglehrer, Marketing/Vertriebsleiter und Oberstleutnant „Tin Tin“ Tesli als Leiter der Norwegischen Ausbildungskomponente) die Offenheit bei der Beantwortung der von uns gestellten Fragen beeindruckt hat. Die Dimension der Fertigung in Fort Worth in der eine Mile langen Produktionshalle und der Stand des Ausbildungsprogramms auf der Luke AFB in Arizona haben diesen Eindruck untermauert. Mein Fazit unseres Besuches bei Lockheed Martin: F-35 eine Liga für sich!!!

Fragt sich jetzt nur will Deutschland in dieser Liga mitspielen oder nicht? Das müssen aber andere entscheiden.



Copyright: Jörg Adam



Flugzeug Briefbeschwerer STOP-OVER

Die Punktlandung  
für Ihre Werbemittel.

**KLEEN**  
WERBUNG

Telefon +49 (0) 49 71 / 92 33 10

Fax +49 (0) 49 71 / 92 33 15

info@kleen-werbung.de

## FLUGSICHERUNGS - MARKT

SUPER SONDERANGEBOT  
BUNDESWEHR FLAT  
"ALL INCLUSIVE"

**BUND DFS**

FLUGLOTSE	INCLUSIVE	INCLUSIVE
AUSBILDER	INCLUSIVE	EXTRA
PRÜFER	INCLUSIVE	EXTRA
VERFAHRENS- BEARBEITER	INCLUSIVE	EXTRA
HF-BEAUFTRAGTER	INCLUSIVE	EXTRA
SUPERVISOR	INCLUSIVE	EXTRA
ATTRAKTIVITÄTS- PROGRAMM	NICHT KOMBINIERBAR	INCLUSIVE



©HÖSTI

# Trendwende personal –

eine Mogelpackung  
für den höheren Dienst  
und Berufssoldaten in der  
fliegenden Verwendung?

von nobody

Mit Erleichterung hatten die Berufssoldatinnen und Berufssoldaten der Bundeswehr, einschließlich ihrer Familien und Angehörigen, die politische Entscheidung begrüßt, in den Koalitionsvertrag der großen Koalition keine Änderungen zum Thema der Altersgrenzenthematik für Berufssoldaten aufzunehmen und damit in dieser Legislaturperiode alles beim Status quo zu belassen. Mit umso größerer Verwunderung werden derzeit bundeswehrweit die Pläne des BMVg betrachtet, die Trendwende Personal nun auf Kosten der allgemeinen Altersgrenze für Staboffiziere im Dienstgrad Oberstleutnant mittels des derzeit in der Erarbeitung befindlichen neuen Artikelgesetzes nach oben zu setzen und damit einen riesigen sozialen Rückschritt und tatsächliche Pensionskürzungen vorzunehmen. Derzeit beträgt die allgemeine Altersgrenze für Oberstleutnante gemäß § 45 (1), 2 Soldatengesetz 62 Jahre. Diese soll nach dem Willen des BMVg zukünftig pauschal auf 65 Jahre angehoben werden. Damit würden jährlich ca. 800 Staboffiziere im höheren Dienst weniger aus der Bundeswehr in den Ruhestand versetzt und somit die politisch gesetzten Richtschnüre der Trendwende Personal bis 2024 besser erreicht werden. Somit wäre ein Oberstleutnant zukünftig bis zu 47 Jahren im Dienst. Seine Pensionshöhe ändert sich jedoch in keiner Weise, sondern bleibt bei 71,75 % eingefroren. Diese hat er jedoch bereits nach 40 Dienstjahren (40 Jahre mal dem jährlichen Faktor von 1,79375) erreicht.

Gleichzeitig würde auch das eingangs erwähnte politisch gemachte Versprechen gebrochen werden. Zudem stellt sich tatsächlich die Frage, ob die Bundeswehr einen so riesigen Bedarf hat an einer so großen Menge lebensälterer Kameradinnen und Kameraden. In der Altersgruppe 50+ liegt derzeit die Einsatzverwendungsfähigkeit bei unter 50 %. Das heißt, die jüngeren Jahrgänge würden bei späterer Zurruesetzung so vieler Oberstleutnante noch stärker mit Einsatzbelastungen konfrontiert werden als bisher. Und warum wird gerade an dieser Stellschraube so massiv gedreht? Warum nicht an den Stellschrauben von Personalgewinnung und Personalbindung – wenn es augenscheinlich nur darum geht, Köpfe im System zu halten, damit willkürlich gesetzte Größenvorgaben erreicht werden? Auch ist die Frage der blockierenden Fördermöglichkeiten vollkommen ungeklärt. Gerade bei den Beförderungen vom Major zum Oberstleutnant und vom Oberstleutnant A 14 auf A 15 haben wir bereits seit Jahren bundeswehrweit hunderte Anwärter, die teilweise mehrere Jahre auf Beförderung bzw. Einweisung warten. Und wo endet diese Spirale? Wenn die Stellschrauben Personalgewinnung und -bindung zukünftig aufgrund der Demographie noch weniger Personal in die Bundeswehr spülen, werden dann auch die Hauptleute und später die Berufsunteroffiziere „angepackt“.

Und letztlich ist auch die Frage einer Dienstunfähigkeit zwischen besonderer und allgemeiner Altersgrenze derzeit zu Ungunsten der Soldaten gelöst, da Betroffene derzeit eben nicht mit den Versorgungsansprüchen der besonderen Altersgrenze, sondern lediglich mit Dienstunfähigkeitsbezügen „nach Hause geschickt“ werden. Das Forum der Militärischen Luftfahrt e.V. spricht sich daher eindeutig und glasklar gegen einen solchen sozialen Rückschritt aus. Dies hat nichts mit Attraktivität zu tun und erschüttert das Vertrauen von Zeitsoldaten, Berufssoldat zu werden. Hier wird Vertrauen verspielt auf Kosten der Gesundheit und der Lebensplanungen vieler altgedienter Kameradinnen und Kameraden!

Die Folgen könnten noch mehr innere oder auch tatsächliche Kündigungen von Berufssoldaten sein, insbesondere von fliegendem Personal, was die zahlreichen Kündigungen seit Jahresbeginn nahelegen. Deshalb kann und muss die Devise lauten: Keine einseitigen Vertragsänderungen, kein weiteres Vertrauen verspielen, Attraktivität erhalten und sozialen Fortschritt leben!



Anzeige



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

e-mail : [justiziar@fml-online.org](mailto:justiziar@fml-online.org)

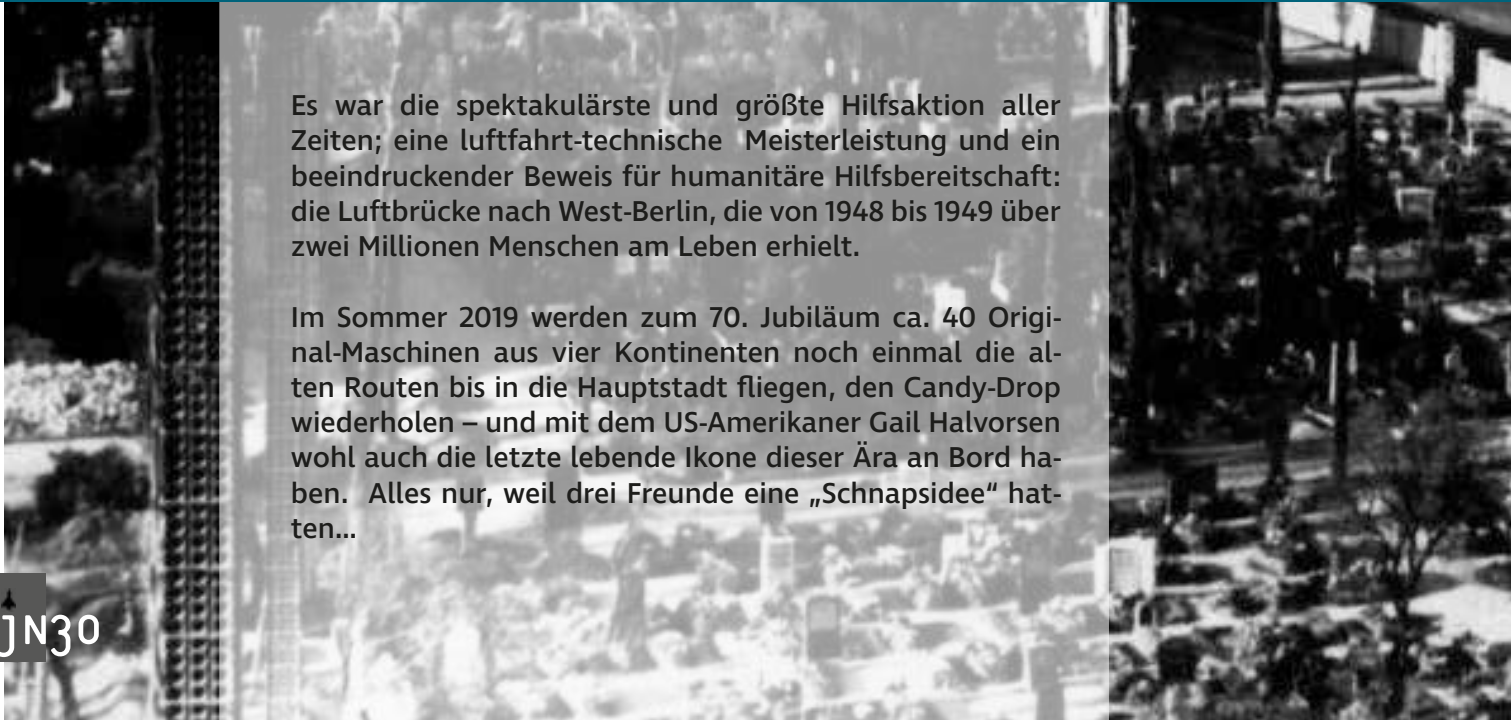
© daskleinesteller - fotolia



# 70 JAHRE LUFTBRÜCKE DIE RÜCKKEHR DER ROSINENBOMBER

Autor: Thomas Keller

# 1949 << Luftbrücke



Es war die spektakulärste und größte Hilfsaktion aller Zeiten; eine luftfahrt-technische Meisterleistung und ein beeindruckender Beweis für humanitäre Hilfsbereitschaft: die Luftbrücke nach West-Berlin, die von 1948 bis 1949 über zwei Millionen Menschen am Leben erhielt.

Im Sommer 2019 werden zum 70. Jubiläum ca. 40 Original-Maschinen aus vier Kontinenten noch einmal die alten Routen bis in die Hauptstadt fliegen, den Candy-Drop wiederholen – und mit dem US-Amerikaner Gail Halvorsen wohl auch die letzte lebende Ikone dieser Ära an Bord haben. Alles nur, weil drei Freunde eine „Schnapsidee“ hatten...



*Wiesbaden 10-12 Juni  
Faßberg 12-15 Juni  
Berlin 15-18 Juni*

# Berlin > 2019



Wenn im nächsten Jahr am 15. Juni 2019 die Rosinenbomber zum „Big Lift“ nach Berlin zurückkehren – mit C.A.R.E.-Paketen, Candy-Drop, Luftbrücken-Flügen und vielem mehr – haben die Maschinen und ihre Crews nicht nur aufregende Tage über halb Deutschland mit Stationen in Erbenheim (Wiesbaden), Faßberg, über Bremen, Hamburg, Jagel, Gatow und auf Schönhagen hinter sich; viele Flugzeuge und ihre Crews sind dann auch schon Wochen unterwegs, weil sie für die Teilnahme an der „Luftbrücke 2019“ um die halbe Welt gereist sind. „Es wird das größte Ereignis in der Geschichte der Luftfahrt in den letzten 70 Jahren“ ordnet Jörg Siebert, einer der drei Initiatoren von „Berlin Airlift 2019“, die Größenordnung dieses Events ein.

Darum verwundert es auch nicht, dass die Vorbereitungen für dieses einmalige Ereignis bereits seit Sommer 2016 laufen – auch wenn es noch etwas mehr als ein Jahr dauern wird, bis am Himmel über Berlin wieder das sonore Brummen der DC3, DC4 und einiger JU 52 ertönen wird...

Wie kommt man darauf, so ein Mammutunternehmen in Angriff zu nehmen?

„Die Rückkehr der Rosinenbomber“ nach 70 Jahren war im wahrsten Sinne des Wortes eine Schnapsidee“, erzählt Dr. Thomas Keller aus Hamburg. Er und seine Freunde, der Holländer Peter Braun aus Groningen und Jörg Siebert von der Nordseeinsel Föhr, hatten sich 2016 mit anderen ehemaligen Fallschirmjägern zum Springen getroffen. Braun hatte die DC 3 s für diese Veranstaltung organisiert und sich schon Gedanken darüber gemacht, was mit den liebevoll restaurierten Maschinen nach diesem Wochenende passieren sollte. Es sei doch einfach zu schade, die treuen „Dakotas“ nicht weiter zu nutzen... Als Experte für historische Flugzeugmuster erinnerte er sich an deren besondere Rolle bei der Luftbrücke von Berlin.

Eine kurze Google-Recherche ergab, dass sich das Ende dieser einzigartigen Hilfsaktion im Juni 2019 zum siebzigsten Male jähren wird. Die letzte Chance, die alten Original-Muster noch einmal zusammenzubringen.

Einige Whiskey später war den drei Freunde klar, dass es etwas Außergewöhnliches werden müsse: den besonderen „Luftbrücken-Spirit“ wiederbeleben mit einer öffentlichen „Luftbrücke zum Anfassen“ auf Original-Flugplätzen von damals. Die Menschen sollen die in jeder Hinsicht großartige Aktion für die Zukunft in Erinnerung halten und die Leistungsfähigkeit des Luftverkehrs nachvollziehen können.

„Damit ging's los“ so Thomas Keller, „die Idee zur „Rückkehr der Rosinenbomber“ war geboren – und fand noch am selben Abend regen Zulauf, denn nur einige Telefonate später hatten bereits drei Piloten zugesagt.“ Am Ende der Woche war die Zahl der Maschinen bereits auf 10 gestiegen. „Zum Glück sind Flieger alle ein bisschen verrückt, das macht unsere Aufgabe leichter“, schmunzelt Peter Braun. Der niederländische Unternehmer ist beim „Big Lift“ für die Flugzeuge und Crews zuständig.





Insgesamt sollen es 40 dieser fliegenden Legenden sein, die Braun, Keller und Siebert für ihr Vorhaben gewinnen wollen. Über 30 Maschinen haben sie bereits. Monatlang hatte Braun weltweit korrespondiert, um an die knapp 150 noch flugtauglichen Maschinen heranzukommen. Inzwischen liegen Zusagen aus Deutschland, Europa, Südamerika und eben Australien vor. Die meisten Maschinen gehören Privatleuten oder Vereinen, doch einige sind tatsächlich auch noch voll in Betrieb – sei es als Touristenattraktion wie in Kanada und Kenia oder tatsächlich für Hilfsgütertransporte wie in Kolumbien oder Puerto Rico.

„Die Begeisterung, die uns allerorten entgegenschlägt, macht uns manchmal wirklich sprachlos“, erzählt Jörg Siebert. Der Mann von der Nordseeinsel kümmert sich um die wichtige Ground Logistic, um Flugplätze, Betankungen der Flieger und ein Herzensanliegen: die teilnehmenden Schulen, Universitäten und Jugendorganisationen.

Nachdem die gesamte Infrastruktur stand und alle Partner ihr „Okay“ gegeben hatten, gab es die erste Pressekonferenz auf der ILA im April. Und mit einem eigenen Messestand und dem Berliner Rosinenbomber wurde das Projekt der breiten Öffentlichkeit bekannt gegeben. „Die Reaktionen und der Zuspruch sind enorm – von Privatpersonen, Hilfsorganisationen, Unternehmen bis hin zu Universitäten. Die Behörden unterstützen uns in der laufenden Vorbereitung. Jetzt werden wir Sponsoren und Werbepartner ansprechen, die sich an diesem einmaligen Projekt beteiligen möchten. Denn wichtig ist neben der Begeisterung auch die öffentliche Verbreitung und am Ende die Finanzierung“, so Thomas Keller.

Der erste Erfolg hat nicht lange auf sich warten lassen: TOTAL Deutschland hat als erster Lead-Sponsor kürzlich seine offizielle Zusage gegeben. Und der Beirat des Fördervereins wird bald ein namhaftes neues Mitglied bekannt geben können.

[contact@foerderverein-luftbruecke-berlin-70.de](mailto:contact@foerderverein-luftbruecke-berlin-70.de)  
[www.foerderverein-luftbruecke-berlin-70.de](http://www.foerderverein-luftbruecke-berlin-70.de)



# TACTICAL

Guarana, das Geheimnis südamerik. Busch-Piloten

# FOOD

Kaffee zum  
Lutschen  
mit Guarana



## AirmenBeans Kaffee-Pastillen mit Guarana

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

**IN APOTHEKEN**

und im Heimbetrieb

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

\_\_\_\_\_  
Ort

\_\_\_\_\_  
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

## 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

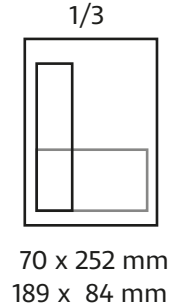
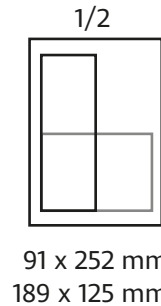
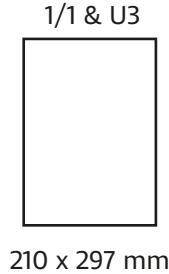
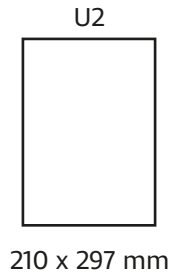
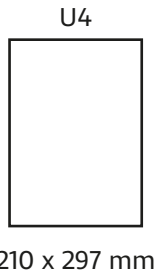
Erscheinungsweise 2-mal jährlich,  
 jeweils im Juni und November

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:**

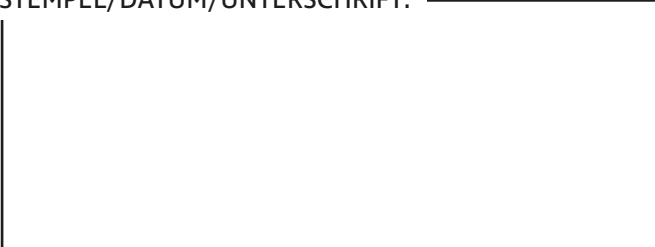


Preis: 2000,00 €      2000,00 €      1500,00 €      900,00 €      700,00 €

4-c:

Bitte ankreuzen:                        

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 Anzeigenaufträge bleiben davon unberührt.

Diese Mediadaten sind gültig seit 05/2017.

# SEHEN UND GESEHEN WERDEN



reflAktive   
MIT SICHERHEIT MADE IN GERMANY

[www.reflaktive.de](http://www.reflaktive.de)

andreas hubert  
(präsident)

E-Mail: [praesident@fml-online.org](mailto:praesident@fml-online.org)

sebastian schmöller  
(vizepräsident)

E-Mail: [vizepraesident@fml-online.org](mailto:vizepraesident@fml-online.org)

werner bartsch  
(schatzmeister)

E-Mail: [schatzmeister@fml-online.org](mailto:schatzmeister@fml-online.org)

dr. detlef buch  
(mitglied des vorstandes)

E-Mail: [detlef.buch@fml-online.org](mailto:detlef.buch@fml-online.org)

markus hubert  
(justiziar)

E-Mail: [justiziar@fml-online.org](mailto:justiziar@fml-online.org)

matthias zimmermann  
(presse- und öffentlichkeitsarbeit)

E-Mail: [pressesprecher@fml-online.org](mailto:pressesprecher@fml-online.org)

vorstandsassistenz und mitgliederverwaltung

E-Mail: [info@fml-online.org](mailto:info@fml-online.org)

## **GESCHÄFTSADRESSE**

forum der militärischen luftfahrt e.v.

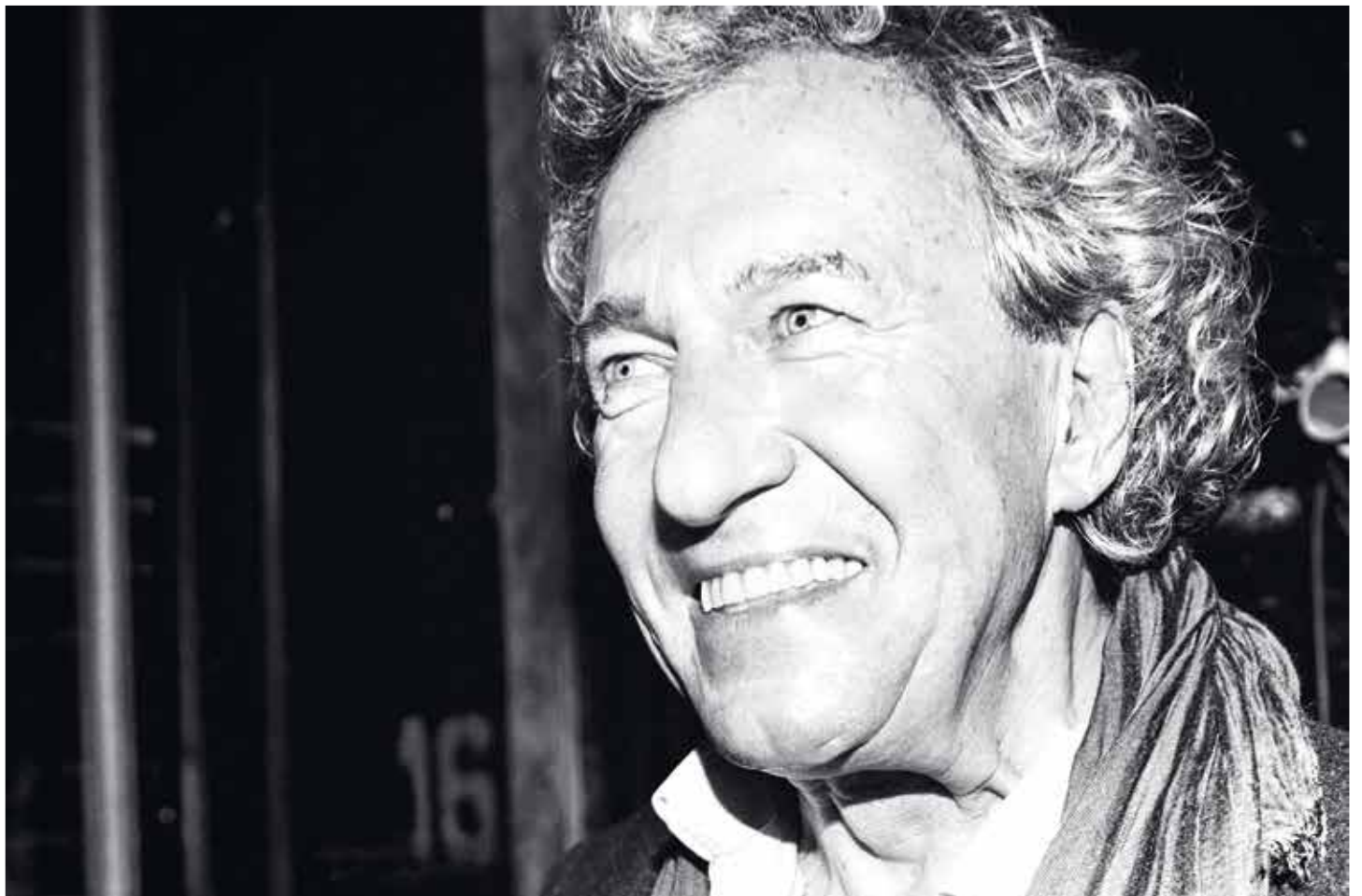
friedrichstraße 90

10117 berlin

[info@fml-online.org](mailto:info@fml-online.org)

[www.fml-online.org](http://www.fml-online.org)

vorstand



**GESTALTEN  
WIR DIE  
ZUKUNFT,  
BEVOR SIE  
DA IST.**

**DocMorris**   
Die Apotheke.

# 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](http://www.dbwv.de)**

**oder schreiben Sie an den Deutschen BundeswehrVerband  
Kapelle-Ufer 2 | 10117 Berlin | Telefon (030) 235990-400**



Deutscher  
**BundeswehrVerband**