

AQUILA

Die Fachpublikation der
Flieger- und Fliegerabwehrtruppende

17. AUSGABE
Oktober 2018



**WIR.
BILDEN.
LUFTSTREITKRÄFTE.**



ZUSAMMEN STÄRKER.

BUNDESMINISTERIUM FÜR LANDESVERTEIDIGUNG



UNSER HEER



▲
Tornado-Übung
7. Staffel/Objektschutzregiment
der Luftwaffe

INHALT:

INHALT/IMPRESSUM	2
AUS DER REDAKTION	3
WORTE DES KOMMANDANTEN	4
KOMMANDOÜBERGABE	6
LUFTAUFKLÄRER IN MALI	8
MINUSMA - MALI	12
D40	18
HEISSAUSBILDUNG	22
7. STAFFEL/OBJEKTSCHUTZREGIMENT	26
EINSATZ VON VERBINDUNGSELEMENTEN	30
MILIZ	33
SPATENSTICH	34

IMPRESSUM:

Amtliche Publikation der Republik Österreich/
Bundesminister für Landesverteidigung
Medieninhaber, Herausgeber und Hersteller:
Republik Österreich, Bundesminister
für Landesverteidigung, BMLV,
Roßauer Lände 1, 1090 Wien

Redaktion: Obstlt Klaus Strutzmann, MA MBA,
Flieger- und Fliegerabwehrtruppenschule
Fliegerhorst Brumowski, 3425 Langenlebar
050201 32 29002
flflats.gj@bmlvs.gv.at

Gestaltung und Layout: FOI Rudolf Köckeis
rudolf.koeckeis@bmlvs.gv.at

Fotos: Bundesheer

Herstellungsort: Wien

Druck: BMLV/Heeresdruckzentrum 18-03130

Grundlegende Richtung:

AQUILA ist eine unabhängige Fachpublikation für die
Waffengattungen und Fachrichtungen der Luftstreit-
kräfte.

Die Redaktion nimmt sich das Recht heraus, Beiträge
zu kürzen und den Inhalt dem Layout anzupassen.
Die mit Namen versehenen Beiträge müssen nicht die
Meinung der Redaktion wiedergeben.

Nachdruck, auch auszugsweise, fotomechanische oder
elektronische Wiedergabe und Übersetzung
sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.

Sprachliche Gleichbehandlung:

Die in dieser Ausgabe verwendeten personenbezo-
genen Ausdrücke betreffen, soweit dies inhaltlich in
Betracht kommt, Frauen und Männer gleichermaßen.

SEHR GEEHRTE LESERINNEN, SEHR GEEHRTER LESER!

Sehr geehrte Leserinnen und Leser!

Die Herbstausgabe des AQUILA steht traditionsgemäß im Zeichen unterschiedlichster Beiträge aus allen Waffengattungen und Fachrichtungen der Luftstreitkräfte. An dieser Stelle möchte ich mich besonders bei den Autoren bedanken. Nur durch Ihre Beiträge gelingt es, die Fachpublikation mit Leben zu füllen und eine qualitativ hochwertige Informationsbereitstellung sicherzustellen.

Seit Juli dieses Jahres hat die Flieger- und Fliegerabwehrtruppendschule mit Oberstleutnant des Generalstabsdienstes, Ing. Mag. (FH) Reinhard Kraft, einen neuen Kommandanten. Für diese verantwortungsvolle Aufgabe alles Gute.

Nach dem Motto „aus dem Einsatz lernen“ informieren wir über Erfahrungen als Luftaufklärer bzw. Stabsoffizier im Multinational Helicopter Detachment im Rahmen der Stabilisierungsmission in MALI.

Die wesentliche Beitragsleistung von Verbindungselementen im Rahmen einer Luftraumsicherungsoperation wird dargestellt.

Die erstmalige Durchführung einer Ausbildung am International Fire Training Centre in England und die Darstellung des Brandschutzes der Luftwaffe der Deutschen Bundeswehr bestätigen die Bedeutung der internationalen Zusammenarbeit und Ausbildungskooperation im Fachbereich Luftfahrzeugrettung.

Mit der Beschaffung der DIAMOND DA-40 steht ein leichtes Schulluftfahrzeug für die Ausbildung von Militärpiloten zur Verfügung.

Ihr

Klaus Strutzmann, Obstklt

Obstklt

Klaus Strutzmann, MA MBA

Obstklt Klaus Strutzmann, MA MBA
Leiter Grundlagenabteilung
an der Flieger- und Fliegerabwehrtruppendschule



SEHR GEEHRTE LESERINNEN, SEHR GEEHRTER LESER!

ObstltD Ing. Mag.(FH) Reinhard Kraft
Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppenschule



Heeresgliederung 2019

Geschätzte Leserinnen und Leser!

Seit unserer letzten Ausgabe unserer Fachpublikation ist im Österreichischen Bundesheer fast kein Stein auf dem anderen geblieben. Hatte ich vor einem halben Jahr eine erste Zwischenbilanz von der Eingliederung unserer Schule in die Struktur der Luftstreitkräfte gegeben, so ist bereits eine neue Führungsstruktur unter der Bezeichnung Heeresgliederung 2019 auf der Ebene der oberen Führung angeordnet worden. Ein flüchtiger Blick auf diese neue Struktur könnte den Anschein erwecken, dass es wieder eine Rückkehr zum Streitkräfteführungskommando sein könnte. Doch dieser Schein trügt, im Detail gibt es doch einige Weiterentwicklungen. So werden Teile der Ausbildungsgemeinschaft, nämlich die Heerestruppenschule, das ABC Abwehrzentrum (ehemals Kommando ABC Abwehr und ABC Abweherschule) und unsere Schule, dem neuen Kommando Streitkräfte unterstellt sein, in der alten Gliederung waren

diese noch dem Ministerium unmittelbar nachgeordnet. Auch das Kommando und der Stab selbst werden eine andere Struktur aufweisen, diese wird zurzeit noch beurteilt. Als zweites Kommando der oberen Führung wird das Kommando Streitkräftebasis etabliert, welchem die Heereslogistikschule und die Führungsunterstützungsschule angehören werden.

Die Einnahme der neuen Struktur ist Anfang April 2019 geplant, bis dahin wird noch das Kommando Luftstreitkräfte die Führungsverantwortung über uns haben. Meine Absicht ist es, mit dem gleichen Engagement die Eingliederung in die nunmehrige neue Struktur voranzutreiben. Im Fokus werden dabei die bestmögliche Erfüllung unseres Ausbildungs- und Einsatzauftrages und unsere Beitragsleistung zur Weiterentwicklung der Luftstreitkräfte, in Zusammenarbeit mit den anderen Verbänden der Luftstreitkräfte, den Akademien und den Schulen, sein.

Auch wurde im Sommer mit General Mag. Robert Brieger ein neuer Chef des Generalstabes ernannt, welcher intern wie extern eine äußerst hohe Anerkennung genießt. Die Vorgaben wurden bereits klar und präzise formuliert, die militärische Landesverteidigung – die verfassungsmäßige Aufgabe des Bundesheers – rückt wieder in den Mittelpunkt aller Betrachtungen. Die in den letzten Jahren eklatant spürbar gewordene Unterdotierung des Verteidigungsbudgets hat bereits eine Schmerzgrenze erreicht, welche nicht mehr schöngeredet werden kann. Bereits in Verhandlung befindliche Sonderbudgets für Ersatzbeschaffungen für teilweise mehr als 50 Jahre altes Gerät (z.B. Alouette 3) sind mehr als dringend notwendig. Aber es wird auch eine mittelfristige Anhebung des Budgets auf 3 Milliarden Euro verfolgt. Erst ein konstantes und stabiles Regelbudget schafft die notwendige Planungssicherheit um veraltetes Gerät zu ersetzen, längst überfällige Infra-

strukturmaßnahmen umzusetzen und die Personalplanung auf ein sicheres Fundament zu stellen.

An dieser Stelle darf ich Ihnen, Herr General, alles Gute und Soldatenglück für die anstehenden Herausforderungen wünschen!

Meilensteine und Herausforderungen

Neben der weiterhin ungelösten Nebengebührenproblematik für junges Fachpersonal und Spezialisten in den Luftstreitkräften und dem generell vorherrschenden Ressourcenmangel in weiten Bereichen gibt es aber auch Positives zu berichten.

So wurde bereits die Auslieferung der neuen leichten Schulluftfahrzeuge (ISLzf) des Typs Diamond DA40 in zwei Tranchen im Mai und September dieses Jahres abgeschlossen. Diese wurden bereits in der fliegerischen Eignungsfeststellung der neuen Fluggruppe 57 eingesetzt und haben sich dabei erwartungsgemäß bewährt. Auch werden diese Maschinen beim Fähigkeitsaufbau und -erhalt der neu vorgeschriebenen Instrumentenflugnavigation (Stichwort: Performance Based Navigation) eine zentrale Rolle spielen.

Wurde auch hier eine wesentliche Verbesserung und Qualitätssteigerung in der Ausbildung erreicht, so darf nicht der hohe Nachholbedarf bei den anderen fliegenden und bodengebundenen Systemen der Luftstreitkräfte übersehen werden. Das gleiche gilt auch für die Sanierung unserer „Lehrgangsverwaltung“ im Objekt 19, welche zu einem modernen Unterkunfts- und Unterrichtsgebäude umgebaut werden soll. Viele weitere Objekte harren einer dringenden notwendigen Sanierung.

Ausbildung und Einsatz im Fokus

Im Rahmen der EU-Ratspräsidentschaft durchgeführten Luftraumsicherungsoperationen zum Schutz der Tagungsorte war auch unsere Schule umfangreich eingebunden. Parallel dazu wurde unter anderem die Kaderanwärterausbildung 2 (KAAusb2) und Kaderausbildung 5 (KAAusb5) durchgeführt, zwei Luftzielschießen in Tschechien erfolgreich organisiert und umgesetzt, wie bereits angesprochen eine fliegerische Eignungsfeststellung durchgeführt, an der Übung Adriatic Strike in Slowenien teilgenommen, die KAAusb1 mit 99 Teilnehmern

begonnen, die Unterstützung des Aviation Detachments / EUFOR in Sarajevo ab September mit durchgehend einem Militärpiloten sichergestellt usw. usf. Und dies sind nur die „großen Brocken“, welche unsere Schule zu stemmen hatte.

Im Bereich der Simulation ist das Schwergewicht die Implementierung des neuen Tower-Simulators, die Erneuerung der FIA-Simulatoren und die Weiterentwicklung des Combined Armed Tactical Trainers (CATT).

Als das Highlight im Ausbildungsjahr wird bereits unser Symposium Luftstreitkräfte, welches vom 21. bis 22. November 2018 an der Landesfeuerwehrschule in Tulln unter dem Generalthema „Personal der Luftstreitkräfte“ durchgeführt wird, auf Hochtouren vorbereitet. Als weiterer Höhepunkt wird dann die Angelobung unserer Kaderanwärter und des Einrückungstermins 11/2018 am 30. November 2018, ebenfalls wieder in der Landesfeuerwehrschule, stattfinden.

Die Aufgaben werden weder weniger, noch werden die Herausforderungen einfacher werden. Ohne motiviertes, engagiertes Personal in allen Bereichen der Schule wäre es nicht möglich, diese Leistungen unter den teilweise mäßigen Rahmenbedingungen zu erbringen. Geschätzte Bedienstete der Flieger- und Fliegerabwehrtruppenschule, Ihre Loyalität und Hingabe zur Auftrags Erfüllung braucht in weiten Bereichen keinen Vergleich scheuen. Um es mit den Worten von Hermann Hesse zu sagen: „Damit das Mögliche entsteht, muss immer wieder das Unmögliche versucht werden.“ Dafür spreche ich Ihnen meinen Dank aus!

Abschied

Abschließend möchte ich mich noch im Namen aller Angehörigen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppenschule beim scheidenden Kommandanten der Luftstreitkräfte, Generalmajor Mag. Karl Gruber, bedanken. Herr Generalmajor, respektvollen Dank und Anerkennung für Deinen unermüdlichen Einsatz für die Luftstreitkräfte und das Österreichische Bundesheer. In vielen Bereichen wird noch lange Deine Handschrift zu erkennen sein, denn Du hast Dich nie mit kurzfristigen Erfolgen zufrieden gegeben,

Du hast immer Deine Vision im Auge behalten und davon alle notwendigen Ableitungen getroffen und Entwicklungsschritte eingeleitet.

Für die Zukunft wünschen wir Dir und Deiner Gattin alles erdenklich Gute, weiterhin das Quäntchen Soldatenglück, aber vor allem Zufriedenheit und Gesundheit im neuen Lebensabschnitt! Glück ab – gut land.

**WIR.
BILDEN.
LUFTSTREITKRÄFTE.**

Ihr

Ing. Mag.(FH) Reinhard Kraft, ObstltDg

KOMMANDO-ÜBERGABE



GenMjr Karl Gruber übergibt symbolisch mit
Übergabe der Fahne
das Kommando an ObstdtG Reinhard Kraft

Bericht: Oberstleutnant Andreas Ledermann

Fotos: Bundesheer/Stabswachtmeister Maximilian Fischer

Im Rahmen eines militärischen Festaktes übergab Generalmajor Mag. Karl Gruber, der Kommandant der Luftstreitkräfte, am Dienstag, dem 14. August, am Nibelungenplatz in Tulln an der Donau das Kommando feierlich an Oberstleutnant des Generalstabsdienstes (ObstdtG) Ing. Mag.(FH) Reinhard Kraft.

Sein Vorgänger, Brigadier Mag. Günter Schiefert, trat Ende November 2017 nach mehr als zehn Jahren als Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppenschule (FIFIATS) in Langenlebarn in den verdienten Ruhestand. Für die Übergangszeit bis zur Nachbesetzung wurde sein Stellvertreter, ObstdtG Ing. Mag. (FH) Reinhard Kraft, mit der Führung der Schule beauftragt.

Mit Wirkung vom 1. Juli hat der Bundesminister für Landesverteidigung, Mario Kuna-sek, dann ObstdtG Kraft zum Kommandanten bestellt.

GenMjr Gruber betonte, dass „mit Obstdt Kraft der richtige Mann an der richtigen Stelle ist.“ Die FIFIATS ist fachlich für die Aus-, Fort- und Weiterbildung der Soldaten und Zivilbediensteten der Luftstreitkräfte verantwortlich. Zusammen mit den ande-

ren Ausbildungsorganisationen des Österreichischen Bundesheers werden auch die zukünftigen Führungskräfte der Luftstreitkräfte hier ausgebildet. Im Fokus steht dabei die Erlangung einer selbstständigen Problemlösungskompetenz verknüpft mit der Kernaufgabe eines jeden Kommandanten, die Fähigkeit zur Menschenführung.

Der neue Kommandant versprach, dass er „die neue Aufgabe mit Demut und Respekt, aber auch der notwendigen Entschlossenheit ausüben werde.“ Inhaltliche Schwerpunkte will er vor allem in der Vertiefung und im Ausbau von Kooperationen national sowie auch international, im Bereich der Simulation und in der Beitragsleistung zur Weiterentwicklung der Luftstreitkräfte setzen. Der bereits eingeschlagene Weg wird gemeinsam mit den Bediensteten der FIFIATS als ein Team aus Teams konsequent weiter verfolgt.

In Vertretung der Frau Landeshauptfrau Mikl-Leitner würdigte der zweite Präsident des NÖ Landtages, Herr Mag. Gerhard Karner, sowohl das Österreichische Bundesheer: „Die Soldatinnen und Soldaten des ÖBH sind verlässliche, stabile und sichere

Partner der NÖ Bevölkerung. Dafür danken wir!“ als auch den neuen Kommandanten: „Obstdt Kraft ist ein Offizier mit exzellenter Ausbildung, umfangreicher Erfahrung und sehr viel Gespür als Führungskraft. Alles Gute der Flieger- und Fliegerabwehrtruppenschule!“

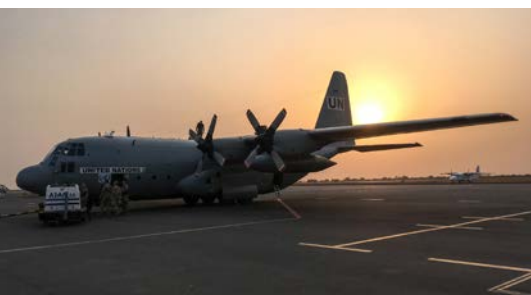
ObstdtG Kraft, geboren 1978 in Mistelbach, absolvierte die HTL in Hollabrunn und rückte als „Einjährig-Freiwilliger“ 1998 zum Bundesheer ein. Nach seiner Ausmusterung von der Theresianischen Militärakademie 2003 in Wiener Neustadt war er Kommandant der ortsfesten Radarstation Steinmandl im Weinviertel/NÖ. Danach absolvierte er von 2010 bis 2013 die Generalstabsausbildung an der Landesverteidigungsakademie in Wien und wurde anschließend nach Salzburg versetzt, wo er im Streitkräfteführungskommando seinen Dienst versah. Ab Februar 2015 war er an der FIFIATS als stellvertretender Kommandant und Chef des Stabes eingeteilt. Er absolvierte diverse Auslandsübungen und -einsätze, unter anderem 2016 in Afghanistan.



LUFTAUFLÄRER IN MALI

Fotos: BMLV

Die LuAufklSta befindet sich seit Februar 2016 mit einem Imagery Intelligence (IMINT) Analysten in BAMAKO/MALI im Einsatz. Neben dieser Funktion waren zwei weitere Offiziere der Luftaufklärungsstaffel als auch der Lehrgruppe Luftaufklärung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppendelegation im Rahmen des deutschen Hubschraubereinsatzverbandes, sowie beim Drohnensystem HERON in GAO eingesetzt. Die vorliegende Ausarbeitung gibt einen kurzen Einblick in die gesammelten Erfahrungen der im Einsatz befindlichen Soldaten.



Vorbereitung zu einem Aufklärungsflug

Um den Einsatzzweck und Hintergrund der Entsendung verständlich zu machen, erfolgt eingangs eine kurze Darstellung des Konfliktes in Mali. Im weiteren Verlauf wird das Tätigkeitsfeld im Hauptquartier in BAMAKO, als auch in der Drohnensquadron in GAO beleuchtet.

Mali – Von der Vorzeigedemokratie Westafrikas zum Krisenstaat

Nachdem 1992 die ersten freien demokratischen Wahlen abgehalten wurden, galt MALI durchaus als eine Art Vorzeigestaat in Westafrika. Demokratisch-rechtstaatliche Züge prägten das Land, nach innen als auch nach außen. Aufgrund der enormen Größe (3,5-mal größer als DEUTSCHLAND) und der großen ethnischen Diversität innerhalb des Landes gelang es jedoch nicht, alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen zu fördern und zu entwickeln. Insbesondere die im Norden des Landes ansässigen Tuaregs zeigten immer stärkere Unabhängigkeitsbestrebungen.

Im Jänner 2012 gipfelte diese Unzufriedenheit in einen Aufstand. Gemeinsam mit unterschiedlichen, teilweise radikal-islamistischen Gruppierungen wurde versucht, die Unabhängigkeit des Nordens zu erreichen und den sogenannten Staat „AZAWAD“ zu gründen. Dieser wurde zwar proklamiert, jedoch international nie anerkannt.

Der Regierung in BAMAKO wurde in dieser Zeit ein zögerliches Verhalten in der Bekämpfung der Tuareg Aufstände vorgeworfen, aus diesem Grund kam es in weiterer Folge zu einem Militärputsch in der Hauptstadt.

Aufgrund der immer größer werdenden Destabilisierung des Landes intervenierte Frankreich im Jänner 2013 in MALI mit der Operation Serval und vertrieb gemeinsam



Ortschaftsstruktur

mit malischen und anderen afrikanischen Truppenstellern die nach Unabhängigkeit strebenden Tuaregs und Dschihadisten im Norden des Landes. Nichtsdestotrotz existieren in MALI weiterhin starke Interessenskonflikte, weshalb es immer wieder zu Gefechten zwischen terroristischen Gruppierungen, Regierungstruppen und nach Unabhängigkeit strebenden Pro-Azawad Gruppierungen kommt.

Um das Land nachhaltig zu stützen, rief im April 2013 der VN-Sicherheitsrat die „Multidimensional Integrated Stabilization Mission in MALI“ (MINUSMA) ins Leben. Mit mehr als 12000 Soldaten ist MINUSMA eine der größten, aufgrund der noch immer andauernden Kampfhandlungen innerhalb des Landes, jedoch auch eine der gefährlichsten UN Missionen weltweit. Die Soldaten von MINUSMA sind nicht nur sekundär, sondern häufig auch primäre Anschlagsziele der extremistischen Gruppierungen. Die größte Bedrohung geht aktuell von improvisierten Sprengfallen (Improvised Explosive Devices/IEDs) sowie Hinterhalten auf Kon-



◀ Aufklärungsflug C130

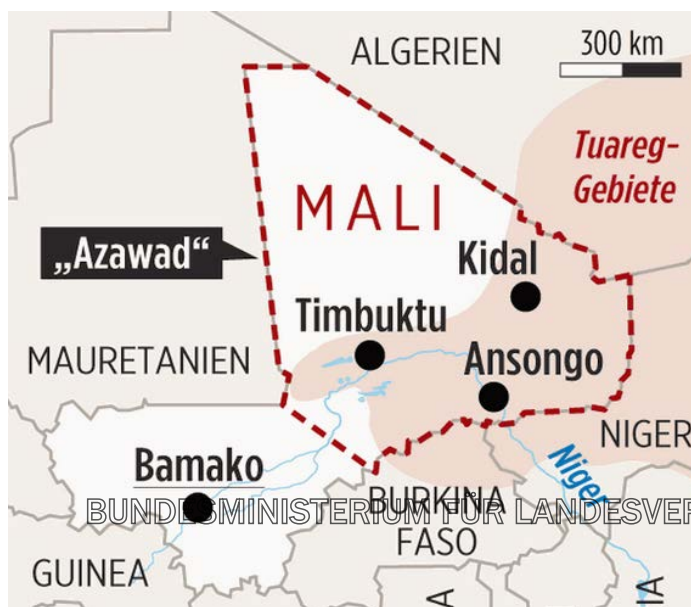
vois aus. Darüber hinaus gibt es regelmäßig Angriffe mit Granatwerfern und Raketen auf UN Camps. Federführend für Angriffe dieser Art ist häufig die Terrorgruppierung Jama'at Nasr al-Islam wal Muslimin (JNIM), welche als ein Zusammenschluss mehrerer dschihadistischer Extremistengruppen zu verstehen ist und insbesondere in MALI sehr aktiv ist.

Neben der UN-Stabilisierungsmission gibt es in MALI noch eine Trainingsmission der europäischen Union (EUTM MALI) – mit ebenfalls österreichischer Beteiligung, sowie die französisch geführte Operation Barkhane, welche das Ziel hat, die extremistischen Gruppierungen im Sahelbereich Afrikas nachhaltig aktiv zu bekämpfen. Diese beiden Missionen werden in dieser Ausarbeitung aber nicht weiter beleuchtet.

BAMAOKO – Die Rolle des IMINT Analysten für das FHQ

Das österreichische Kontingent in BAMAOKO (2017: 3 Soldaten bei MINUSMA) befand sich im Bereich U2 (FGG2). Dieser Bereich hat den Auftrag, den Truppen im restlichen Einsatzraum ein möglichst detailliertes Lagebild zur Verfügung zu stellen. Ziel ist eine möglichst genaue Prognostizierung von Handlungsabsichten unterschiedlichster Konfliktparteien. Die Komplexität des Einsatzraumes als auch die teilweise Intransparenz der Konfliktparteien im Einsatzraum, erfordern deshalb weitaus größere und tiefgreifendere Organisationsstrukturen bei den Führungsgrundgebieten. Insbesondere die Intelligence Architektur hat aufgrund der genannten Fakten einen weit aus größeren Personalbedarf.

Karte AZAWAD Quelle:diepresse.com ▼



In Summe befanden sich innerhalb des Bereiches U2 knapp 50 Soldaten aus unterschiedlichsten Nationen, welche an der Lagebeurteilung, Auswertung und Analyse in verschiedensten Bereichen eingesetzt waren.

Die Tätigkeit des IMINT Analysten im FHQ/ U2 ist einerseits das Auswerten von Luftbildern und Drohnenbildern, andererseits das komplette Informationsmanagement im Bereich IMINT. Da sich Infrastruktur und Geländecharakteristik im afrikanischen Raum sehr stark divergierend zum zentral-europäischen Raum darstellt, ergibt sich für die Auswertung von Luftbildern in diesem Einsatzraum eine besonders hohe Anforderung an das IMINT-Personal.

Neben dem Auswerten von Luftbildern hatte die IMINT Zelle auch einen wesentlichen Beitrag zum sogenannten „Intelligence Preparation of the Operational Environment (IPOE)“ zu leisten. Der Zweck eines IPOEs ist die Aufschlüsselung von Operationsbereichen nach unterschiedlichsten Kriterien, beispielsweise erfolgt eine Darstellung aller relevanten Bewegungslinien inklusive Bewertungen und Folgerungen.

Die Erstellung dieses Produktes bildet einerseits die Basis für weitere Operationsplanungen, andererseits werden Informationslücken aufgezeigt, welche im Zuge der weiteren Operationsvorbereitung durch unterschiedlichste Aufklärungssensoren gefüllt werden müssen.

Die spezielle Ausbildung österreichischer IMINT Analysten ermöglichte im weiteren Verlauf auch gewisse Informationslücken durch die Durchführung von bemannten Aufklärungsflügen zu schließen. Die bis dato im Einsatzraum MALI eingesetzten österreichischen Luftaufklärer hatten alle die Befähigung Aufklärungsflüge zu planen und durchzuführen, somit konnten wesentliche Planungsgrundlagen für Operationen generiert werden. Die Aufklärungsflüge wurden dabei mit unterschiedlichsten Luftfahrzeugen fremder Nationen durchgeführt, unter anderem C-130 Hercules, CH-47 Chinook und MI-8. Insbesondere die hohe Qualität der Luftbilder im Vergleich zu Drohnenbildern brachte hierbei einen erheblichen Mehrwert für den Bereich U2. Diese Beispiele verdeutlichten umso mehr die Tatsache, dass Drohnensysteme nicht bemannte Aufklärungssysteme ersetzen können. Vielmehr ist es als eine Ergänzung zu sehen, da die bemannte Luftaufklärung Vorteile gegenüber unbemannten Systemen hat und vice versa.

Alltag in BAMAKO

Aufgrund von Umstrukturierungsmaßnahmen der UN Camps in BAMAKO war es nicht möglich im FHQ auch zu leben. Die Unterbringung und Verpflegung erfolgte im 10 km entfernten, norwegisch geführten CAMP BIFROST südlich des Flughafens BAMAKO. Daraus resultierend war es notwendig, mehrmals täglich zwischen dem FHQ und dem CAMP BIFROST zu pendeln. Die Unterbringung erfolgte in einem Zeltlager.



Straßenbild in BAMAKO

Die österreichischen Soldaten teilten sich gemeinsam mit Kameraden der Deutschen Bundeswehr ein Zelt, indem in Summe 12 Soldaten Platz fanden. Jeder Soldat hatte dabei eine ca. 4m² große eigene Kojе als privates Rückzugsgebiet. Das Zelt war mit einer Klimaanlage ausgestattet, weshalb es sich auch bei Außentemperaturen von 35-45 Grad gut aushalten ließ, nichtsdestotrotz benötigte der Körper zu Beginn des Einsatzes mehrere Tage für die Akklimatisierung.

FAZIT

Die Funktion IMINT Analyst in BAMAKO brachte der LuAuklSta eine Vielzahl an Erkenntnissen. Neben den Herausforderungen des Flugdienstes mit fremden Nationen, dem Auswerten von typischer afrikanischer Infrastruktur und Geländeabschnitten war insbesondere die Arbeit innerhalb einer Intelligence Zelle im multinationalen Verbund ein großer Erfahrungsgewinn. Ebenso konnte erstmals die Einsatzmöglichkeit von IMINT Kräften in einem robusten Einsatz beurteilt werden.



Zeltkabine

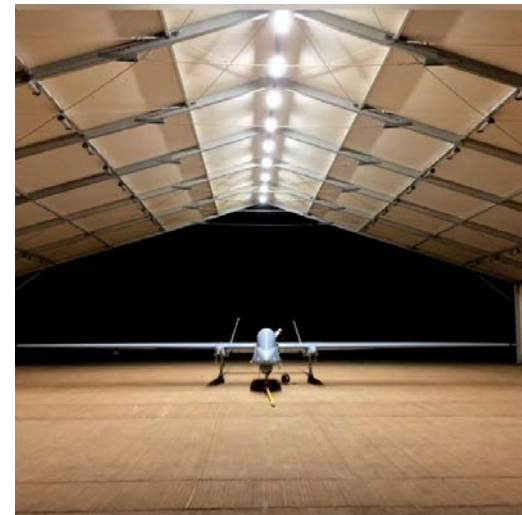
Ein Luftaufklärer in GAO:

GAO liegt, gemessen an der Luftlinie, ca. 1.000km nordostwärts von der Hauptstadt BAMAKO. GAO hat in etwa 90.000 Einwohner und liegt im Osten des Landes im Einflussgebiet von verschiedenen terroristischen Gruppierungen. Dadurch ist die Lage durchaus als gefährlicher einzustufen als in BAMAKO, sowohl was direkte Attacken als auch IDF (indirect fire) betrifft. In diesem Umfeld durfte der Autor von April bis Juni 2018 als Luftbildauswerter in der HERON-Staffel seinen Dienst versehen.

Heron 1: Spannweite 16,6m, Länge 8,5m, Höhe 2,3m, Rotax-Motor 115PS, Geschwindigkeit bis 200km/h, Flughöhe bis 10km, Flugzeit bis über 30 Stunden, max. Startgewicht 1.150kg, Sensoren: derzeit Optisch und Infrarot.

Aufgabengebiet in der HERON-Staffel

Ein typischer Auftrag beginnt am Vortag mit dem Missionbriefing. Dort werden von den Einsatzunteroffizieren und den Analysten die wichtigsten Daten zusammengefasst und aufbereitet.



Heron1

Gestartet wird das Luftfahrzeug zwischen 0300 und 0700 morgens um die von den Vereinten Nationen geforderte Flugzeit von 12 Stunden bestmöglich auszunutzen, je nach Lage im Einsatzgebiet sind natürlich auch Nachtflüge möglich. Das Einsatzteam besteht aus mindestens vier Personen: Einem MC (Mission Commander), der für Aktualisierung der Missionen und die Organisation der Lufträume verantwortlich ist, einem Piloten, einen Sen-

soroperator und einem Luftbildauswerter. Die drei letztgenannten sind die ganze Mission über per Funk verbunden und unterstützen sich gegenseitig. Für die Produkterstellung ist naturgemäß der Luftbildauswerter verantwortlich. Hier kommt das sogenannte Reachback-Verfahren zur Anwendung. Der Auswerter verfolgt auf seinen Bildschirmen den ganzen Auftrag in Echtzeit und erstellt den Missionsreport, in welchem die genauen Koordinaten, Zeiten und erste Auswertergebnisse vom aufzuklärenden Gebiet eingefügt werden. Dieser Report wird auch in der gesamten UN-Mission breitflächig verteilt. Die gesamten Daten (Video + Missionsreport) werden dann nach DEUTSCHLAND gesendet und dort wird innerhalb von 48 Stunden das fertige Produkt inklusive Bildern und genauen Auswertergebnissen erstellt. Wenn Informationen für laufende Missionen schneller zu Verfügung gestellt werden müssen, können die Bedarfsträger direkt mit der HERON-Staffel Verbindung aufnehmen.

Was dem Auswerter zur Verfügung steht

Der Luftbildauswerter sitzt in einem eigenen klimatisierten Container vor seinen insgesamt fünf Computern und sieben Bildschirmen. Drei davon sind für die laufende Mission vorgesehen, Livebild, Livebild welches angehalten und zurückgespult werden kann und am dritten Bildschirm eine Karte des Einsatzgebietes auf der dargestellt ist, welches Gelände vom Sensor derzeit abgebildet wird.

Drei Computer sind für verschiedene Sicherheitsnetzwerke vorgesehen und der letzte Rechner ist dem offenen Internetzugang vorbehalten. Hier scannen die Auswerter parallel verschiedene offene Quellen wie etwa Facebook oder Twitter. Dadurch können Informationen in quasi Echtzeit in die laufende Mission eingebracht werden. Zur Veranschaulichung: Informationen über einen Anschlag auf ein Camp in Mali sind im sozialen Netzwerk Twitter im Prinzip sofort verfügbar, es braucht nur einen Augenzeugen der mit dem Handy ein Video aufnimmt oder einen Tweet absetzt. Nachdem dies nicht nur von einer Person sondern mehreren praktiziert wird, ist auch sehr schnell klar, dass zumindest etwas passiert ist, das mehr Aufmerksamkeit verlangt.

Umfeldbedingungen

Im Gegensatz zum Camp in der Hauptstadt darf das Camp in GAO nur gesichert für Einsätze außerhalb verlassen werden. So verbrachte der Autor seine drei Monate Einsatzzeit komplett im Camp. Dies ist jedoch kein großes Problem – es ist innerhalb des Camps alles vorhanden was ein Soldat benötigt. Beispielsweise wird der Kaffee von der niederländischen Königin Máxima beige-steuert.

Die Nähe zur Sahara lässt das Thermometer in GAO bis auf 50 Grad Celsius im Schatten ansteigen (vielleicht auch mehr, unser Thermometer zeigte ab 50 Grad nur mehr Hi an...).

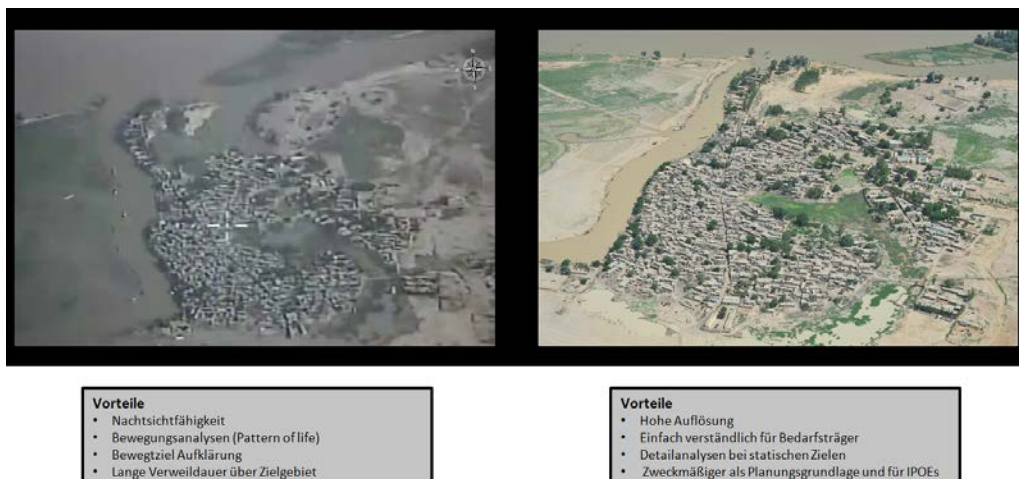


Über 49 Grad

Der Aufenthalt in der Sonne GAOs ist also nicht empfehlenswert, am besten tragen die Hitze die unzähligen Geckos im Camp. Die klimatisierten Container werden auf unter 24 Grad gekühlt, da ab dieser Temperatur die Moskitos (Übertragung von Malaria!) in eine Stechfäule verfallen.

Fazit

„Die Möglichkeit als Luftbildauswerter im Bereich einer deutschen Drohneneinheit arbeiten zu dürfen ist eine Chance die in der Vergangenheit nicht so oft vorgekommen ist und dadurch sollte sie immer ergriffen werden.“ Dies war die Beurteilung des Autors, und es war eine richtige Beurteilung. Die Erfahrungen und das Gelernte sind für die LuAufklSta und natürlich auch persönlich von großer Bedeutung. Zu erleben wie eine Einsatzarmee im Verbund der Vereinten Nationen seine Luftmittel einsetzt, ist vom Verständnis im Großen bis hin zum Detail, sehr interessant und zeigt auch die eigenen Lernfelder auf, beziehungsweise bestätigt diese.



Vergleich Unbemannt : Bemannt

MINUSMA - MALI

Bericht: Major Christian Kappl (LuU)

Fotos: Autor

Aufgaben und Einsatz als Stabsoffizier im Multinational Helicopter Detachment

Nachdem sich die Kameraden der LuAufklSta, wie bereits im Artikel Seite 6 bis 9 erwähnt, seit Februar 2016 im Einsatzraum MALI befinden, war es für das Österreichische Bundesheer (ÖBH) gemäß Absprache mit dem Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) erstmalig möglich, einen Stabsoffizier A3/Plans von August 2017 bis Juli 2018 im Bereich des deutschen Einsatzkontingentes einzusetzen. Disloziert ist der Hauptteil des deutschen Einsatzkontingentes im Nordosten Malis im Bereich GAO/Camp CASTOR. Das Camp befindet sich etwas außerhalb der Stadt GAO angeschlossen an den örtlichen Flughafen. Zusätzlich sind im Bereich um den Flughafen GAO sowohl nationale Kräfte der FaMA (reguläre Streitkräfte Malis) als auch die französisch geführte Operation BARKHANE (Boden und Luftmittel) mit einem Camp angesiedelt. Der Flughafen von GAO wurde durch Kämpfe stark in Mitleidenschaft gezogen und wird daher im Rahmen der UN durch afrikanische Firmen instandgesetzt. Zeit spielt in Afrika eine spezielle Rolle, an welche sich Europa erst gewöhnen muss. Durch die französischen Kameraden wird vor Ort ein Flugverkehrsinformationsdienst

durchgeführt. Analog des Betriebes eines Feldflugplatzes werden hierbei sowohl die Arbeiten an der Piste, Rollwege, Abstellflächen und Gebäude „arrangiert“ als auch 24h Flugbetrieb mit Hubschraubern und Flächenflugzeugen (zivil, militärisch) durchgeführt. Da es sich bisweilen aufgrund fehlender bzw. zerstörter Infrastruktur nur um einen Fluginformationsdienst handelt, ist für die Besatzungen erhöhte Vorsicht und hohe Konzentration gefordert.

Camp CASTOR – Infrastruktur vor Ort:

Das Camp CASTOR wurde ursprünglich von den Niederlanden mit Beginn des Einsatzes MINUSMA aufgebaut, ist aber mittlerweile seit dem Zeitraum 2017 unter deutscher Führung, da die Niederlande den Großteil der Einsatzkräfte bereits repatriiert haben. Derzeit wird das Camp ständig adaptiert bzw. erweitert, da es ursprünglich für ca. 500 Soldaten gebaut wurde, mittlerweile aber Soldaten aus 14 verschiedenen Nationen mit einer Gesamtstärke von ca. 1300 Einsatzkräften vor Ort sind.

Aus diesem Grund war und ist es nach wie vor notwendig, infrastrukturelle Maßnahmen zu ergreifen um den notwendigen Platzbedarf und dazugehörend z.B. Wasserbedarf usw. sicherzustellen.

Dabei konnte die DBW bereits auf Erfahrungen aus z.B. dem Einsatzraum AFGHANISTAN zurückgreifen und bietet für die Soldaten mittlerweile eine äußerst adäquate Unterbringung in splittergeschützten und klimatisierten modular aufgebauten Wohncontainern.





◀ Der Autor

Natürlich war dies nicht von heute auf morgen möglich, und so war es auch, dass zu Beginn des Einsatzes die Kameraden sehr wohl noch in klimatisierten Zelten auf Feldbetten untergebracht waren. Dies betraf nicht nur die Bodentruppen, sondern auch das fliegende Personal. Der „persönliche

Freiraum“ bzw. das „persönliche Rückzugsgebiet“ war dabei etwas eingeschränkt, jedoch unter zu Hilfenahme von Planen und Seilen „provisorisch“ möglich. Mittlerweile bieten die klimatisierten splittergeschützten „Wohnblöcke“, mit den wie bereits erwähnten Wohn- und Sanitärcontainern,

eine äußerst angenehme und adäquate Unterbringungsmöglichkeit.

Um die Einsatzfähigkeit der Soldaten vor Ort zu gewährleisten sind sowohl Sportmöglichkeiten (2 große Sportzelte mit adäquater Ausstattung) als auch verschiedene Betreuungsangebote vorhanden.



UN-Supercamp mit direkter Grenze zum Camp CASTOR



Klimatisierte Wohnstube



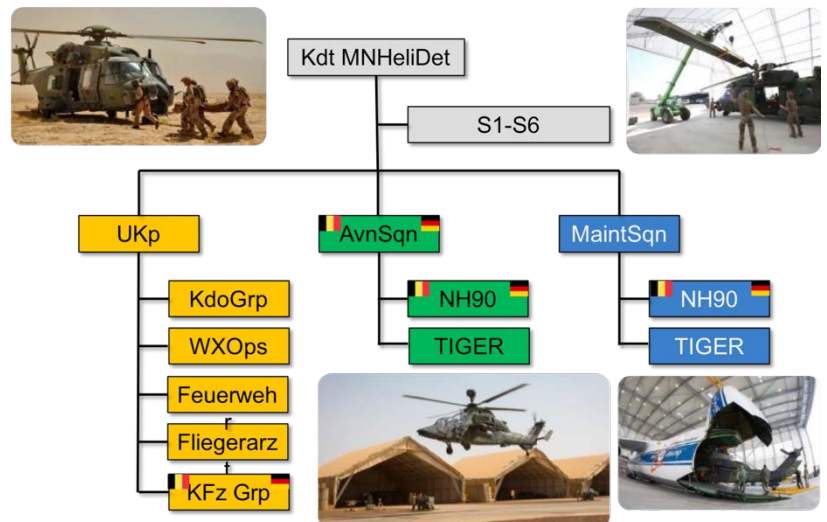
Wohnmodul mit 32 Wohncontainer, 2 Duschcontainer und 2 WC-Container

Gliederung und Auftrag des Multinationalen Helicopter Detachements

Der gemischte Heeresfliegerereinsatzverband (gemHFlgEinVbd) der deutschen Heeresfliegerkräfte mit Besatzungen und Unterstützungspersonal aus den Verbänden Transporthubschrauberregiment 10 aus FASSBERG, Transporthubschrauberregiment 30 aus NIEDERSTETTEN bzw. Kampfhubschrauberregiment 36 aus FRITZLAR stellte mit 2+2 KHS EC665 TIGER bzw. 2+3 THS NH90 und bis zu 250 Soldaten die Einsatzmittel für MINUSMA im Sektor South East (SE).

Der zu erfüllende Auftrag bestand aus den beiden Teilbereichen Feuerunterstützung aus der Luft, Convoy Escort und bewaffneter Begleitschutz bzw. Bereitstellen von Forward Air MEDEVAC (FAM) und Cargo/VIP-Transport und musste gemäß Letter of Assist (LOA) für den Zeitraum 24/7 bereitgestellt werden. Dies stellte sowohl die fliegende Staffel (mit den Crews), als auch die technische Staffel und sämtliche Unterstützungsteile vor große Herausforderungen. Durch die eingesetzten Luftmittel wurde der Einsatzraum kreisförmig in Bezug auf Distanz und Geschwindigkeit aufgeteilt, um verschiedene Bereitschaftsstufen abdecken zu können. Um die „Golden Hour“ für die deutschen sowie niederländischen

Kameraden im Rahmen von Einsätzen einhalten zu können, wurde einerseits das Einsatzgebiet der Bodenträfte adaptiert bzw. die Bereitschaftsstufen bis hin zu einer 15min Abflugbereitschaft herabgesetzt oder andererseits die Hubschrauber z.B. auf eine Forward Operation Base (FOB) verlegt. All dies erfordert eine sorgfältige und weitsichtige Planung. Nicht nur für die eingesetzten Crews in logistischer Hinsicht (Betankung, Verpflegung, ...) sondern auch für sämtliche technische Unterstützungsleistung (muss Personal der technischen Staffel bzw. Ersatzteile auch verlegt werden usw.). Nicht zu vergessen sind notwendige Schutz- und Sicherungsmaßnahmen rund um eine temporäre FOB. Für den Einsatz von Bodenträften im Rahmen MINUSMA galt jener wesentlicher Grundsatz, dass bei Nichtverfügbarkeit von FAM-HS keine Bewegung am Boden stattfand. Dies hatte einen wesentlichen Einfluss auf die Einsatzführung von Aufklärungsmissionen bzw. auch auf notwendige Logistikkonvois. Mitte Februar 2018 kamen zusätzlich zu den deutschen HS noch 2 belgische NH-90 für einen Zeitraum von 6 Monaten in den Einsatzraum. Nun galt es, die belgischen Kameraden in den gemischten Heeresfliegerereinsatzverband zu integrieren und daraus das Multinational Helicopter Detachment (MNHeliDet) zu etablieren.



Gliederung des MNHeliDet/7.DEU Einsatzkontingent



Was es wesentlich zu erwähnen gilt ist jene Tatsache, dass die Abstellung eines Helicopter Detachements mit 2 Hubschraubern für einen Zeitraum von 6 Monaten für das „Bereitstellen von MEDEVAC“ einen Personalaufwand von ca. 70 Soldaten benötigt. Die belgischen Kameraden haben diesen Personalaufwand mit 2 Rotationen von jeweils 3 Monaten Einsatzdauer abgedeckt. Aufgrund der integrierten Vorbereitung der belgischen und deutschen Crews im Rahmen der Einsatzvorbereitung in Deutschland und der Verwendung des selben

Hubschraubersystems/Verfahren war es möglich, die volle Integration in den Flugbetrieb in relativ kurzer Zeit abzuschließen. Ab März wurden sämtliche Einsätze im Bereich FAM (Tag/Nacht) im multinationalen Rahmen durchgeführt.

Aufgrund der Sensorik, der Bewaffnung (12,7mm Maschinengewehr, 70mm ungelenkte Raketen oder Lenkflugkörper HOT) und vor allem durch die lange „Stehzeit“ vor Ort (Verwendung eines Zusatztanks an einer Waffenstation durch Verzicht auf eine der 3 möglichen Bewaffnungsvarianten) wurde der KHS TIGER entweder als Begleitschutz für die FAM-HS (kein Flug ohne der Begleitung eines bewaffneten HS) oder vor allem im Rahmen der Konvoibegleitung eingesetzt. Eine wesentliche Erkenntnis für

überall sein können noch die Kapazität in Bezug auf Material/Personal vorhanden ist, um diesen „geforderten“ Zeitraum auch nur ansatzweise abdecken zu können.

Herausforderungen aus logistischer/technischer Sicht

Geographisch bedingt stellt der Einsatz MINUSMA sowohl das Personal als auch das verwendete Material vor große Herausforderungen. Aufgrund der klimatischen Bedingungen im Umfeld „Wüste“ muss sowohl das eingesetzte Gerät als auch das dafür notwendige Personal mit Temperaturen (im Beobachtungszeitraum Februar - April) bis zu +46° Celsius, pralle Sonne, geringe Luftfeuchtigkeit, grobkörniger Sandstaub und thermisch bedingter Wind „umgehen“ können.

Aufgrund dessen, dass die Rollflächen zwischen den einzelnen Zelten betoniert sind, kommt das Aufheizen durch die Sonneneinstrahlung noch dazu und es wurden Temperaturen weit über +60° C gemessen. Zusätzlich kommt für die Besatzungen im

Rahmen des Nachtfluges dazu, dass es äußerst wenig künstliche Beleuchtung gibt, daher die Nachtsichtfähigkeit mit den Night Vision Goggles (NVG) sehr anstrengend für das Auge wirkt. Für das eingesetzte technische Personal vor Ort hieß das auch, aufgrund der Staubentwicklung, zusätzliche Wartungsintervalle bei den vor Ort eingesetzten HS durchzuführen.

Als Beispiel kann angeführt werden, dass im Schnitt ein NH90 Triebwerk nach ca. 70-75 Flugstunden vor Ort getauscht werden musste bzw. pro Monat ein kompletter Hauptrotorblattsatz (ca. 800.000€ pro Rotorblattsatz) getauscht werden musste. Zumindest im Bereich der Rotorblattabschürfungen konnte eine wesentlich effizientere Lösung durch die Verwendung von Klebefolie gefunden werden.

Dabei wurde nach ca. 1 Jahr vor Ort auf Erfahrungen aus dem AFGHANISTAN Einsatz mit CH-53 zurückgegriffen, und die Unterseite der Hauptrotorblätter mit einer speziellen Klebefolie ausgestattet.



Antreten des MN HeliDet

die Bodenkraft war jene, dass sobald ein HS in der Luft war, sich sämtliche gegen MINUSMA negativ gestimmte Gruppierungen ruhig verhielten und weder gegen Fuß-/KFZ Patrouillen noch gegen die Logistikkonvois Anschläge verübten. Sämtliche Vorfälle gegenüber MINUSMA Kräften passierten immer ohne dem Vorhandensein von Hubschraubern in der Luft. Ein einfacher Rückschluss wäre jener, dass nur mehr Bewegung am Boden möglich ist, wenn sich auch die HS in der Luft befinden – dies ist jedoch äußerst trügerisch, da die HS nicht immer



HS nach einem Sandsturm



Klebefolie am Hauptrotorblatt

Nachdem dieses Verfahren eingeführt wurde, musste innerhalb des Beobachtungszeitraumes des Autors kein einziger Rotorblattsatz mehr getauscht werden. Bei Bedarf wurde „einfach“ die Klebefolie erneuert. Um sämtliches medizinisches Equipment ständig einsatzbereit zu halten, war es notwendig, mittels einer eigenen Klimaanlage sowohl das Cockpit als auch die verwendeten Geräte zu kühlen. Auch musste die Selbstschutzanlage (Aircraft Survivability Equipment – ASE) der HS vor jedem Flug mit der notwendigen Anzahl an Schutzausrüstung „CHAFF und FLARE Cartridge“ neu befüllt werden. Bei jedem Flug kam es entweder aufgrund von Reflexionen in der Atmosphäre oder aufgrund von „Übungsmaßnahmen der malischen Streitkräfte“ zu einem automatischen

FLARE (Hitzefackel) -Ausstoß. Die richtige Mischung und Anzahl der eingesetzten FLARES ist hierbei, im Gegensatz zum ÖBH, als „Verbrauchsgut“ anzusehen und sämtliche Anzeigen wurden nach dem Flug im Rahmen des De-Briefings sowohl durch den EloKA-Spezialisten als auch durch das vor Ort eingesetzte INTEL-Personal ausgewertet und für zukünftige Einsätze aufbereitet.

Können die AUT LuSK die Funktion Forward Air MEDEVAC für eine Zeitraum von 6 Monaten im Einsatzraum MINUSMA bereitstellen?

Diese hypothetische Frage muss seitens des Verfassers ganz klar und eindeutig mit NEIN beantwortet werden.

Um Forward Air MEDEVAC im Einsatzraum MINUSMA bereitstellen zu können muss erwähnt werden, dass nur eine einzige LFZ-Type der AUT LuSK, nämlich der S70 Blackhawk, diesen Auftrag erfüllen könnte. Gründe dafür sind folgende: Einsatzraum von ca. 3h Flugzeit bei einer Fluggeschwindigkeit von zumindest 120kts Reisegeschwindigkeit – im Bedarfsfall schneller. Die Crew besteht zumindest aus den beiden Piloten und vorzugsweise 2 Bordtechniker, welche auch im Umgang mit dem Bord-MG gut geschult sind. Um eine Aufnahme eines Verwundeten durchführen zu können, sind neben dem Notarzt und dem Rettungsassistenten zumindest ein 3 köpfiges Sicherungselement mitzuführen. Dieses Sicherungselement (Airmobile Protection Team, Military Police, ...) nimmt nach der Anlandung Verbindung mit den Kräften vor Ort auf und nach positiver Bestätigung/Verbindungsaufnahme verlässt erst der Notarzt und der Rettungsassistent den HS um sich um den Verwundeten zu kümmern. D.h – im HS befinden sich, neben der medizinischen Ausrüstung, zumindest 8-9 Crewmitglieder. Dazu wird je nach Platzangebot in der Kabine entweder 1 oder 2 Verwundete der Verletzungskategorie „Cat A (liegender Transport)“ bzw. „Cat B (sitzender Transport)“ zum Transport in die nächste verfügbare ROLE 2 San-Einrichtung aufgenommen.

Bei einer überschlagsmäßigen Rechnung der notwendigen Transportkapazität kommt man zumindest auf ca. 1100kg für die Crew (inkl. notwendiger Schutzausrüstung, Überlebensausrüstung, ...) und ca 250kg für medizinische Ausrüstung.

Rechnet man dazu noch 2 verletzte Kameraden mit ca. 250kg so ergibt dies eine zu transportierende „Innenlast“ von ca. 1500kg – und dazu muss nun sämtliche Zusatzausrüstung (ASE Equipment, Treibstoff für zumindest 2h30min Flugzeit, ballistischer Schutz des Kabinenbodens, ...) dazugerechnet werden. Betrachtet man noch die bereits anfangs erwähnten klimatischen Umfeldbedingungen so lässt sich daraus die Antwort nach dem geforderten HS-Modell relativ rasch beantworten.

Um den Flugbetrieb, die Wartungsintervalle sowie den notwendigen Ersatzteilbedarf abdecken zu können, ist mit einem wöchentlichen Verbindungsflug zwischen

Österreich und GAO zu rechnen. Würde dafür die AUT LuSK eigene C130 Hercules verwendet werden, ist davon auszugehen, dass aufgrund der Distanz zwischen LINZ HÖRSCHING und GAO sowohl auf dem Hin- als auch auf dem Retourflug ein Zwischenstopp einzulegen wäre. D.h. die C130 Herculesflotte wäre mit dem Versorgungsauftrag nach GAO sowohl zeitlich, als auch personell sehr stark gebunden. Abgesehen davon, dass die C130 Hercules noch nicht gänzlich mit ASE ausgestattet ist, noch die Schulung der Besatzungen stattgefunden hat.

FAZIT

Die Funktion Stabsoffizier im MNHeliDet des 7.DEUEinsKtgt war für den Verfasser ein äußerst spannender Einsatz und ein großer Augenöffner. Es muss ganz deutlich kommuniziert werden, dass sowohl aufgrund der derzeitigen Ausrüstung/Ausstattung des einzig einsetzbaren AUT HS, der Ausbildung der in geringer Anzahl vorhandenen Crews und eine politisch nicht absehbare Einsatzbeteiligung von HS im Rahmen MINUSMA eine derartige Einsatzdurchführung nicht ermöglichen.

Die Fähigkeiten des ÖBH einen MEDEVAC Einsatz MINUSMA im Rahmen der Vereinten Nationen durchzuführen, ist ohne Investitionen in Ausbildung und Ausrüstung und einem Umdenken in logistischer Hinsicht aus heutiger Sicht undenkbar.



Schematische Darstellung NH-90 FAM



Standardisierte MEDEVAC Station (GER/BEL NH90)

D40 LEICHTES SCHULLUFTFAHRZEUG

Bericht: Oberstleutnant Alexander Köll (FIFIATS)

Fotos: BMLV

Im Jahr 2018 wurden durch das ÖBH vier Stück DIAMOND DA-40 beschafft. Dieses Luftfahrzeug ist das neue leichte Schulluftfahrzeug (ISLzf) für die Grundausbildung aller Militärpiloten.

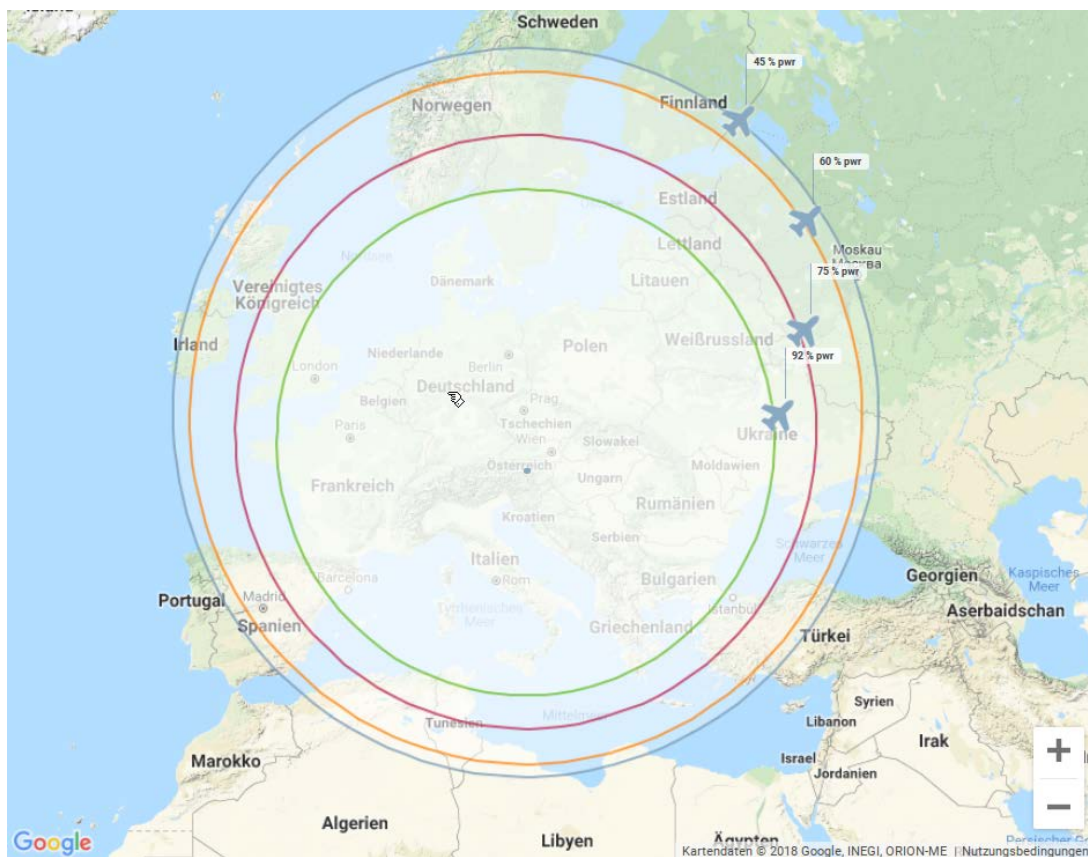
Technische Daten

Länge	8,60 m
Höhe	1,97 m
Flügelspannweite	11,63 m
Sitze	4
Leergewicht	900 kg
Höchstabfluggewicht (MTOM)	1310 kg
Zuladung	410 kg
Treibstoffvorrat (Standard-/Langstrecken Tank)	106 lt/147 lt
Verbrauch bei 60%	19,7 lt/h
Max. Geschwindigkeit	285 km/h TAS
Max. Flughöhe	5000 m

DIAMOND DA-40 NG (D40)

Besonders beeindruckt die Sparsamkeit und somit die verfügbare Einsatzzeit des Luftfahrzeuges (mehr als 6h Flugzeit). Selbst bei intensiver Nutzung während der Phase der fliegerischen Eignungsfeststellung mit bis zu 6 Einsätzen pro Tag ist nur eine Betankung notwendig. Die folgende Abbildung zeigt die Reichweite mit maximaler Abflugmasse, wobei Wind und andere die Flugzeit beeinflussende Faktoren nicht berücksichtigt sind.





19 |

ÜBERGABE

Das neue leichte Schulluftfahrzeug wird in den ersten beiden Phasen der Militärpilotenausbildung eingesetzt.

Phase 1: praktische fliegerische Eignungsfeststellung

Phase 2: Militärpilotengrundausbildung, Teile der Instrumentenflugausbildung

Einsatz in der praktischen fliegerischen Eignungsfeststellung

Seit 2008 führt das Institut Flieger (InstFI) der Flieger- und Fliegerabwehrtruppenschule (FIFIATS) die praktische fliegerische Eignungsfeststellung durch. Bis zum Frühjahr 2018 waren dafür keine Schulluftfahrzeuge im ÖBH verfügbar und es wurden für die Lehrgänge Luftfahrzeuge angemietet. Diese Luftfahrzeuge waren nicht einheitlich ausgerüstet und die Leistung der Luftfahrzeuge entsprach teilweise nicht dem geforderten Mindeststandard.

Das InstFI hatte daher immer mit entsprechenden Einschränkungen zu kämpfen.

Mit dem Zulauf der 4 Stück ISLz D40 wird das Institut Flieger beginnend mit 2019 in die Lage versetzt, die praktische fliegerische Eignungsfeststellung in der geforderten Qualität durchführen zu können. Im Frühjahr 2018 waren für die Durchführung dieser Ausbildung erst zwei ISLz D40 verfügbar. Der Lehrgang musste mit zwei zusätzlich angemieteten Luftfahrzeugen durchgeführt werden. Die gewonnenen Erfahrungen mit den D40 lassen für die kommenden Jahre eine reibungslose Durchführung dieser sehr intensiven Ausbildung erwarten. Auch die Rückmeldungen der Lehrgangsteilnehmer waren äußerst positiv.

Einsatz in der Instrumentenflugausbildung und im Erhalt der Instrumentenflugberechtigung

Um die Instrumentenflugausbildung auf dem von der EASA und der österreichischen Zivilluftfahrtbehörde geforderten Stand der Technik zu halten – was auch eine Vorgabe der Militärluftfahrtpersonalverordnung ist – ist es notwendig, die GNSS-basierte (GNSS = Global Navigation Satellite System) Instrumentenflugnavigation (PBN „Performance Based Navigation“) in die Ausbildung und in den Befähigungserhalt der Militärpiloten zu integrieren. Da das Schulluftfahrzeug PC7 nicht über die notwendigen Avionik-Fähigkeiten für diese Na-



vigation verfügt, werden in der Instrumentenflugausbildung diese Inhalte mit dem neuen ISLz D40 durchgeführt. Auch der Erhalt der Instrumentenflugberechtigung für Einsatzpiloten des Systems PC7 ist im Bereich der GNSS-basierten Instrumentenflugnavigation auf D40 vorgesehen. Die im ISLz verbaute Avionik GARMIN 1000 NXI mit dem voll integrierten digitalen Autopiloten GARMIN GFC700 entspricht dem modernsten Industriestandard, entspricht der Avionik eines modernen Airlinercockpits und stellt die Instrumentenflugausbildung auf dem modernsten Stand der Technik zumindest für die nächsten 10 Jahre sicher.





Praktische Fliegerische Eignungsfeststellung 2018

Zusätzlich werden in den nächsten Jahren alle weiteren verfügbaren Flugstunden dafür verwendet werden, Hubschrauberpiloten, die bisher keine Instrumentenflugbefähigung haben, einer Instrumentenflugausbildung auf diesem kostengünstigen, modernst ausgestatteten Schulluftfahrzeug zuzuführen.



ObstltDg Reinhard Kraft und Amila Spiegel, Diamond Aircraft, bei der Schlüsselübergabe der neuen DA40 NG
Foto: Bundesheer/Gunter Pusch



Avionik D40 – GARMIN 1000 NXi



PC7 und D40 beim Überstellungsflug
Foto: Bundesheer/Gunter Pusch

HEISSAUSBILDUNG

Bericht: Vizeleutnant Franz Anhammer (FIFIATS)
Fotos und Grafiken: Autor

International Fire Training Centre
am DURHAM TEES Valley Airport
Übung Cat. 8

Heißausbildung

beim International Fire Training Centre in
TEESSIDE (UK)

Vom 08. April bis zum 13. April fand zum ersten Mal, unter Führung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppendelegation, eine Ausbildung für 5 Unteroffiziere im Fachbereich Luftfahrzeugrettung am International Fire Training Centre am DURHAM TEES Valley Airport statt. Auf dieser zivilen Ausbildungsstätte - einer der größten in Europa - ist der Schwerpunkt auf Flugzeugbrandbekämpfung und Industriebrandbekämpfung gelegt.

ÖBH Teilnehmer:
Vzit Anhammer Einsatzleiterlehrgang
OStv Pötscher Basic Lehrgang
OStv Warschitz Basic Lehrgang
OStv Kerschhaggl Basic Lehrgang
StWm Wölfl Basic Lehrgang





Dieser Lehrgang wurde vom HLUO Lfz-Rt&ABCabw Vzlt ANHAMMER gemeinsam mit den zivilen Betriebsfeuerwehren der Österreichischen Flughäfen im Vorjahr geplant und auch gemeinsam mit der Zivilen Ausbildungsstätte auf die Bedürfnisse der Flugplatzfeuerwehren (Militär) und Flughafenfeuerwehren (Zivil) Österreichs abgestimmt. Bei dieser Ausbildung mit dem Thema Flugzeugbrandbekämpfung wurden einsatztaktische und einsatztechnische Verfahren bei Luftfahrzeugunfällen trainiert.

Die verschiedenen Übungsmodelle reichten vom kleinen zivilen Hubschrauber (Cat.2) über militärischen HS (Cat.3) zum militärischen Fighter TORNADO (Cat.5). Dem ganzen folgten noch zivile Luftfahrzeuge der Cat.5, Cat.7, Cat.8 und Cat.9 bis hin zur größten Übungsattrappe A380 (Cat.10), dem derzeit größten Lfz der Welt. All diese Lfz konnten entweder mit Rauch, Gasfeuer und auch mit Kerosinfeuer beaufschlagt werden.

Zudem standen ausreichend Dummies in jeglicher Gewichtsklasse und Größe zur Verfügung (Bei einer Großübung waren 37 Insassen an Bord). Übungen mit Militärmaschinen wurden mit verschiedenen Bewaffnungssystemen dargestellt.



AUSBILDUNG

Danach begann die praktische Heißausbildung.

Es wurden verschiedene Angriffsverfahren und Angriffstaktiken bei Fließbrand, Fahrwerksbrand, Brand bei kleinen Triebwerken und großen Triebwerken bis hin zum Brand eines ganzen Luftfahrzeugumpfes abgearbeitet.

Über kleine Übungseinlagen beginnend steigerten sich diese hin bis zu den großen Abschlussübungen am letzten Ausbildungstag, wo alle bis zur körperlichen Leistungsgrenze gefordert wurden. Alle Lagen sind mit voll angelegter Schutzbekleidung sowie unter schwerem Atemschutz durchgeführt worden. Somit konnten jegliche Formen von Bränden gelöscht, verschiedenste Arten von Zugängen geschaffen, Rauchmanagement praktiziert, Insassensuche und Insassenrettung durchgeführt werden.

Zusammenfassung:

Die Teilnahme am „Lehrgang Flugzeugbrandbekämpfung für Flughafenfeuerwehren“ erfolgte gemeinsam mit zivilen österr. Flughafenfeuerwehren aus WIEN, LINZ, SALZBURG, INNSBRUCK, KLAGENFURT und GRAZ.

Die Ausbildungsinhalte sorgten für eine Erweiterung und Weiterentwicklung der eigenen Fähigkeiten in diesem Fachbereich und bieten hervorragende theoretische und praktische Grundlagen für die zukünftige eigene Ausbildung an der FIFIATS.

Eine weitere Teilnahme wurde in der Jahresplanung 2019 aufgenommen und erfolgt gemeinsam mit den zivilen Flughafenfeuerwehren Österreichs.



Übung Cat. 10a





Übung Fahrwerk + Triebwerk



Übung Cat. 10

7. STAFFEL/ OBJEKTSCHUTZ- REGIMENT DER LUFTWAFFE

Bericht: Vizeleutnant Franz Anhammer (FIFIATS)

Fotos: Autor

Vom 18. Juni bis zum 22. Juni 2018 fand der Gegenbesuch zur Deutschen Bundeswehr (DBW), 7. Staffel/Objektschutzregiment der Luftwaffe, nach Schortens statt.

Das Österreichische Bundesheer entsandte 8 Personen unter Führung der Flieger- & Fliegerabwehrtruppenschule/ Institut Fliegerbodendienste/Lehrgruppe Luftfahrzeugrettung und ABC-Abwehr. Oberst Trettenbrein übernahm hierbei die Delegationsleitung. Komplementiert wurde diese Zusammensetzung aus Personen der Kommandantenebene der Luftfahrzeugrettungszügen Aigen, Langenlebar, Linz-Hörsching und Zeltweg.

Nach der Landung der Austrian Airline Maschine in Hamburg wurden wir vom Staffelfelch, Major Dipl.-Ing. (FH) Bergmann, persönlich empfangen. Nach einer zweistündigen Autofahrt wurde der entwidmete Fliegerhorst Jever erreicht. Hier in Schortens erfolgte die Vorstellung des Ausbildungskaders und die Einweisung in die Aufgaben der 7. Staffel/Objektschutzregiment der Luftwaffe.

Fliegerhorst JEVER



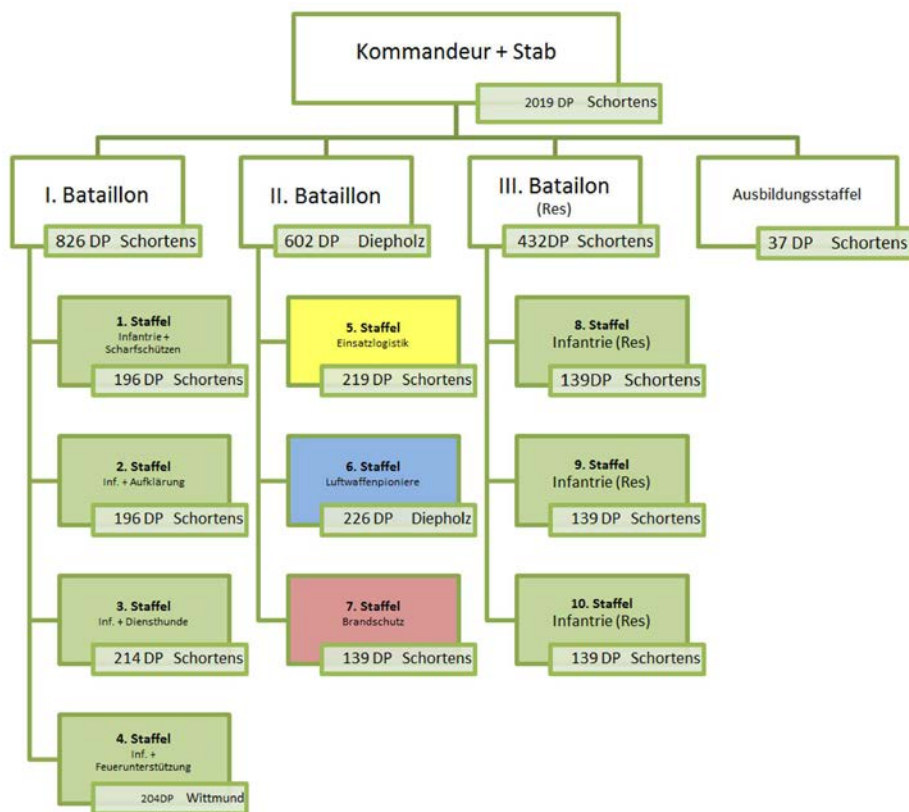
Mjr Bergmann, Obstlt d.G. Walter, Obst Trettenbrein, Vzlt Anhammer



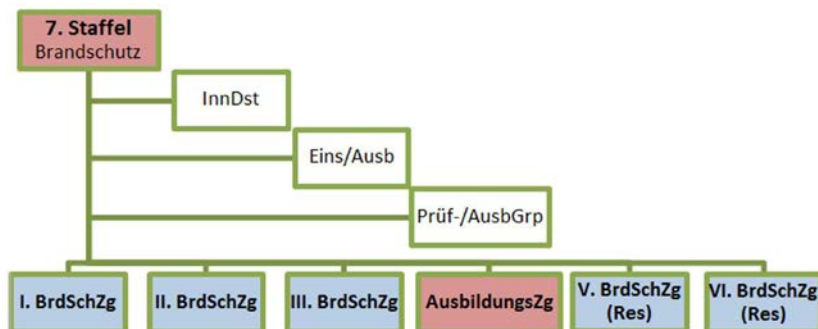
Von 1936 bis 2013 erfolgte am Fliegerhorst der Flugbetrieb durch verschiedenste Verbände mit Lockheed F-104G „Starfighter“, Panavia 200 „Tornado“ und bis zuletzt McDonnell F-4 „Phantom II“. Der Letztflug vor der Entwidmung erfolgte mit einer Douglas A-4 „Skyhawk“. Im Zuge von Reformen soll am stillgelegten Fliegerhorst durch Konzentration der Personalstand des Objektschutzregiments auf 2000 Personen anwachsen.

Das 11,3 Hektar große Areal umfasst neben Wohn- und Unterkunftsgebäuden, Lehr- und Speisesälen, Werftgebäuden, auch noch das Tower-Gebäude, 23 Shelter, diverse Luftschutzbunkeranlagen, mobile Fangseilanlagen, ein Hush-House und die nahezu intakte 2430m lange und 30m breite Betonpiste. Die Ausbildungseinheiten können auf Darstellungsattrappen wie 6 Tornados, 2 Sikorsky CH-53, 1 Agusta-Bell 204, 1 EC-665 Tiger, 1 Transall C-160 für diverse Übungen (Recovery Elefant etc.) zurückgreifen.

Zum Ausbildungsinventar der Übungsfeuerwache zählt, im Gegensatz zur hiesigen Ausbildungsphilosophie, Einsatzgerät für die Ausbildung. Diese sind neben den 6 Stück 4-Achs-Flughafenlöschfahrzeuge mit 8500 Liter und 13 3-Achs-Flughafenlöschfahrzeuge mit 5500 Liter Wasser, 4 Rüstfahrzeuge und einer mobilen Rettungsplattform. Hinzu kommen noch Fahrzeug-Typen der neuen Baureihe aus dem Jahr 2016 wie der 3 Z6 FLF 40/60-6+500P, ein mittleres Flugplatzlöschfahrzeug mit 6.000 Liter Löschwasser, 600 Liter Schaummittel, 500 kg BC-Pulver und 120 kg CO₂, 2 TLF 20/30-3, ein Fahrzeug zur Gebäudebrandbekämpfung und 2 RW, ein Rüstwagen für technische Einsätze.



Das Organigramm zeigt die Gliederung inklusive den aktiven Dienstposten (DP)



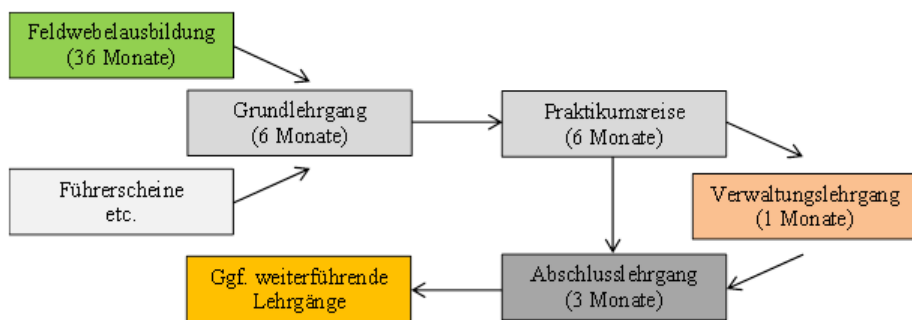
Organigramm der 7. Staffel im Detail

Erläutert wurde neben der Hauptaufgabe der Staffel, die Errichtung und der Betrieb von bis zu zwei DOBs (Deployment Operating Base) mit bis zu je ICAO Cat. 8. Weiters kommen noch Aufgaben wie Kampfmittelabwehr, Schadensbeseitigung, Einsatzlogistik und auch der militärische Brandschutz hinzu. Letzterer besteht aus dem Abwehrenden Brandschutz im Flugbetrieb, der Brandbekämpfung in Infrastruktur und Fahrzeugen, der ABC-Abwehr, Retten von Luftfahrzeugbesatzungen und Passagieren bei Unfällen mit Lfz, technische Hilfeleistung bei Unfällen mit Lfz sowie das Retten und Bergen von Menschen und Tieren aus Notlagen.

Weiters wurde auch das Ausbildungssystem, im speziellen der Brandschutzfeldwebel, für den feuerwehrtechnischen Dienst nähergebracht. Nach der 36-monatigen Ausbildung zum Feldwebel, wird ein 6-monatiger Grundlehrgang und eine ebenso lange Praktikumsreise geleistet. Der Abschlusslehrgang in der Dauer von drei Monaten erfolgte zeitgleich mit unserem Besuch am Fliegerhorst. Geübt wurde an der dortigen Feuerwache im einsatznahen 24-Stunden-Schichtbetrieb, mit täglich wechselnden Schichtgruppen A und B. Die Übungsleitung arbeitet autark und stellte mit einem separaten Ausbildungsteam alle notwendigen Personengruppen für die Abarbeitung des Einsatzes dar.



Schulungsfahrzeuge



Übersicht der Ausbildung für den mittleren feuerwehrtechnischen Dienst

Im Unterschied zu den speziellen Brandschutzkräften im Österreichischen Bundesheer, welche in der Regel ein ABC-Schwergewicht in der Grundausbildung aufweisen, ist der militärische Brandschutz im Bereich Military science (Teilstreitkräfte) mit dem Hintergrundwissen der Pioniere avanciert. Die Brandschutzelemente im Bereich der Joint Support Service Command (Streitkräftebasis) decken sich mit der truppendienstlichen und fachlichen Brandschutzgrundausbildung nahezu gleich.

Eine weitere Unterscheidung findet sich in der rechtlichen Abbildung wieder. Die Bundeswehrfeuerwehr (DBW) ist weder eine Berufsfeuerwehr noch Werksfeuerwehr (Betriebsfeuerwehr in Österreich) nach Landesrecht. Diese tritt in Deutschland an die Stelle der kommunalen Feuerwehr nach Landesrecht. In Österreich unterstehen die speziellen Brandschutzkräfte keinem Landesfeuerwehrgesetz und werden bundeseinheitlich, ergebend aus dem besonderen Gefahrenpotential und den baurechtlichen Bescheiden, geregelt.

Am Mittwoch, den 20. Juni, begrüßte der Kommandant des II. Objektschutzbataillon, Oberstleutnant Hartmann, die österreichischen Gäste und führte uns bei einer großen Zivil-/Militärischen-Gefahrenstoffübung mit 66 zivilen Katastrophenschutzfahrzeugen und 5 militärischen Fahrzeugen.

Eine weitere Besonderheit als Abschluss dieser Woche war der Besuch des Marinestützpunktes Heppenser Groden in Wilhelmshaven. Hier wurde mit dem Kommandanten Zoellner der Stützpunktfeuerwehr des Marinehafens über die besondere Einsatztaktik bei Schiffsbränden gesprochen. Neben den bautechnischen Gegebenheiten durch die spezielle Wärmeleitkoeffizienten wurde auch über die Orientierung und

der Schadstellenorganisation an Deck der Schiffe gesprochen. Anschließend an diesen interessanten Brandschutzfachvortrag erfolgte eine Führung am Einsatzgruppenversorger (EGV) 702, einem Typschiff der Berlin-Klasse mit der Kennung A1411.

Die Abmessungen mit 174 m Länge, 24 m Breite und 20.240 Tonnen Wasserverdrängung wirken am Instandsetzungspier mit dem Blick empor zur Kommandobrücke noch imposanter. Die 139-köpfige Crew hatte zu diesem Zeitpunkt Landgang und bereitet sich für einige Werfterprobungsfahrten und den nächsten Einsatz 2019 vor, so der Kapitän Hikele bei einer kurzen Begrüßung an Bord des Schiffes.

Im Mittelpunkt der Reise stand neben großen Themen des Vorbeugenden und Abwehrenden Brandschutzes auch eine mögliche gemeinsame Ausbildung in Österreich bzw. Deutschland. Hierbei wurden konkretere Gespräche geführt und es konnte sich ein Termin für eine Ausbildung im Trainingszentrum in Allentsteig in diesem Jahr finden lassen.



Einsatzgruppenversorger der DBW



EINSATZ VON VERBINDUNGSELEMENTEN IM RAHMEN EINER LUFTRAUMSICHERUNGS-OPERATION

Flugbeschränkungsgebiete oder Luftsperrgebiete



Bericht: Oberstleutnant Manfred Wriesnik (FIFIATS)
Major Matthias Greimel (FIFIATS)
Hauptmann Harald Unger (FIFIATS)
Fotos und Graphiken: LGrp LRÜ

Österreich wird aufgrund seines Status als neutrales Land zunehmend als Veranstaltung- und Austragungsort von politischen Großereignissen, Staatsbesuchen und sonstigen öffentlichen Veranstaltungen genutzt. Diesbezüglich ist es eine wesentliche Aufgabe der österreichischen Luftstreitkräfte den adäquaten Schutz der dritten Dimension zu gewährleisten. Um dies realisieren zu können, werden auf österreichischem Staatsgebiet sogenannte Flugbeschränkungsgebiete festgelegt. Zur Umsetzung der erlassenen Richtlinien werden von den Luftstreitkräften im Rahmen von Luftraumsicherungsoperationen (LRSiOp) aktive und passive Mittel zum Einsatz gebracht.

Verbindungselemente (VeEt) zu zivilen Einrichtungen der Luftfahrt (Flugplätze, Flugfelder, Rettungs- und Feuerwehrleitstellen, Landespolizeidirektionen) kommen im Rahmen von LRSiOp als passives Element auf verschiedene Art und Weise zum Einsatz.

Deren Einsatz erfolgt im Inland im Rahmen der zivil-militärischen Zusammenarbeit und im Ausland zu militärischen, behördlichen und anderen sicherheitsrelevanten Einrichtungen.

In diesem Zusammenhang ist nicht der Einsatz von Verbindungselementen zu anderen Teilstreitkräften im Inland, Ausland und bei konventionellen Einsätzen/Übungen im taktischen Bereich gemeint.

Die Grundlage für den Einsatz von VeEt im Rahmen von LRSiOp stellt gemäß Militärstrategischem Konzept 2017 (MSK17) die nachstehende Definition dar.

Das operative Einsatzverfahren Luftraumsicherungsoperation wird anlassbezogen über die permanente Luftraumüberwachung hinaus durchgeführt. Es dient der Abwehr von Gefahren aus der Luft mit militärischen Mitteln und zur Sicherung von sensiblen Einzelereignissen, wie Konferenzen und Großveranstaltungen.

Die maximale Dauer eines zu schützenden Großereignisses wird mit 30 Tagen angenommen. Abhängig von den mittelfristig verfügbaren Ressourcen ist im Rahmen des Bundesheerplanes die maximal mögliche Anzahl von Luftraumsicherungsoperationen pro Jahr festzulegen.

Eine Luftraumsicherungsoperation beinhaltet:

- Fortsetzung der Luftraumüberwachung und Verdichtung des Lagebildes
- Objektschutz und/oder Raumschutz durch bodengebundene Luftabwehr
- Abfangeinsatz in Flugbeschränkungsgebieten und Luftsperrgebieten
- Bei den Verfahren der Luftunterstützung

kommen der Lufttransport (einschließlich Such- und Rettungsdienst und luftgestützter Patiententransport) und die Luftaufklärung zur Anwendung. Im Vorfeld von LRSiOp werden alle Luftraumnutzer in der luftfahrtüblichen Weise über die errichteten Flugbeschränkungsgebiete oder Luftsperrgebiete gemäß MSK17 (siehe oben) in Kenntnis gesetzt.

Zu diesem Zwecke werden VeEt damit beauftragt, im Rahmen von LRSiOp Verbindung zu den zivilen Einrichtungen der Luftfahrt und zum Air Operations Center (AOC) zu halten. Sie sind auch für die Durchführung von Informationstätigkeit über die erlassenen Flugbeschränkungen am Einsatzort zuständig, um eine Verletzung des Luftraumes durch Informationslücken zu verhindern.

Als Teilbereich der Gesamtoperation schlug sich auch diese umfassende Informationstätigkeit an den betroffenen Flugplätzen in den letzten Jahren in den Zahlen nieder. Diesbezüglich kam es zu einem Rückgang bei Abfangeinsätzen von österreichischen Militärluftfahrzeugen auf zivile Kleinluftfahrzeuge, welche auf unachtsame Luftraumnutzer zurückzuführen waren. So wurden beim World Economic Forum (WEF) im Jahr 2008 noch 16 Abfangeinsätze dokumentiert. Im Jahr 2018 wurde der Luftraum während des WEF jedoch kein einziges Mal verletzt, was auf eine zunehmende



mende „Situation Awareness“ hinweist. Das Hauptaugenmerk von VeEt liegt jedoch auf der Unterstützung der Identifizierung von Flugzielen und in der Früherkennung von terroristischen und/oder strafrechtlich relevanten Aktivitäten, um ein rechtzeitiges Wirksamwerden eigener Kräfte zu ermöglichen. Der enge Kontakt der eingesetzten VeEt mit den zuständigen Flugbetriebsleitern an den Flugplätzen und den Supervisors (Leiter der jeweiligen Einsatzschicht) bei den Rettungseinsatzleitstellen ist hier von großer Bedeutung.

Für die Tätigkeit als VeEt spielt der Faktor Zeit die essentielle Rolle. Die zeitverzugslose Kommunikation zwischen den VeEt und der übergeordneten Führung bildet hierbei den Grundstein für eine rasche Reaktionsmöglichkeit. Die hierfür entwickelte Plattform „TAMINO“ als Teil des Führungsinformationssystems „ZAUBERFLÖTE“ bietet diese Kommunikationsmöglichkeit.

Hierdurch werden die von den VeEt erfassten Flugbewegungen in Echtzeit zum ARS (Air Control Centre/Recognized Air Picture Production Centre/Sensor Fusion Post) und AOC weitergemeldet und zur Verdichtung des Lagebildes in die aktuelle Luftlage integriert. Für die Durchführung der geforderten Informationstätigkeit und den zivil-militärischen Informationsaustausch kann nur entsprechend geschultes Personal vor Ort eingesetzt werden.

Für das Radarbetriebspersonal muss hierzu die Verwendungsprüfung II für das Radarbetriebspersonal im Luftraumüberwachungs-/Luftraumsicherungsdienst absolviert sein und das Personal der Flugsicherung muss die Ausbildung zum Flugberater abgeschlossen haben. Ein weiterer Aspekt ist die effektive Umsetzung der Organisation und Führung von VeEt. Wie oben angeführt zeichnet diesbezüglich die LGrp LRÜ verantwortlich.



LOIR_A

Informelles Ministertreffen in INNSBRUCK

Am nachstehenden Beispiel des informellen Ministertreffens im Rahmen der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft in INNSBRUCK wird ersichtlich, wie engmaschig das Netz aus VeEt um einen Besprechungsort gespannt werden muss.

Im Vorfeld zum tatsächlichen Einsatz steht die militärstrategische Weisung, welche durch die operative Ebene - die LuSK - in Form von Initial- und Main Planing Conference, sowie Final Coordination Conference zur Umsetzung gebracht wird. In diesen werden die Rahmenbedingungen des Kräfte- und Materialeinsatzes dargestellt, beurteilt und festgelegt.

Das Einsatzdispositiv stellt sich wie folgt dar:

Es werden Kräfte am Flugfeld REUTTE (Mitbetreuung Flugfeld HOHENEMS), Tower in INNSBRUCK (LOWI), Leitstelle TIROL (Einsatzleitung aller Notarzhubschrauber im Raum TIROL) in INNSBRUCK und Flugfeld KUFSTEIN (LOIK) mit Mitbetreuung Flugfeld SANKT JOHANN in TIROL (LOIJ) eingesetzt.

Auch wenn der Einsatz als VeEt für die Lehrgruppe und die anderen eingesetzten Teile, welche immer wieder aufs Neue aus ganz Österreich zusammengezogen werden, eine weitere Zusatzaufgabe darstellt, ist ihr Einsatz ein signifikanter Beitrag zur Umsetzung von Luftraumsicherungsoperationen und somit auch als ein wichtiger Teilbereich des Österreichischen Bundesheeres zur Erfüllung der operativen Einsatzverfahren zu sehen.

Die Lehrgruppe

Die Lehrgruppe (LGrp) LRÜ als Teil des Institut Flieger in ZELTWEG, welche aus dem Kdt der LGrp und zwei LO besteht, ist für die Ausbildung von Offizieren und Unteroffizieren des Luftraumüberwachungs-/Luftraumsicherungsdienstes (LRÜ/LR-Si-Dienst) verantwortlich.

Ein weiterer Aufgabenbereich der LGrp ist die Fort- und Weiterbildung für Teile des Personals der LuSK.

Zu den Lehrgängen (LG), welche durch die LGrp LRÜ angeboten werden, zählen:

LG zum Radarbeobachtungsunteroffizier

LG zum Identifizierungsunteroffizier

LG zum Einsatzunteroffizier Radar

LG zum Identifizierungsoffizier im Rahmen der Offiziersausbildung/TherMilAk

LG zum Einsatzoffizier Radar / Sensor Fusion Officer

sowie facheinschlägige Lehrgänge in den Bereichen Grundlagen des Luftkriegswesens und Luftfahrtspezifische Grundlagen. Darüber hinaus werden spezifische Fachseminare für O/UO des Radarbetriebspersonals im LRÜ/LRSi-Dienst angeboten.



Briefing

Flieger- und Fliegerabwehrtruppe

Grundausbildung

Offiziersanwärter(innen)

Zugskommandantenlehrgang 1. Teil -
Führungsausbildung für MOA mit abge-
schlossener KAAusb und absolvierter
Ausbildungspraxis an der HUAK.

Fliegerabwehrtruppe

EUD: 35mm, EUE: IFAL

Mo 22. 07. - Fr 02.08. 2019

Flieger- und Fliegerabwehrtruppendschule

Weiterbildung

Weiterbildung der MUO

Fliegerabwehr

wird im Rahmen des ZgKdtLG, 1. Teil für
MOA durchgeführt!

EUD: 35mm, **EUE:** IFAL

Mo 22. 07. - Fr 02.08. 2019

Flieger- und Fliegerabwehrtruppendschule

Offizierslehrgänge

zum Einheitskommandant, Fach- oder
Stabsoffizier

FüLG 1/LuSk

EEB Mo 18. 03. - Fr 29. 03. 2019

Flieger- und Fliegerabwehrtruppendschule

Lehrgänge und Seminare an der Flieger- und Fliegerabwehrtruppendschule:

Führung im Fliegerabwehreinsetz
für Offiziere mit FüLG1/FIAT.

E19 Mo 11. 02. - Do 14. 02. 2019

Seminar FIAaT für alle Waffengattungen
für Offiziere, Unteroffiziere und Chargen.

ES2 Mo 20. 05. - Do 23. 05. 2019

LG für Erkundungs- und VermUO
für Unteroffiziere.

609 Mo 07. 10. - Fr 18. 10. 2019

LG RiAusb IFAL „MISTRAL“
für Unteroffiziere.

EUX Bei Bedarf in Absprache mit Institut
FIA/FIFIATS. Anmeldung über mobvKdo!

GefSimLG FeultGer 98

für Offiziere, Unteroffiziere und Chargen.

EB7 bei Bedarf in Absprache mit InstFIA/
FIFIATS. Anmeldung durch mobv Kdo!

Radarsimulatorkurs (GeSim/FLGer 98)

für FLO und/oder TVB in einer 35mm
ZFIK 85 Feueinheit.

EB7 bei Bedarf in Absprache mit InstFIA/
FIFIATS. Anmeldung über mobvKdo!

LG Luftfahrzeugerkennungsdienst
für Offz und UO aller Waffengattungen.

641 Mo 01. 04. - Fr 12. 04. 2019

LG RiAusb Sim 35mm ZFIK 85
für Offiziere und Unteroffiziere.

601 Kursdauer 13 Tage – die Termine sind
beim mobvKdo zu erfragen.

Anmeldung durch mobv Kdo!

LG prakt fl Eignungsfeststellung

716 Mo 27. 03. - Fr 05. 05. 2019

716 Mo 08. 05. - Fr 16. 06. 2019

Lehrgang taktischer und stra-
tegischer Patientenlufttransport
für Offiziere und Unteroffiziere.

EC5 findet 2019 nicht statt

Weiterbildung für FIAO
für Offiziere.

E20 Mo 11. 02. - Do 14. 02. 2019

LG Grundlagen des
Luftkriegswesen / LRÜ
für Offiziere und Unteroffiziere.

FFW Mo 11. 02. - Fr 15. 02. 2019

Sem MilMet f WeBrBch
für Offiziere und Unteroffiziere.

FB4 Di 04. 06. - Do 06. 06. 2019

FB4 Di 25. 06. - Do 27. 06. 2019

Sem. AECM-Sicherheitstraining
für Offiziere und Unteroffiziere.

EC6 Mi 13. 03. - Do 14.03.2019

EC6 Mi 05. 06. - Do 06.06.2019

EC6 Mi 18. 09. - Do 19.09.2019

Kdo Luftstreitkräfte

SCHWARZENBERG-Kaserne
Postfach 566

5071 WALS bei SALZBURG

Telefon: 050201-0*

Fax: 050201-8017001

E-Mail: kdolusk@bmlv.gv.at

Flieger- und

Fliegerabwehrtruppendschule

Fliegerhorst BRUMOWSKI

3425 LANGENLEBARN

Tel: 050201-3228300

E-Mail: flflats.s3@bmlv.gv.at

FIFIATS/Institut FIBdD

Fliegerhorst BRUMOWSKI

3425 LANGENLEBARN

Tel: 050201-3229404

E-Mail: flflats.flbdd.admin@bmlv.gv.at

FIFIATS/Institut LFT

Fliegerhorst BRUMOWSKI

3425 LANGENLEBARN

Tel: 050201-3229504

E-Mail: flflats.lft@bmlv.gv.at

FIFIATS/Institut FI

FIH HINTERSTOISSER

Fliegerhorst

8740 Zeltweg

Tel: 050201-5228062

E-Mail: flflats.fl@bmlv.gv.at

FIFIATS/Institut FIA

Fliegerhorst BRUMOWSKI

3425 LANGENLEBARN

Tel: 050201-3229304

E-Mail: flflats.fla@bmlv.gv.at

MILIZ info - Bildungsanzeiger:
[http://www.bundesheer.at/pdf_pool/
milizinfor/ausgabe0318.pdf](http://www.bundesheer.at/pdf_pool/milizinfor/ausgabe0318.pdf)

SPATENSTICH MIT VERTEIDIGUNGSMINISTER KUNASEK IN LANGENLEBARN

Bericht: Obstdt Andreas Ledermann(FIFIATS)
Fotos: Kdo LuAufkl

Am Dienstag, 04. September 2018, fand durch Verteidigungsminister Mario Kunasek im Rahmen eines Festaktes der Spatenstich zur Sanierung der Kambauten im Fliegerhorst Brumowski statt.

Bei der Sanierung des über siebzig Jahre alten Objektes wird das Gebäude auf Rohbauniveau rückgebaut und anschließend wieder komplett neu aufgebaut.

Das Bauvorhaben ist mit Gesamtkosten von 9,5 Millionen Euro und einer Bauzeit von zwei Jahren geplant. Nach Beendigung der Sanierung wird das moderne Unterkunft- und Unterrichtsgebäude von Lehrgangsteilnehmern an der Flieger- und Fliegerabwehrtruppenschule genutzt.

Es ist mit 86 Betten, zwei Lehrsälen für je 24 Personen und einem Internet-Lehrsaal mit 10 PCs ausgestattet.



HBM

WIR. BILDEN. LUFTSTREITKRÄFTE.

  [bundesheer.at](https://www.bundesheer.at)

Erscheinungsort Langenlebarn
Verlagspostamt 3430 Tulln



**FACHPUBLIKATION DER
FLIEGER- UND FLIEGERABWEHRTRUPPENSCHULE**

Fliegerhorst Brumowski
3425 Langenlebarn



Österreichische Post AG
P.b.b. Vertragsnummer: 10Z038573M

BUNDESMINISTERIUM FÜR LANDESVERTEIDIGUNG