

AUSBILDUNG | FÜHRUNG | EINSATZ

TRUPPEN- DIENST

Sonderheft

Sonderheft // www.truppendienst.com

MAGAZIN DES
ÖSTERREICHISCHEN
BUNDESHEERES



HELDIN DER LÜFTE ALOUETTE III

DIE GESCHICHTE EINES PRÄGENDEN LUFTFAHRZEUGES

Eine
operative
Schlüsselzone
Mitteleuropas

Der österreichische Donauraum



Herausgegeben von der Republik Österreich/
Bundesministerium für Landesverteidigung,
Wien 2020, 818 Seiten, 160x235 mm,
zahlreiche Abbildungen, Grafiken und Tabellen,
zwei Kartenbeilage
ISBN 978-3-200-06793-6,
VersNr. 7610-85814-1119

Aktionspreis € 39,-



HIER BESTELLEN:

Aus dem Inhalt:

„Heiß umfehdet, wild umstitten liegst dem Erdteil du inmitten“: Ein Blick in die österreichische Geschichte eröffnet auch ein umfangreiches Kapitel der Kriegsgeschichte. Im Gegensatz zu den vergangenen 75 Jahren prägten militärische Auseinandersetzungen über Jahrhunderte das Leben auf dem Gebiet des heutigen Österreich. Eingebunden in den europäischen kriegshistorischen Zusammenhang wird diese operative Schlüsselzone Mitteleuropas – der österreichische Donauraum – in diesem Buch näher betrachtet. Neben der militärhistorischen Darstellung beschäftigt sich dieses Werk auch mit der Beurteilung dieses Raumes und der kulturhistorischen Rezeption der Ereignisse. Ein Gemeindeverzeichnis mit historischen Daten und Hinweisen auf kriegshistorische Sehenswürdigkeiten sowie zwei Kartenbeilagen runden die Darstellung ab.



OBERSTLEUTNANT
UDO KOLLER

GESCHÄTZTE LESERIN, GESCHÄTZTER LESER!

Als Kommandant der Hubschrauberstaffel und Pilot mit über 4 000 unfallfreien Flugstunden am Steuerknüppel der Alouette III ist es mir eine besondere Ehre, das Vorwort für dieses TRUPPENDIENST Sonderheft zu verfassen. Dieses Heft widmet sich einem Luftfahrzeug, das nicht nur in meinem Herzen, sondern auch in der Geschichte des Österreichischen Bundesheeres und der zivilen Flugrettung einen festen Platz hat: der Alouette III.

Seit ihrem Dienstantritt im Jahre 1967 hat die Alouette III hervorragende Dienste geleistet. Ihre Rolle bei militärischen Einsätzen und Rettungsmissionen im anspruchsvollen österreichischen Bergland ist legendär. Die Fähigkeit dieser Maschine, unter extremen Bedingungen zu operieren, hat sie zu einem unverzichtbaren Werkzeug in unserem Arsenal gemacht.

Die Alouette III war von 1987 bis 2001 ein Eckpfeiler des zivilen Flugrettungssystems in Österreich. In diesen Jahren bewies sie ihre Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit als einturbiniger Hubschrauber immer wieder aufs Neue. Mit 198 000 Flugstunden im Österreichischen Bundesheer hat sie nicht nur die Grenzen dessen erweitert, was wir für möglich hielten, sondern auch tausende Menschenleben gerettet.

In diesem Sonderheft möchten wir die technische Brillanz, den – Dank der hervorragenden Aigner Techniker – unglaublich hohen Flugklarheitsstatus und die unerschütterliche Einsatzbereitschaft der Alouette III feiern. Wir werden Einblicke in ihre vielfältigen Mis-

sionen geben und die Geschichten jener Männer und Frauen erzählen, die mit ihr geflogen sind oder an ihrer Seite gearbeitet haben.

Als jemand, der unzählige Stunden im Cockpit dieser Maschine verbracht hat, kann ich persönlich bezeugen, dass die Alouette III mehr als nur ein Hubschrauber ist: Sie ist ein treuer Gefährte, der uns durch dick und dünn begleitet hat. Ihre Präsenz am Himmel war stets ein Zeichen von Hoffnung und Sicherheit.

Ich lade Sie herzlich ein, sich mit uns auf eine Reise durch die beeindruckende Karriere dieses außer-



gewöhnlichen Hubschraubers zu begeben. Möge dieses Heft dazu dienen, das Erbe der Alouette III zu wahren und ihre Geschichten für kommende Generationen lebendig zu halten.

Mit fliegerischem Gruß,

Udo Koller



▲ **AW169 „LION“**
Im Dezember 2022 landete der erste von insgesamt 36 Stück AW169 „Lion“ in Österreich.

▼ **FLIEGERHORST AIGEN IM ENNSTAL**
Die Geschichte der Kaserne von ihrer Gründung bis heute.

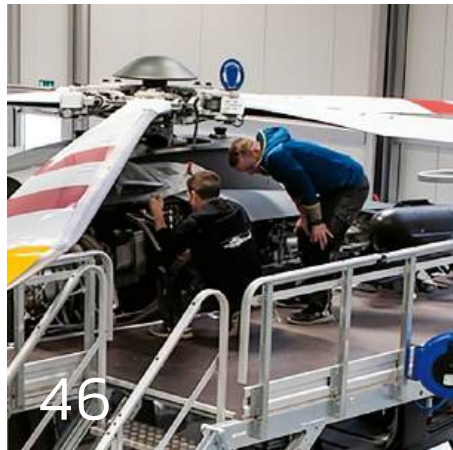


▲ **ALOUETTE III**
Nach 57 Jahren beim Bundesheer fliegt die Alouette am 24. Mai 2024 in den „Ruhestand“.

◀ **„VETERANEN“ DER LÜFTE**
Oberst Einhauer und Vizeleutnant Gröbner blicken auf ihre Zeit mit der Alouette zurück.



▶ **GEMEINSAM ZUM ERFOLG**
Die Typenwerft der Alouette III und nun des AW169 „Lion“ befindet sich in Aigen im Ennstal. Ihre Tätigkeit ist essenziell für den sicheren Betrieb dieser Luftfahrzeuge.



VORWORTE

4 LEITER DIREKTION 2 & AIR CHIEF

Prägendes Luftfahrzeug

Gerfried Promberger

5 KOMMANDANT LUFTUNTERSTÜTZUNG

Pionier der Lüfte

Wolfgang Luttenberger

6 BÜRGERMEISTER AIGEN/ENNSTAL

Hubschrauber für alle Fälle

Thomas Klingler

7 BEZIRKSHAUPTMANN LIEZEN

Ende einer Ära

Christian Sulzbacher

THEMEN

8 ALOUETTE III

Hubschrauber im Österreichischen
Bundesheer

Autorengemeinschaft MZHSS

20 ALOUETTE III

Historie auf einen Blick

Autorengemeinschaft MZHSS

26 AW169 „LION“

Neue Ära für das Bundesheer

Redaktion TRUPPENDIENST

30 „VETERANEN“ DER LÜFTE

Die Alouette III begleitete Oberst Einhauer und
Vizeleutnant Gröbner in ihrer gesamten Militärzeit

Gerold Keusch

38 ES LÄUFT PERFEKT

Ausphasung der Alouette III und Einphasung
des AW169 „Lion“

Gerold Keusch

42 FLIEGERHORST AIGEN IM ENNSTAL

Geschichte der Kaserne „Fiala-Fernbrugg“

Gerhard Wango

46 GEMEINSAM ZUM ERFOLG

Von der Fachabteilung Hubschraubersystem
Aigen zur Fliegerwerft 4

Klaus Hüttenbrenner, Horst Hüttenmaier

52 SICHERHEIT HAT PRIORITÄT

Blick hinter die Kulissen der
Mehrzweckhubschrauberstaffel

Gerold Keusch

56 BETRIEB 24/7

Flugbetriebskompanie Aigen

Reinhold Kern

60 LUFTSTREITKRÄFTE HISTORIE

Die Entwicklung der österreichischen
Luftstreitkräfte in der Zweiten Republik

Roland Schaffer

66 ZEITREISE DURCH DIE LUFT

Die Hubschrauber des Bundesheeres
im Überblick

Redaktion TRUPPENDIENST

Dieses TRUPPENDIENST-Sonderheft erscheint in der vorliegenden Form als Spezialedition anlässlich des Flyouts der Alouette III am 24. Mai 2024 in einer kleineren Auflage. In einer aktualisierten Form wird es als Beilage zum Heft 4/2024 als Spezialheft 2/2024 offiziell veröffentlicht werden.

Coverfoto: Bundesheer/Bernhard Huber



PRÄGENDES LUFTFAHRZEUG

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Es freut mich als Kommandant der Luftstreitkräfte sehr, dass das Magazin TRUPPENDIENST eine Sonderausgabe über die bewährte Alouette III „Feldlerche“ aufgelegt hat.

Über 55 Jahre lang diente die Alouette III den Luftstreitkräften als zuverlässiges Militärflugzeug und prägte zugleich die Gebirgsfliegerei in Österreich. Einzigartig ist der „Sound“ dieses Hubschraubers, der weit über die Grenzen hinaus bekannt ist. Denn nicht nur jeder Militärhubschrauberführer kennt ihn, sondern er wurde auch als Symbol für „Hilfe aus der Luft“ durch die Bevölkerung wahrgenommen.

Die Alouette III war in den letzten 15 Jahren das Luftfahrzeug für die Hubschrauber-Grundschulung der Militär-Flugschülerinnen und Flugschüler am Fliegerhorst Brumowski in Langenlebarn und somit die Basis der angehenden Einsatzmilitärpiloten auf Hubschraubern.

Die Aufgabenbereiche dieses leichten Mehrzweckhubschraubers waren sehr vielfältig. Nicht nur bei Einsätzen im Hochgebirge agierte die „Feldlerche“ graziös, sondern verdiente sich ihre Lorbeeren auch als Such- und Rettungshubschrauber im diensthabenden System der Luftstreitkräfte. Neben zahlreichen Auslandseinsätzen im Kosovo und Bosnien und Herze-

gowina, unterstützten die Luftfahrzeugbesatzungen mit ihrer geliebten Alouette III viele zivile Organisationen im Zuge von Assistenzeinsätzen beispielsweise bei Hochwasserkatastrophen oder Waldbränden.

Die Alouette III wurde durch den professionellen und unermüdlichen Einsatz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Soldatinnen und Soldaten der Luftstreitkräfte über diese lange Zeit einsatzbereit gehalten. Doch nun ist es an der Zeit lebe wohl zu sagen und in die Zukunft zu blicken.

Die Hubschrauberflotte der Luftstreitkräfte wird gerade im Zuge des Aufbauplans ÖBH2032+, den Entscheidungen des Luftgipfels vom 20. März 2023 und deren Umsetzungen im Zuge des Zielbildes 2032 auf einen modernen Level gebracht. Der Nachfolger der Alouette III, der AW169 „Lion“, befindet sich gerade in seiner Einführungsphase. Bereits am 1. Jänner 2024 wurde die Initial Operational Capability (IOC) Phase erreicht. Mit diesem Hubschraubermodell erhalten die Österreichischen Luftstreitkräfte eines der modernsten Hubschrauber-systeme der Welt.

Der Fliegerhorst Fiala-Fernbrugg in Aigen im Ennstal war über Jahre hinweg die Heimat der Alouette III, nun wird die AW169 „Lion“ diesen Platz für die nächsten Jahrzehnte einnehmen.

Glück ab, gut Land!

Generalmajor Mag. Gerfried Promberger, MSS;
Leiter Direktion 2 Luftstreitkräfte & Air Chief



FOTO: BUNDESHEER/BERNHARD HUBER

Die Alouette III vor dem Tower des Fliegerhorstes Fiala-Fernbrugg in Aigen im Ennstal.



PIONIER DER LÜFTE

Sehr geehrte, interessierte Leser!

Wenn die Rede von wahren Helden der Lüfte ist, darf ein Name in der Geschichte des Österreichischen Bundesheeres, der Österreichischen Luftstreitkräfte und der zivilen Flugrettung nicht fehlen: Die Alouette III. Seit ihrem Dienstantritt beim Bundesheer im Jahr 1967 hat diese bemerkenswerte Maschine sowohl in militärischen als auch zivilen Missionen unzählige Male ihre Zuverlässigkeit und Vielseitigkeit unter Beweis gestellt.

Mit diesem TRUPPENDIENST-Sonderheft dürfen wir Ihnen eine Reise durch die ereignisreiche Geschichte der Alouette III anbieten, die über Jahrzehnte hinweg als treuer Begleiter und Retter in den österreichischen Alpen fungierte. Wir werden einen

Blick hinter die Kulissen werfen, um zu verstehen, was diesen Hubschrauber so besonders macht und wie er zu einem unverzichtbaren Bestandteil des Österreichischen Bundesheeres, aber auch des zivilen Flugrettungssystems wurde.

Die Alouette III ist mehr als nur ein Stück Technik. Sie ist ein Symbol für Vielseitigkeit, Präzision, Robustheit und technische Meisterleistung. Ihre Fähigkeit, auch unter extremen Bedingungen im Gebirge zu operieren, hat unzählige Menschenleben gerettet und Einsätze ermöglicht, die ohne sie undenkbar gewesen wären. Von 1987 bis 2001 war sie zudem ein integraler Bestandteil des zivilen Flugrettungssystems in Österreich, wo sie ihre Stärken auch im Bereich der Luftrettung ausspielen konnte.

Diese Ausgabe soll nicht nur eine Hommage an die Maschine selbst sein, sondern auch an die Menschen hinter den Steuerknüppeln und Wartungsprotokollen – an die Pilotinnen und Piloten, Mechanikerinnen und Mechaniker, Bordtechniker, Flugretter sowie Rettungskräfte, deren Geschick und Hingabe den legendären Ruf der Alouette III in Österreich mitgeprägt haben.

Ich lade Sie ein, sich mit uns auf eine faszinierende Entdeckungsreise zu begeben. Erfahren Sie mehr über die technischen Spezifikationen, erleben Sie spannende Anekdoten aus erster Hand und erkennen Sie den enormen Wert dieses Hubschraubers für Österreichs Sicherheit und Hilfeleistung für die Bevölkerung.

Möge dieses Sonderheft dazu beitragen, das Andenken an unsere „Lerche“ lebendig zu halten – als bleibendes Zeugnis einer Epoche, in der Mut, Können und Technologie Hand in Hand gingen, um immer dort zu unterstützen, wo es am nötigsten war.

Mit diesem Vorwort öffnen wir das erste Kapitel einer außergewöhnlichen Geschichte. Treten Sie näher und lassen Sie sich von der Welt der Hubschrauberfliegerei mit der Alouette III verzaubern – einem wahren Pionier des Himmels.

Ich wünsche Ihnen gute Unterhaltung bei der Lektüre.

Brigadier Mag. Wolfgang Luttenberger, MSS;
Kommandant Luftunterstützung



Die Alouette III in Formation über den Alpen.

FOTO: BUNDESHEER/BERNHARD HUBER



HUBSCHRAUBER FÜR ALLE FÄLLE

Sehr geehrte Leserinnen und Leser!

Mit dem „Fly-Out“ am 24. Mai 2024 schwebt eines der am längsten dienenden Fluggeräte des Bundesheeres, die Alouette III, im Rahmen eines Tages der offenen Tür in der Kaserne Fiala-Fernbrugg, seinem Abschied entgegen.

In zahlreichen Einsätzen im militärischen Bereich, aber vor allem auch im Zivil- und Katastrophenschutz war

dieser Hubschrauber nicht wegzudenken und konnte bei Extremsituationen immer wieder erfolgreich eingesetzt werden.

Die Freiwillige Feuerwehr Aigen ist durch ihre Nähe zum Militärflugplatz Fiala-Fernbrugg mit dem Einsatzhubschrauber „Alouette III“ seit den Anfängen des Feuerwehrflugdienstes eng mit der Waldbrandbekämpfung verbunden und wurde am 21. März 1977 zu einer der Stützpunktfeuer-

wehren des Landesfeuerwehrverbandes für die Steiermark. Stolz darf ich auch auf die zahlreichen Hochgebirgsübungen mit internationaler Beteiligung verweisen, welche die Perfektion der Piloten mit der „Alouette III“ in besonderer Weise auszeichneten.

Als Garnisonsbürgermeister von Aigen im Ennstal möchte ich besonders jenen Entscheidungsträgern danken, die für die Nachbeschaffung eines Hubschraubers, dem AW169 „Lion“ von Leonardo, in der Kaserne Fiala-Fernbrugg verantwortlich waren. Damit wird der Kasernenstandort in unserer Gemeinde mit neuen zusätzlichen Aufgaben aufgewertet und auf Jahre gesichert. Natürlich wird mit diesem Hubschrauber der Schutz für unsere Bevölkerung, bei den immer zunehmenden Herausforderungen durch die geopolitische Lage und den Klimaveränderungen, bestens gewährleistet.

Ich darf allen Einsatzpiloten und dem gesamten Kaderpersonal, unter der Führung unseres Kasernenkommandanten Udo Koller, in der Kaserne Aigen im Ennstal für die Zukunft viel Glück wünschen und freue mich auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit!

„Glück ab, gut Land!“

Ing. Thomas Klingler;
Bürgermeister Aigen im Ennstal



Die Alouette III bei einer Übung mit der Feuerwehr.

FOTO: BUNDESHEER/BERNHARD HUBER



ENDE EINER ÄRA

Liebe Leserinnen und Leser!

Sie halten heute ein Sonderheft anlässlich des Flyout des „Dinosauriers“ der militärischen Luftstreitkräfte, der Alouette III, in Händen. Sowohl für die Piloten des Fliegerhorstes Aigen, als auch für die Bevölkerung des Ennstals, geht damit eine Ära zu Ende, da uns dieser Hubschrauber fast sechzig Jahre am Himmel begleitet hat. In diesen Jahrzehnten war die Alouette III – geflogen von ausgezeichneten Piloten mit großen Kompetenzen, insbesondere auch im Gebirge, und gewartet von „wahren Künstlern“ in der Werft – permanenter Rückhalt in vielen schwierigen Situationen.

Ob es sich dabei um Rettungsflüge (dieser Hubschrauber war schließlich längere Zeit im Rettungsdienst im Einsatz und Vorläufer der heutigen Rettungshubschrauber), Katastropheneinsätze, wichtige Transportflüge oder auch Bekämpfung von Waldbränden gehandelt hat, sie waren immer da. Gleichzeitig wurde in diesen Jahren eine enorme Fachkompetenz speziell der Piloten im Gebirgsflug aufgebaut, die auch erfolgreich an andere Luftstreitkräfte vermittelt werden konnte.

Nunmehr hat die Alouette III das Ende ihrer Einsatzfähigkeit erreicht und wurde nach langen Verhandlungen durch den neuen Mehrzweckhubschrauber AW169 „Lion“ ersetzt. Trotzdem flog die Alouette aufgrund der aktuellen Einschulung der Piloten auf den neuen Hubschraubertyp praktisch bis zum letzten Moment und somit bis Ende Dezember 2023 wertvolle Einsätze. Unter anderem wurden am 25. Dezember 2023 noch von diesen Hubschraubern aus Lawinhänge im

Raum Planneralm abgesprengt, um lawinengefährdete Straßen wieder befahrbar zu machen.

Als langjähriger Einsatzleiter der Bezirkshauptmannschaft Liezen bei Katastrophenfällen, aber auch anderen großen Gefahrenlagen, konnte ich immer auf die Alouette III und ihre Piloten zurückgreifen. Diese waren von großer Bedeutung, insbesondere für die Aufklärung im Hinterland, das nicht betreten werden konnte. So war es möglich, weitere Gefahrenstellen zu erkennen und entsprechend darauf zu reagieren. Ergänzend erfolgten vielfältige Transporte von Einsatzmaterial in entlegene Bereiche sowie von Einsatzmannschaften.

Ich darf mich insbesondere bei den Piloten und den Bordtechnikern recht herzlich für die große Unterstützung der Bevölkerung und der Einsatzkräf-

te in den letzten fast sechzig Jahren bedanken. Ein besonderer Dank gilt aber auch der Werft, die diesen Hubschraubertyp auch nach Ablauf seiner vorgesehenen Verwendungsdauer mit viel Geschick und Akribie immer wieder einsatzfähig gemacht hat und so die Zeit bis zur Ersatzbeschaffung überbrücken konnte.

Die Alouette III wird uns, die wir praktisch mit ihr aufgewachsen sind, am Himmel über dem Ennstal fehlen, gleichzeitig wünschen wir aber auch dem neuen Hubschrauber AW169 „Lion“, dass er ebenfalls zur fliegerischen Legende im Interesse der Bevölkerung wird.

Dr. Christian Sulzbacher,
Bezirkshauptmann von Liezen

Windenbergung mit einer Alouette III während einer Übung.



FOTO: BUNDESHEER/BERNHARD HUBER



HUBSCHRAUB ALOUETTE IM ÖSTERREICHISCHEN BUNDESHEER

Text: Autorengemeinschaft Sonderheft
Titelfoto: Archiv MZHSSta Aigen

DIE ANFÄNGE

Am 17. Jänner 1967 flog die erste österreichische Besatzung eine in Marseille/Marignane von Sud Aviation gebaute und für das Österreichische Bundesheer bestimmte Alouette III. Nach mehreren Checkflügen kam die österreichische

Die Alouette III hinterlässt eine bleibende Erinnerung im österreichischen Luftfahrtwesen. Seit ihrer Einführung im Jahr 1967 hat sie einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit der Republik Österreich geleistet. Als leichter und zuverlässiger Transport-, Verbindungs- und Mehrzweckhubschrauber hat sie sich im Inland und im Ausland bewährt. Die Fähigkeit, selbst unter anspruchsvollen Bedingungen zu operieren, hat sie zu einem unverzichtbaren Instrument für zivile und militärische Einsätze, auch im Hochgebirge, gemacht. Ihr „Dienstalter“ von 57 Jahren beweist ihre technische Qualität sowie das Engagement ihrer Piloten, Besatzungsmitglieder und Techniker.



ER TEIL III

Hubschrauberdelegation am 27. Jänner 1967 mit vier Maschinen (3E-KA, 3E-KB, 3E-KC und 3EKD) von Marignane über Lyon Bron, Genf, Zürich Kloten nach Lochau in Vorarlberg. Dort war die erste Landung einer Alouette III auf österreichischem Staatsgebiet. Am 28. Jänner 1967 setzten die Crews den Flug über Innsbruck zum neuen Heimatflughafen

der Alouette III Linz-Hörsching fort. Um 1308 Uhr landeten die vier Hubschrauber nach einer Flugzeit von 6 Stunden 58 Minuten. Ab 3. März 1967 begann der Schulungs- und Einsatzbetrieb mit der Alouette III.

Hintergrund der Beschaffung der Alouette III war die im Jahr 1966 eingetragene Struktur der Luftstreitkräfte.

Sie beinhaltete die Umwandlung der drei Staffeln der Hubschraubergruppe I zu drei Hubschraubergeschwadern. Das Kommando/Fliegerregiment 1 wurde am 22. Februar 1966 aufgestellt, dem das I. und III. Geschwader, eine Flächenstaffel und die Aigener Hubschrauberstaffel unterstellt waren. Mit dem Aufbau des II. Geschwaders in Aigen im Frühjahr 1967 war der Aufbau des Fliegerregimentes 1 abgeschlossen. Die 1958 aufgestellte, zu Aigen gehörende 1. Staffel blieb bis 1976 in Hörsching stationiert. Dieser wurden nach und nach die von Frankreich kommenden Alouette III zugewiesen, bei gleichzeitiger Abgabe der Alouette II zur 2. Staffel nach Aigen.

Die erste Feuertaufe bestand die Alouette III bereits Anfang Juli 1967 im Einsatz an der österreichisch-italienischen Staatsgrenze. Bei dieser vom 11. Juli bis zum 31. Dezember dauernden Aufgabe wurden die Verlegung und die Versorgung der Truppe durch Hubschrauber sichergestellt sowie Aufklärungsflüge entlang der italienischen Staatsgrenze in Tirol und Salzburg durchgeführt.

Während der ČSSR-Krise 1968 kam die Alouette III abermals zum Einsatz. Obwohl sich schwere Waffen südlich der „Prader-Linie“ zurückziehen mussten, um die Sowjets nicht zu provozieren, wurden ab dem 21. August 1968 die Alouette II und Alouette III aus Hörsching zu Überwachungs- und Aufklärungsflügen entlang der österreichisch-tschechoslowakischen Staatsgrenze eingesetzt. Auch als Verbindungshubschrauber zum Flugmelderegiment nach Salzburg wurde zeitweise eine Alouette III abgestellt. Die neue Großraumradarstation auf dem Kolomannsberg und die Aufklärungsflüge mit den Luftfahrzeugen waren damals die einzige Möglichkeit, um Lageinformationen über die Situation entlang der Grenze direkt zu übermitteln.

AUSTAUSCH UND HEERESREFORM

Ab Dezember 1973 erfolgte der Austausch der Hubschrauber der 2. Staffel/ Hubschraubergeschwader 2 von der Alouette II auf die leistungsfähigere Alouette III. Somit war das gesamte Geschwader mit dem gleichen Fluggerät ausgestattet. Am 9. April 1975 war mit der



Die Anfänge der Alouette III in Österreich.



Abgabe der letzten Alouette II der Austausch vollzogen. Ein Jahr später, am 3. Mai 1976, wurde die seit 1958 in Linz-Hörsching stationierte 1. Staffel nach Aigen verlegt, womit nun beide Staffeln des Hubschraubergeschwaders 2 in einer Garnison stationiert waren. Das Geschwader war ein Element des

Fliegerregimentes 2, das sein Kommando in Zeltweg hatte.

In dieser Zeit wurde aus den Einheiten des Hubschraubergeschwaders 2 die Fliegerwerft Aigen als eigene Typenwerft für die Alouette III unter dem Kommando des Geschwaders 2 aufgestellt. Die Zielvorstellung war, die technische Wartung des Hubschraubers einschließlich der notwendigen Grundüberholung im eigenen Verband durchzuführen.

Die Zeit von den 1970er-Jahren bis in die frühen 2000er-Jahre war durch ein vielseitiges Einsatz- und Aufgabenspektrum gekennzeichnet, bei der sich die Alouette III bewähren konnte. In dieser Phase festigte die Alouette III ihren Ruf als Arbeitstier im Ausbildungsbetrieb sowie im Katastrophenschutz. Organisatorisch war diese Zeit ruhig, lediglich die Bezeichnung Hubschraubergeschwader 2 änderte sich auf Hubschraubergeschwader. Somit konnten sich die Aigener Hubschraubersoldaten auf ihre umfassende Kernaufgabe konzentrieren und – wie in den folgenden Kapiteln ersichtlich – in vielen tausenden Stunden zigtausende Aufträge abarbeiten sowie die dazu notwendigen Maßnahmen wie Ausbildungen oder Wartungen durchführen.

NUTZUNGSENDE UND NEUBEGINN

Am 1. Mai 1985 wurde die Serienproduktion der Alouette III in Frankreich eingestellt. Da die Ersatzteilversorgung sichergestellt war, hatte das keine direkte Auswirkung auf ihren Betrieb in Österreich. Dennoch markierte das Produktionsende den ersten Schritt, um sich über ein Nachfolgemodell Gedanken zu machen.

Ein wesentlicherer Einschnitt für das Österreichische Bundesheer und somit auch für die Luftstreitkräfte war das Ende des Kalten Krieges.

Es bedeutete eine komplette Neuorientierung in der Sicherheitspolitik und somit des Bundesheeres, die mit zahlreichen Reformen verbunden war. Im Wesentlichen ging es um die Reduktion der Streitkräfte und der damit verbundenen Kosten, da ein bewaffneter Konflikt in Europa als unwahrscheinlich beurteilt wurde. Diese Entwicklung machte auch vor der Aigener Garnison nicht Halt.

Im September 1986 nahm die Alouette III als Notarzthubschrauber „Christoph“ den Betrieb auf.



FOTOS: ARCHIV MZHSSA AIGEN

Im Jahr 2006 kam es zu einer umfassenden Umgliederung. Das Hubschraubergeschwader wechselte das vorgesetzte Kommando und kam vom Fliegerregiment 2 (Zeltweg) zum Fliegerregiment 3 (Hörsching), das am 1. November 2008 zum Kommando Luftunterstützung wurde. Am 1. Dezember 2009 trat für das Hubschraubergeschwader der neue Organisationsplan in Kraft und es wurde zur Mehrzweckhubschrauberstaffel. Diese verfügte nun über 16 Stück Alouette III und war damit die Staffel mit den meisten Maschinen im Bundesheer (alle Staffeln haben grundsätzlich zwölf Maschinen im Organisationsplan). Dass die beiden Hubschrauberstützpunkte in Schwaz und Klagenfurt zur Mehrzweckhubschrauberstaffel gehörten, war eine Begründung für die große Anzahl an Maschinen.

Neben den Reformen waren die Organisationsänderungen des Aigener Geschwaders auch darin begründet, dass die Hubschrauber vom Typ Agusta Bell 206A „Jet Ranger“ damals ausgeschieden wurden, mit denen bis dahin die Masse der Hubschraubergrundausbildung erfolgte. Die Alouette III war als Ersatz für den „Jet Ranger“ vorgesehen. Einige Maschinen wurden deshalb an die Flieger- und Fliegerabwehrtruppenschule in Langenlebar, für den dortigen Schulungsbetrieb, verlegt.

Diese Umgliederung hatte auch eine Auswirkung auf die Aigener Fliegerwerft. Bis 2009 waren dort etwa 4 200

HUBSCHRAUBERSTÜTZPUNKTE

Nach schweren Hochwasser- und Lawinenkatastrophen Mitte der 1960er-Jahre forderte der Tiroler Landeshauptmann Eduard Wallnöfer die ständige Stationierung eines Hubschraubers in Tirol. In den Jahren 1967/68 wurde der Hubschrauberstützpunkt in der Frundsbergkaserne in Schwaz errichtet, der im Dezember 1968 seinen Betrieb aufnahm. Ab diesem Zeitpunkt waren für die ständige Einsatzbereitschaft eine bis zwei Alouette III mit Besatzung vom II. Geschwader nach Schwaz abgestellt.

Im Jahr 1967 einigten sich der Bund, das Land Kärnten und die Stadt Klagenfurt darauf, einen Hubschrauberstützpunkt auf dem Gelände des Klagenfurter Flughafens Annabichl zu errichten. 1970 nahm der Hubschrauberstützpunkt Klagenfurt seinen Betrieb auf. Bis 1975/76 betrieben die Fliegerhorstabteilung 2 in Zeltweg (Bodenpersonal), das I. Geschwader aus Langenlebar und das II. Geschwader (Hubschrauber und Besatzungen) den Hubschrauberstützpunkt gemeinsam. Danach wurde der Stützpunkt vom Geschwader in Aigen (bzw. später von der Mehrzweckstaffel) betreut und beschickt, wo permanent zumindest eine Alouette III einsatzbereit war.

Im Jahr 2015 wurden die beiden Stützpunkte, vor allem aus Einsparungsgründen, geschlossen. Bereits 2016 wurden sie wieder aktiviert, jedoch nicht mehr dauerhaft mit einer Besatzung und einer Maschine.

Flugstunden pro Jahr mit einer Belegschaft von 54 Mitarbeitern zu bewältigen. Ab dem Jahr 2009 wurde aus der Werft die Fachabteilung Hubschraubersystem Aigen der Fliegerwerft 3/ Hörsching, die nun 3 400 Jahresflugstunden mit 42 Mitarbeitern abzuarbeiten hatte.

Ab dem Jahr 2010 war absehbar, dass die Alouette III nicht mehr lange fliegen wird, schließlich wurde ihr Nutzungsende für das Jahr 2020 festgelegt. 2015 wurden die beiden Stützpunkte in Schwaz und Klagenfurt geschlossen, wenngleich sie ein Jahr später wieder aktiviert wurden, jedoch nur mehr temporär. 2017 begann die Ausphasungsplanung der Alouette III, wodurch die Hubschrauberflotte (16 Einsatzhubschrauber in Aigen und acht Schulungshubschrauber in Langenlebar) von ursprünglich 28 Maschinen (Nachbeschaffung von vier Hubschraubern wegen Verlusten) schrittweise auf 22 (2017), dann auf 19 (2020) und schließlich auf sechs Maschinen (2023) reduziert wurde. Die Reduktion ermöglichte es, Ersatzteile mit verbleibenden Flugstunden in die noch aktiven Hubschrauber einzubauen. Das führte zu erheblichen Einsparungen bei den Betriebskosten und beim Betrieb der Alouette III bis zu ihrem tatsächlichen Nutzungsende im Jahr 2024.

Am 24. Mai 2024 tritt die Alouette III ihren letzten Dienst im Österreichischen Bundesheer an. An diesem Tag wird sie nach 57 Jahren und 198 000 Flugstunden endgültig außer Dienst

Dieser Beitrag basiert auf der Festschrift, die anlässlich der Jubiläen „70 Jahre Fliegerhorst Aigen im Ennstal“, „40 Jahre Hubschraubergeschwader“ und „40 Jahre Alouette III im Bundesheer“ im September 2007 erschien und von Major Gerd Luxbauer verfasst wurde. Dieser Basistext wurde überarbeitet, aktualisiert und erweitert. Die Autorengemeinschaft besteht aus:

- ▶ Oberstleutnant Udo Koller (Kommandant Mehrzweckhubschrauberstaffel Aigen)
- ▶ Oberst i. R. Rudolf Einhauer (Alouette-Pilot)
- ▶ Vizeleutnant Armin Gröbner (Alouette-Techniker)
- ▶ Oberstleutnant Markus Cerny (Flieger- und Fliegerabwehrtruppenschule; Fluglehrer)
- ▶ Hofrat Gerold Keusch (Redaktion TRUPPENDIENST)

gestellt. Ab diesem Zeitpunkt wird der „Lion“ sie nicht nur ersetzen, sondern auch das Aufgabenspektrum der Luftstreitkräfte erweitern. Ganz fort ist die Alouette III aber nicht, da sie nun unter anderem im Militärluftfahrtmuseum Zeltweg – einer Außenstelle des Heeresgeschichtlichen Museums – besichtigt werden kann.

Am 13. September 1986 nahm der „Christoph“-Notarzhubschrauber den Betrieb auf, der etwa 500 bis 700 Realeinsätze pro Jahr durchführte. Eine zweite Alouette III wurde für Alpin- und Paralleleinsätze und als Reservehubschrauber ständig bereitgehalten. Um die Flugstundensteuerung zu vereinfachen und im Bedarfsfalle rasch mehrere Rettungs-

wurde am 26. Juni 1991 zur Sicherung der Grenzen auf dem Gebiet der Republik Slowenien alarmiert. Dem Bundesheer wurde anfänglich Zurückhaltung befohlen, um keine provokativen Signale an die Konfliktparteien zu senden.

Am 27. Juni 1991 wurden umfangreiche grenznahe Bewegungen der Jugoslawischen Volksarmee erkannt. Am 28. Juni 1991 verfügte der Bundesminister für Landesverteidigung den Einsatz gem. § 2 Abs. 1 lit. a Wehrgesetz. Der Luftraum über dem grenznahen Raum zu Slowenien war in Folge bis zu einer Höhe von 3 000 m gesperrt und durfte nur von Militärluftfahrzeugen befliegen werden. Auch Teile des Aigener Hubschraubergeschwaders verlegten in die südlichen Bundesländer zu den Standorten Graz, Klagenfurt und Straß.

Hauptsächlich operierte die Alouette III als Verbindungshubschrauber und zu Aufklärungszwecken. Während sich die Konfliktparteien am Boden heftige Kämpfe lieferten, flogen die Hubschrauber des Ennstaler Geschwaders mit Mitarbeitern der Luftaufklärungsstellen entlang der Staatsgrenze, um die Lageentwicklungen aufzunehmen und weiterzuleiten. Am 4. Juli endeten die Kämpfe in Slowenien. Nachdem eine Beruhigung der Kampfhandlungen eingetreten war, wurde ab dem 8. Juli 1991 die Truppenstärke reduziert und am 31. Juli 1991 der Einsatz beendet.



Die Alouette III der EUFOR-Truppe im Gebirge.

FOTO: BUNDESHEER/MARKUS ZINNER

ALOUETTE III ALS NOT-ARZTHUBSCHRAUBER

Im Jahre 1986 kam eine zusätzliche Aufgabe auf das Aigener Geschwader (Hubschraubergeschwader 2) und die Alouette III zu. In einem Verwaltungsübereinkommen zwischen dem Bundesministerium für Landesverteidigung (BMLV), dem Bundesministerium für Inneres (BMI) und dem Land Steiermark wurde festgelegt, dass als Amtshilfe für das BMI auf dem Fliegerhorst Fiala-Fernbrugg eine Flugeinsatzstelle mit einem Notarzhubschrauber zu betreiben ist. Weit über die Landesgrenzen der Oststeiermark hinaus waren die Besatzungen mit ihrer Alouette III, die speziell für diesen Einsatz mit medizinischen Geräten, Medikamenten und Funkgeräten adaptiert worden war, nun eingesetzt. Die Crew bestand aus Pilot, Bordtechniker/Notfallsanitäter, Notarzt und Flugretter. Die Flugretter wurden vom Österreichischen Bundesheer, der Gendarmerie und der Bergrettung gestellt.

hubschrauber verfügbar zu haben, wurden alle 24 Alouette III des Geschwaders schrittweise für Notarzteinsetze adaptiert. Im Jahre 1995 erhielt die Maschine für den Notarzdienst ein GPS mit Kartendarstellungsgerät (Moving-Map).

Am 30. Juni 2001 endete nach 16 Jahren der Notarzhubschrauberdienst mit der Alouette III im Zentrum Österreichs. Bis zur Einstellung dieses Primärrettungsdienstes wurden etwa 7 000 Personen bei mehr als 8 300 realen Notarzhubschrauberinsätzen in über 6 000 Flugstunden versorgt. Der Flugrettungsverein des ÖAMTC übernahm den Gesamtauftrag der Flugrettung im Bundesgebiet. Dadurch wurde auch die Flugeinsatzstelle des Hubschraubergeschwaders an den Flugrettungsverein abgegeben, der einen Eurocopter EC135 auf dem Flugplatz in Niederöblarn stationierte.

SICHERUNGSEINSATZ STAATSGRENZE 1991

Am 25. Juni 1991 erklärte Slowenien seine Unabhängigkeit von Jugoslawien. Die Jugoslawische Volksarmee

ASSISTENZEINSATZ GRENZRAUMÜBERWACHUNG

Am 5. September 1990 erging an das Kommando der Fliegerdivision der Befehl, zur Unterstützung der Bodentruppen an der Grünen Grenze zu Ungarn Hubschrauber bereitzustellen. Nachdem die beiden Stützpunkte Trausdorf und Punitz in Assistenz mit dem Militärkommando Burgenland von den Fliegerregimentern 1, 2 und 3 gemeinsam betrieben wurden, endete im Frühjahr 1996 dieser Assistenzeinsatz für große Teile der Fliegertruppe. Zum Einsatzspektrum der beiden im Burgenland stationierten Alouette III gehörten neben den militärischen Aufgaben, wie Grenzeinweisungsflüge für die Kommandanten der Assistenzkräfte und der Exekutive, die Sanitätsversorgung der eingesetzten Einheiten sowie zusätzliche Hilfeleistungen.

Eine österreichische Alouette III mit dem erfolgreichen Duo Luxbauer/Kremlicka bei der Hubschrauber-Weltmeisterschaft 2008, die in Deutschland ausgetragen wurde.



FOTO: BUNDESHEER

MEISTERSCHAFTEN

Vom 4. bis 8. September 1972 fand auf dem Fliegerhorst Fiala-Fernbrugg die 1. Österreichische Hubschraubermeisterschaft statt. 25 Besatzungen aller Hubschraubereinheiten der Luftstreitkräfte nahmen daran teil, um zu bestimmen, wer zukünftig an internationalen Meisterschaften teilnehmen durfte. Im Juli 1973 kam es zur Entsendung eines Teams auf der Alouette III zu den Weltmeisterschaften in Middle Wallop (Großbritannien), das mit dem 3. Platz einen beachtlichen Erfolg feierte.

Im August 2002 veranstaltete der Aeroclub Österreich unter Mithilfe des Österreichischen Bundesheeres auf dem Fliegerhorst Fiala-Fernbrugg die Weltmeisterschaft im Hubschrauberfliegen. Die Teams des Aigener Hubschraubergeschwaders erreichten mit ihren Alouettes III in der Einzelwertung den 5. und 6. Platz, in der Mannschaftswertung wurden sie Weltmeister.

Im Mai 1996 trafen die Bundesminister für Landesverteidigung und Inneres zusammen und führten Gespräche in Hinblick auf eine gemeinsame Grenzraumüberwachung des BMI mit dem BMLV. Der Grund war die Unterstützung zur Sicherung der EU-Außengrenze (Schengener Abkommen) mit Hubschraubern des Österreichischen Bundesheeres. Der Prototyp einer Alouette III für die Grenzraumüberwachung, ausgerüstet mit GPS mit Kartendarstellung, Forward Looking Infrared, Night-Sun (Scheinwerfer) und Polizeifunkgerät, wurde bis Juni 1997 fertiggestellt. Zusätzlich mussten Erfahrungen im Umgang mit der neuen Technologie gesammelt werden. Dazu wurde ein Schulungs- und Ausbildungsprogramm für Piloten, Techniker und Operatoren (Exekutive) durch das Hubschraubergeschwader einerseits und das Kommando Luftaufklärung andererseits entwickelt und umgesetzt.

Am 1. September 1997 begann der neue Assistenzeneinsatz für das Hub-

schraubergeschwader. Hierzu wurde die Staatsgrenze in zwei Abschnitte geteilt: einmal in die Staatsgrenze nördlich der Donau bis zum Dreiländereck Deutschland, Tschechien und Österreich (Einsatzgebiet Eule Nord) und einmal in die Staatsgrenze südlich der Donau bis zum Dreiländereck Ungarn,

Burgenland und Steiermark (Einsatzgebiet Eule Süd). Die Stützpunkte in Langenlebarndorf und beim Gendarmerieeinsatzkommando in Wiener Neustadt wurden in der Übergangsphase bezogen, bis die Stützpunkte in Punitz und Allentsteig fertiggestellt waren. Das Hubschraubergeschwader in Aigen betrieb in der Anfangsphase beide Stützpunkte, bis die Hubschrauberflotte OH-58 für den Grenzraumüberwachungseinsatz adaptiert war. Am 1. Dezember 1997 nahm das Aigener Geschwader den Vollbetrieb bei der Assistenzleistung auf.

Der Assistenzeneinsatz an der Staatsgrenze wurde seit damals mehrere Male verändert. So wurde er ab 22. Dezember 2007 als sicherheitspolizeilicher Assistenzeneinsatz des Bundesheeres nach der „Schengen-Erweiterung“ im Hinterland durchgeführt, bis er am 15. Dezember

Eine Alouette III in ihrer Verwendung als Notarzthubschrauber.



FOTO: NATIONALPARK GESÄUSE/ANDREAS HOLLINGER

2011 endete. Nach vier Jahren ohne Grenzeinsatz im Burgenland begann im September 2015 der sicherheitspolizeiliche Assistenz-einsatz „Migration“ des Bundesheeres zur Grenzraumüberwachung

im Zuge der damaligen Migrations- und Flüchtlingskrise. Auf die Tätigkeit der Hubschrauberbesatzungen wirkte sich die Bezeichnung jedoch kaum aus, diese blieb de facto unverändert.

In der Überwachungsphase wird ohne Lichterführung (Operating Black) hörbereit geflogen. Das bedeutet, dass Funkstille auf allen Frequenzen herrscht, bis es zu einem Einsatz kommt. Die Einsatzverfahren richten sich nach den Anforderungen des Innenministeriums. In erster Linie wird nach Schleppern (Fahrzeugen) und illegalen Grenzgängern gefahndet. Bei der Überwachung der Grenzen und bestimmter Räume wirken die Hubschrauber vorwiegend präventiv. Sie sind nicht zur aktiven Verfolgung von illegalen Grenzgängern vorgesehen, sondern als fliegende Beobachtungsplattformen. Dabei werden Informationen über die Position illegaler Grenzgänger weitergegeben, bis diese von der Bodentruppe gestellt werden können.

Für die Hubschrauberbesatzung brachte der Assistenz-einsatz einige Vorteile. Einerseits wurden technische Systeme beschafft, welche die Punkt-orientierung und Nachtauglichkeit (Night-Vision-Goggles) der Maschine wesentlich verbesserten, andererseits konnte die Einsatzfähigkeit der Besatzungen und des Gerätes aufrechterhalten werden.

KATASTROPHENHILFSEINSÄTZE ÖSTERREICH

Die Alouette III war seit Beginn ihrer Nutzung im Österreichischen Bundesheer an zahlreichen Einsätzen zur Hilfeleistung bei Elementarereignissen und Unglücksfällen außergewöhnlichen Umfangs gem. § 2 Abs. 1 lit. b Wehrgesetz beteiligt. Alle Einsätze können aufgrund der immensen Anzahl von vielen Tausend nicht angeführt werden, einige besondere zeigen aber das Spektrum der Einsatzmöglichkeiten der Alouette III.

Seit Beginn ihrer Nutzung war die Alouette III an zahlreichen Einsätzen im In- und Ausland beteiligt und konnte sich besonders im Gebirge bewähren.



TSCHERNOBYL-EINSATZ

Am 28. April 1986 wurden erhöhte Werte von Radioaktivität in Österreich festgestellt. Grund dafür war die Explosion des Reaktors im Kernkraftwerk Tschernobyl (damals Sowjetunion, heute Ukraine) am 26. April 1986. Ab 1. Mai 1986 wurde das Österreichische Bundesheer zur Assistenzleistung eingesetzt. Durch das Hubschraubergeschwader 2 wurden Lebensmittel- und Bodenproben aus dem Bundesgebiet zentral in Flughäfen gesammelt und von dort mittels Flächenflugzeugen in das Forschungszentrum Seibersdorf gebracht.

GRUBENUNGLÜCK LASSING

Im Juli 1998 löste das Grubenunglück in Lassing (Steiermark) Betroffenheit weit über die Grenzen der Obersteiermark hinausgehend aus. Der Fliegerhorst Fiala-Fernbrugg war Landeplatz für eine CH-53, die ein Spezialbergegerät aus Deutschland einflog. Das Hubschraubergeschwader stellte den Notarzhubschrauber, und an mehreren Tagen flog eine Alouette III Pumpen und Material mittels Außenlast zum Unglücksort.

LAWINENUNGLÜCK GALTÜR UND VALZUR

Am 26. Jänner 1999 kam es in den westlichen Bundesländern nach tagelangen starken Schneefällen zu akuter Lawinengefahr, wodurch mehrere Täler von der Außenwelt abgeschnitten wurden. Ab dem 12. Februar versorgte eine Alouette III vom Hubschrauberstütz-

punkt Schwaz eingeschlossene Gebiete mit Medikamenten und Lebensmitteln. Nach und nach wurde mit bis zu zwölf Alouette III und AB212 die Versorgung der eingeschlossenen Personen in den unerreichen Gebieten durchgeführt. Am 23. und 24. Februar 1999 verwüsteten Staublawinen das Paznauntal, wobei 38 Menschen ums Leben kamen. Neben den Alouette III transportierten insgesamt 47 Hubschrauber verschiedener Nationen 18 132 Menschen und etwa 270 000 kg Versorgungsgüter.

SEILBAHNKATASTROPHE KAPRUN

Am 11. November 2000 ereignete sich die Seilbahnkatastrophe vom Kitzsteinhorn. Sofort wurde der Notarzhubschrauber „Christoph“ von Aigen in Richtung Talstation verlegt. Die militärische Einsatzbereitschaft (ein zusätzlicher Hubschrauber) wurde zur Verstärkung nach Kaprun geordert. Für die Bergung der 155 Todesopfer und die Versorgung der Einsatzkräfte wurden je zwei Alouette III und AB212 in der Transportversion unter der Einsatzleitung des Aigener Hubschraubergeschwaders betrieben. Die Hauptaufgabe erstreckte sich auf den Abtransport der Toten vom Unglücksort in das Gerichtsmedizinische Institut nach Salzburg. Dieser tragische Einsatz konnte nach einer Woche abgeschlossen werden.

HOCHWASSER TIROL

In der Nacht von 23. auf 24. August 2005 kam es in Westösterreich zu star-

ken Regenfällen. Schon in der Früh wurde der Hubschrauberstützpunkt Schwaz alarmiert, um der Bevölkerung im Paznaun- und Lechtal Hilfe zu leisten. In der Folge wurden mittlere Transporthubschrauber der Luftstreitkräfte nach Landeck in Bewegung gesetzt. Die Alouette III übernahm die Versorgungsflüge mit Personal und Material ins zerstörte Paznauntal und stellte für die eingesetzten Heereskräfte den Notarzhubschrauber. Mit bis zu zehn Maschinen stellte das Geschwader die meisten Hubschrauber einer Type. Nicht nur in Tirol, sondern auch in Vorarlberg operierte ständig eine Alouette III, um Hilfe aus der Luft zu bringen.

WALDBRANDEINSÄTZE

Das Jahr 2006 war gekennzeichnet durch die Waldbrände in Ebensee, Taxenbach, Mötztal und Pfunds. Mit den Feuerwehren bekämpften die Aigener Hubschraubersoldaten bereits seit den 1970er-Jahren Brände in unwegsamen

und hochgebirgigen Regionen Österreichs, wobei die grundlegende Entwicklungsarbeit auf das Zusammenwirken der Hubschrauberbesatzungen mit den Feuerwehrkameraden zurückzuführen ist. Die Zusammenarbeit mit den Landesfeuerwehrverbänden ist unerlässlich in der Bekämpfung der Wald-



FOTO: BUNDESHEER/BERNHARD HUBER

EINSÄTZE DER ALOUETTE III 2009 BIS 2023 (AUSZUG)

April 2009: Großflächiger Waldbrand in der Kranebitter Klamm bei Innsbruck (Tirol). Mit bis zu fünf Hubschraubern, Alouette III und Agusta Bell 212, des Bundesheeres wurden Lösch- und Transportflüge durchgeführt. Nach fünf Tagen konnte „Brand aus“ gegeben werden.

Juli 2010: Katastrophale Unwetterschäden im Sölkatal (Steiermark). Eine Luftbrücke zur Versorgung von Mensch und Tier wurde errichtet, bei der zwei bis drei Alouette III eingesetzt waren.

Juli 2012: Eine Mure verursachte im hochwasserverwüsteten St. Lorenzen im Paltental (Steiermark) erhebliche Sachschäden. Zahlreiche Erkundungsflüge mit der Alouette III wurden durchgeführt.

März 2014: Großbrand am Hochmadkopf in Absam (Tirol). Neben mehreren zivilen Hubschraubern standen zwei Alouette III, eine Agusta Bell 212 und eine S-70 „Black Hawk“ im Assistenzeinsatz, der mehrere Tage dauerte.

August 2014: Ein Höhlenforscher verunglückte in der Jack-Daniels-Höhle bei Abtenau im Tennengau (Salzburg). Eine für Nachtflüge mit Night-Vision-Goggles ausgerüstete Alouette III führte die Bergung durch und brachte den verletzten Forscher in das LKH Salzburg.

November 2018: Bergunfall einer Alpinistin in Ramsau am Dachstein (Steiermark). Nachtbergung durch eine Alouette III mit Night-Vision-Goggles-Equipment mit der Bergrettung.

Jänner 2019: Schneechaos in der Obersteiermark sowie in Salzburg und in Tirol. Bis zu fünf Alouette III, auch die

MEDEVAC-Alouette III, waren mit anderen Hubschraubern des Bundesheeres für drei Wochen eingesetzt. Erkundungsflüge, Lawinensprengungen, Evakuierungsflüge sowie Material- und Versorgungsflüge wurden durchgeführt.

August 2020: Absturz eines Alpinisten am Dachstein (Steiermark). Eine Alouette III führte eine Nachtwindenbergrung mittels Night-Vision-Goggles in Zusammenarbeit mit dem örtlichen Bergrettungsdienst Ramsau und dem ÖAMTC (Christophorus 14) durch.

März 2021: Waldbrand in Sachsenburg (Kärnten). Zwei Alouette III standen im Assistenzeinsatz.

Juli 2021: Rettung zweier Bergsteiger am Grimming (Steiermark). Mit einer Windenbergrung in Zusammenarbeit mit der Bergrettung Stainach und dem ÖAMTC-Hubschrauber (Christophorus 14) wurden die beiden Männer geborgen.

Oktober 2021: Großwaldbrand in Reichenau/Rax (Niederösterreich). Zusammen mit zwei S-70 „Black Hawk“, Agusta Bell 212, Alouette III, Sikorsky CH-53 der Deutschen Bundeswehr sowie einem Löschflugzeug aus Italien wurden bei einem dreitägigen Assistenzeinsatz die Flammen bekämpft.

April 2023: Bergung eines schwerverletzten Schitourgeehers als Unterstützungsleistung für die Bergrettung Liezen/Admont am Warscheneck (Oberösterreich). Bei Schneefall und einbrechender Dunkelheit waren, neben der Bergrettung, auch zwei ÖAMTC-Hubschrauber (Christophorus 14 und 99) im Einsatz.

brände. Schon 1976, beim Waldbrand auf dem oberösterreichischen Rauherkogel, wurden die ersten Erkenntnisse der Alouette III gewonnen.

EINSATZÜBUNGEN

Um bei diversen Notfällen und Katastrophen besser vorbereitet zu sein, wird die Interoperabilität mit vielen Blaulicht-Organisationen durch gemeinsame Übungen gefördert und verbessert. Regelmäßig stehen daher Aufträge mit Feuerwehren, verschiedenen Rettungsorganisationen wie dem Roten Kreuz,

der Bergrettung, der Rettungshundebrigade, der Wasserrettung, der Höhlenrettung und den Grubenwehren auf der Jahresplanung. Die Besatzungen der Alouette III konnten bei diesen Übungen ihre Fertigkeiten verbessern, um im Ernstfall einen effizienten und sicheren Einsatz zu gewährleisten.

AUSLANDSEINSÄTZE

Von 2009 bis Ende 2023 waren Hubschrauber des Österreichischen Bundesheeres durchgehend in Bosnien und Herzegowina bei EUFOR/ALTHEA eingesetzt. Bereits davor war die Alouette III von 2005 und 2006 in Bosnien



FOTO: BUNDESHEER/BERNHARD HUBER

EUFOR/ALTHEA 2005 BIS 2006

Österreich hatte von Dezember 2005 bis Dezember 2006 das Kommando über EUFOR/ALTHEA, Multinational Task-Force North, in Tuzla/Bosnien und Herzegowina. Die Anfrage zur Bereitstellung erfolgte am 12. September 2005 durch das Kommando der Luftstreitkräfte. Mit überwiegender Bereitschaft des Kadern sowie in Kooperation mit der Fliegerwerft Aigen wurden die Vorbereitungen getroffen, die nach zweieinhalb Monaten eine Verlegung in den Einsatzraum ermöglichten. Vorbereitend bedurfte es der Verlegung von vier Containern auf dem Landweg, die Einsatzgerät, Wartungsmaterial, Versorgungsgüter etc. beinhalteten. Am 15. Dezember 2005 hoben drei Alouette III vom Fliegerhorst Fiala-Fernbrugg in Richtung Bosnien und Herzegowina ab. Das Personal für diesen Einsatz bestand aus

- ▶ einem Offizier „Heli-Ops“, der Hubschraubereinsätze plante und koordinierte,
- ▶ zwei Einsatzpiloten,
- ▶ einem Werkmeister,
- ▶ zwei Luftfahrzeugwarten,
- ▶ einem Flugsicherungs-Unteroffizier als Einsatzunteroffizier,
- ▶ einem Kanzlei-Unteroffizier und
- ▶ zwei Luftfahrzeugwarten der Fliegerwerft Aigen.

Dieses, im internationalen Vergleich zu anderen Fliegerelementen, personell kleine Element betrieb zwei Alouette III operativ, eine dritte diente als Reserve. Vorwiegend kamen die Hubschrauber als rasche Transportmittel für Verbindungsflüge, aber auch für Aufklärungs- und Erkundungsflüge zum Einsatz. Weiters bestand die Mög-

lichkeit, Krankentransporte mit ihnen durchzuführen. So wurden bei dem einjährigen Auslandseinsatz bei mehr als 1 100 Flügen über 600 Flugstunden geleistet und über 2 100 Personen transportiert.

Beachtlich ist, dass das Hubschraubergeschwader in Aigen diesen Einsatz auch bei weiterer Erfüllung der übrigen permanenten Aufträge durchführen konnte, wie

- ▶ Grenzüberwachung mit Tag- & Nachtbesetzung,
- ▶ Notarzhubschrauberdienst in Zeltweg,
- ▶ Hubschrauberstützpunkte Schwaz & Klagenfurt,
- ▶ Schwergewichtsaufträge wie Night-Vision-Goggles-Kurse und Hochgebirgslandekurse,
- ▶ Hochwassereinsatz an der March,
- ▶ Waldbrandeinsätze in Silz, Taxenbach und Ebensee,
- ▶ Luftraumsicherungsoperationen während der österreichischen EU-Präsidentschaft sowie des Papstbesuches in Bayern,
- ▶ zahlreiche Übungen, sonstige Einsätze und Aufträge.

KFOR 2007 BIS 2009

Bereits kurze Zeit nach der Beendigung des ersten militärischen Auslandsauftrages plante das Aigener Hubschraubergeschwader den nächsten. Diesmal galt es, die KFOR-Truppe zu unterstützen. Geplant waren zwei Alouette III, wobei eine operativ und die zweite als Reservehubschrauber eingesetzt wurde. Die Alouette III wurde nach ihrem ersten Auslandseinsatz mit beschusssicheren Kevlarmatten ausgestattet, zusätzlich wurden crashsichere Sitze für die Besatzung eingebaut.

und Herzegowina (EUFOR/ALTHEA) und von 2007 bis 2009 im Kosovo (KFOR). Der Auftrag war das Bereitstellen eines 24/7-Notarzthubschrauberdienstes sowie das Durchführen von Verbindungsflügen.

Ständig waren zwei einsatzbereite Besatzungen vor Ort sowie eine Ersatzmaschine mit der gleichen Ausstattung, um den Betrieb aufrechtzuerhalten. Zusätzlich gab es eine Maschine für Trainingszwecke, damit die Besatzungen vor Ort üben konnten, ohne die Hauptressource zu belasten. Somit waren immer drei bis fünf Alouette III gleichzeitig im Einsatzraum. Die Maschine hat sich dort vor allem deshalb bewährt, da für ihren Betrieb relativ wenig Personal nötig war.

DIE ALOUETTE III IN LANGENLEBARN

Ab dem Herbst 2008 mussten die Fluglehrer der Lehrabteilung Hubschrauber und die Techniker der Abteilung Hubschraubertechnik der Flieger- und Fliegerabwehrtruppschule (FIFIATS) aus Langenleobarn (Niederösterreich) selber wieder in die Ausbildung und wurden auf dem Hubschraubertyp Alouette III in Aigen im Ennstal eingeschult. Nach jahrzehntelanger Erfahrung auf dem bisherigen Schulungs- und Verbindungshubschrauber Agusta Bell 206 war es nun notwendig, die nötige Sicherheit in der Steuerung der Alouette III zu erlangen, um damit die neuen Flugschüler ausbilden zu können.

Viele Ausbildungsunterlagen und Flugverfahren mussten angepasst und immer wieder trainiert werden. Bereits 2010 wurde mit den ersten Ausbildungsflügen in Langenleobarn mit der Alouette III begonnen. 2011 startete für die Fluggruppe 51 die erste Grundausbildung mit dieser Hubschraubertypen.

Die Hubschrauberausbildung gliedert sich in zwei Lehrgänge:

- ▶ Grundausbildung (Militärpilotenlehrgang Teil 1);
- ▶ Einsatzpilotenausbildung (Militärpilotenlehrgang Teil 2).

In der Grundausbildung lernt der Flugschüler den Hubschrauber unter Sichtflugregeln – außerhalb von Wolken – sicher von einem Flugplatz zu einem anderen Flugplatz zu steuern und bei Tag und bei Nacht sicher zu starten, zu navigieren und zu landen. Diese Flüge müs-



FOTO: BUNDESHEER/BERNHARD HUBER



FOTO: BUNDESHEER/CHRISTIAN PUTZ



FOTO: BUNDESHEER

sen selbst geplant, vorbereitet und auch nachbereitet werden. Genauigkeits- und Geschicklichkeitsflüge sowie Notverfahren werden ebenfalls trainiert.

Beim Genauigkeitsflug ist der Hubschrauber nach genauen Vorgaben vorwärts, seitwärts und rückwärts im Schwebeflug zu führen. Der Geschicklichkeitsflug beinhaltet Geschwindigkeitsveränderungen, Kurvenflug im Horizontal-, Steig- und Sinkflug sowie Achterschleifen zu fliegen. Die Notverfahren beziehen sich auf das Landen ohne Triebwerksleistung auf einem definierten Landebereich (Autorotation) und das Fliegen des Hubschraubers ohne Hydraulikunterstützung.

Dieser Ausbildungsabschnitt dauert etwa sechs Monate. Jeder Flugschüler

absolviert dabei etwa 65 Flugstunden und wird dadurch zum Jungpiloten. Zusätzlich wird die Grundsicherung dafür genutzt, um neue Fluglehrer auszubilden. Die Fluglehreranwärter begleiten die Flugschüler unter Aufsicht und erlangen dadurch die Qualifikation des Fluglehrers.

In der Einsatzpilotenausbildung danach lernen die Jungpiloten den Hubschrauber außerhalb von Flugplätzen in speziellen Verfahren, die für den Einsatz notwendig sind, sicher zu fliegen:

- ▶ Außenlandungen;
- ▶ Verbandflug;
- ▶ Nachtflug mit Nachtsichtgeräten NVG (Night-Vision-Goggles);
- ▶ Hochgebirgslandungen – Winter;
- ▶ Notverfahren auf Simulator;
- ▶ Tiefflugausbildung;
- ▶ taktische Ausbildung;
- ▶ Windenflug;
- ▶ Außenlasttraining;
- ▶ Hochgebirgslandungen – Sommer.

Diese Verfahren werden vermittelt, um einen Auftrag – z. B. Transport, Überwachung oder Rettung – in allen Höhenbereichen, zu verschiedenen Tageszeiten fliegen zu können und dabei Gefahrenbereiche im Vorfeld zu erkennen. Diese Ausbildung dauert in etwa ein Jahr. Jeder Jungpilot absolviert dabei etwa 140 Flugstunden und wird danach zum Einsatzpiloten.

Insgesamt konnten bis 2023 mit der Alouette III 29 Flugschüler zu Einsatzpiloten und 16 Fluglehrer ausgebildet werden. In diesem Bereich der Pilotenausbildung wurden etwa 5 950 Flugstunden geflogen. Der Lehrabteilung Hubschrauber standen dafür sechs Alouette III zur Verfügung, die sich als „zuverlässige Wegbegleiter“ erwiesen.

Durch die guten Flugeigenschaften, die vielseitigen Einsatzmöglichkeiten, aber auch die erstaunlich einfache Technik konnten die Hubschrauberpiloten die notwendigen Fähigkeiten mit der Alouette III ideal erlernen. Besonders wegen der breiten Sichtmöglichkeit aus dem Cockpit und des Trainings von Landungen ohne Triebwerksleistung (Autorotation) wird dieser Hubschrauber den Flugschülern – aber auch den Fluglehrern – in guter Erinnerung bleiben.

Im Oktober 2023 ist den Jungpiloten der Fluggruppe 60, die letztmalig auf der Alouette III die Grundausbildung absolvierten, ein besonderes Highlight gelungen. Bei einem Navigationstrai-

ning wurde ein Flug mit drei Alouette III von Langenleobarn über Salzburg und Erfurt nach Bückeberg zum internationalen Hubschrauberausbildungszentrum der Deutschen Bundeswehr durchgeführt. Grund für diesen Flug war, dass der vorangegangene internationale Flug auf PC7 abgesagt werden musste. Auf diese Weise konnte dieser Flug auf Hubschrauber nachgeholt werden und internationale Erfahrung besonders aufgrund schwieriger Wettersituationen gemacht werden.

Neben der Rolle des Schulungshubschraubers ergaben sich durch die Alouette III für die Piloten der Lehrabteilung Hubschrauber auch neue Einsatzaufgaben. Durch die Winde und den Außenlasthaken konnten nun unterschiedliche Transporte durchgeführt werden. Neben der Haupttätigkeit in der Pilotenausbildung konnten die Fluglehrer, Bordtechniker und Techniker auch bei mehreren Einsätzen die Bodentruppen aus der Luft unterstützen. Bei den Migrationsbewegungen 2015 wurden aus der Kaserne in Straß (Steiermark) Grenzüberwachungsflüge mit Wärmebildkameras durchgeführt, um über Aktivitäten an der Staatsgrenze zu informieren.

Alouette III

Bei Waldbränden wurden mit den Hubschraubern aus Langenleobarn die Löscharbeiten vor allem mit Wasserflügen, aber auch mit Personen- und Materialtransporten unterstützt. Ende Oktober 2021 war die Alouette III beim großen Brand in Hirschwang (Niederösterreich) im Einsatz. Im Juli 2022 bekämpfte sie ein Feuer am Truppenübungsplatz Großmittel. Eine angrenzende Gasregelanlage war bedroht, deshalb musste eine Ausbreitung in diese Richtung unbedingt verhindert werden.

Vor allem in den Wintermonaten waren die Hubschrauber und Crews der FIFLATS auch in Assistenz- bzw. Lawinenbereitschaft und erhielten bei Bedarf einen Einsatzbefehl. Am 19. Jänner 2021 erfolgte eine solche Alarmierung nach starken Schneefällen. Daraufhin wurden Versorgungsflüge durchgeführt und Unterstützungsleistungen bei einem Lawinenabgang in Schwendau im Zillertal (Tirol) geleistet.

Insgesamt war die Alouette III bei der FIFLATS in Langenleobarn etwa 14 Jahre in Verwendung (2009 bis 2023). Damit konnten etwa 18 000 Flugstunden sicher absolviert werden, bei denen die Hubschrauber einen wertvollen Beitrag in der Pilotenausbildung und bei Einsätzen leisteten.

Autorengemeinschaft Sonderheft

Sonderlackierung zum Jubiläum
„50 Jahre Alouette im Bundesheer“



FOTO: BUNDESHEER/WIEDERSTEIN

FESTE & JUBILÄEN

Die Alouette III kann auf zahlreiche Jubiläen zurückblicken, die Meilensteine ihrer Leistungsfähigkeit sind.

Am 26. Juli 1980 feierte das Hubschraubergeschwader 2 das 20-jährige Jubiläum der Aufstellung der Hubschrauberstaffel in Aigen. Die 50 000. Flugstunde beim Österreichischen Bundesheer flog die Alouette III am 30. September 1983. Zum selben Zeitpunkt hatte die Typenwerft Aigen die erste Grundüberholung einer Alouette III abgeschlossen.

„70 Jahre Fliegerhorst Aigen im Ennstal“, „40 Jahre Hubschraubergeschwader“ und „40 Jahre Alouette III im Bundesheer“ – diese drei Jubiläen wurden am 21. September 2007 am Fliegerhorst Fiala-Fernbrugg gefeiert. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Alouette III bereits mehr als 150 000 Flugstunden absolviert.

Am 22. September 2017 wurden auf diese Jubiläen zehn Jahre dazugerechnet und „80 Jahre Fliegerhorst“ sowie „50 Jahre Alouette III im Bundesheer“ gefeiert. Aufgrund ihres 50ers erhielt eine Alouette III – eine der ersten vier Maschinen, die 1967 in Österreich landete – eine Sonderlackierung, die bei diesem Anlass präsentiert wurde. Insgesamt waren nun bereits 181 650 Flugstunden mit diesem Hubschraubertyp beim Bundesheer absolviert worden.

Der letzte „große Auftritt“ der Alouette III ist somit kein Jubiläum, sondern der Festakt ihres Flyouts am 24. Mai 2024. An diesem Tag beendet sie nach 57 Jahren und beinahe 200 000 Flugstunden ihren Dienst im Österreichischen Bundesheer.



Eine Alouette III bekämpft den Großbrand im Rax-Gebiet (Niederösterreich) im Jahr 2021.

FOTO: BUNDESHEER/BÜSCH

Text: Autorengemeinschaft Mehrzweckhubschrauberstaffel
Titelfoto: Bundesheer/Bernhard Huber



HISTORIE ALOU

AUF EINEN BLICK



ETTE III

Die Alouette III war durch ihre vorausschauende Konstruktion und ihre Leistungsparameter ein Hubschrauber, der den Vergleich zu jüngeren Modellen lange nicht zu scheuen brauchte. Insbesondere ihre Leistungsfähigkeit in großen Höhen war und ist ein Markenzeichen dieser ausgereiften Type der zweiten Hubschraubergeneration.

CHARAKTERISTIK UND ENTWICKLUNG

Die Sud-Aviation SA-316B Alouette III ist ein leichter Transport- bzw. Mehrzweckhubschrauber mit einer Turbine. Er bietet Platz für sieben Personen und hat ein maximales Abfluggewicht von 2 200 kg. Der Erstflug mit dem in Frankreich entwickelten Prototyp SA 3160 erfolgte am 28. Februar 1959. 1961 begann die Serienproduktion der SA-316A in Frankreich, die verbesserte (im Bundesheer eingeführte) SA-316B flog erstmals im Juni 1968.

Die Alouette III wurde speziell für Flüge bzw. Arbeiten in großen Höhen (im alpinen Gelände) entwickelt und erwarb sich rasch eine Reputation für Rettungseinsätze. Die Landungen mit sieben Personen auf 4 810 m Höhe in der Nähe des Gipfels des Mont Blanc im Juni 1960 sowie im November 1960 im Himalaya auf 6 004 m mit zwei Personen und 250 kg Nutzlast an Bord waren eine Revolution in der damaligen Hubschrauberfliegerei.

Die Alouette III war der erste Panzerabwehr-Hubschrauber der Welt mit drahtgelenkten AS11/AS12 Panzerab-

wehrraketen. Weitere militärische Versionen waren beispielsweise mit ORB-31 Radar, Crouzet MAD und zwei Mk-46 Torpedos, un gelenkten Luft-Boden-Raketen, 20-mm-Kanonen usw. bestückt. Für maritime Operationen gab es Schwimmkörper statt Räderfahrwerk oder aufblasbare „emergency floats“.

ALOUETTE III IM BUNDESHEER

Die ersten vier Alouette III – 3E KA, 3E KB, 3E KC & 3E KD – kamen am 27. Jänner 1967 nach Österreich. Zunächst wurde die 1. HS-Staffel, damals in Hör-

sching, mit diesem Hubschrauber ausgerüstet. Der Austausch von Alouette II auf Alouette III bei der 2. Hubschrauberstaffel in Aigen im Ennstal erfolgte vom 3. Dezember 1973 bis zum 29. April 1975.

Ursprüngliche Pläne der Luftraumkommission sahen 1964 vor, Hubschrauber mit Panzerabwehr-Lenk- waffen, un gelenkten Raketen und Maschinengewehren aufzurüsten. Im Gegensatz zu den als erste Tranche beschafften Alouette III der 1. Staffel waren die als zweite Tranche für die 2. Staffel zulaufenden Versionen für diese Aufrüstung vorbereitet. Sie waren für die Bewaffnung verkabelt, mit

Die Alouette III während eines Einsatzes als Notarzthubschrauber im alpinen Gelände.



FOTO: ARCHIV MZHSSTA AIGEN

TECHNISCHE DATEN

Abmessungen:

- ▶ Länge: 10,03 m/12,82 m
- ▶ Höhe: 3,09 m
- ▶ Hauptrotor: 11,02 m
- ▶ Heckrotor: 1,91 m

Gewichte:

- ▶ Leergewicht: ~1 300 kg
- ▶ max. Abfluggewicht: 2 200 kg
- ▶ Besatzung/Passagiere: 1+6

Leistung:

- ▶ max. Geschwindigkeit: 113 ktn (210 km/h)
- ▶ Dienstgipfelhöhe: 6 500 m
- ▶ max. Außenlast: bis zu 750 kg
- ▶ max. Windenseillänge: 25 m
- ▶ max. Windenlast: bis zu 225 kg

Triebwerk:

- ▶ Type: Turbomeca Artouste IIIB
- ▶ Leistung: thermodynamische 880 WPS (Wellen-pferdestärken)
- ▶ max. Leistung: 570 WPS am Hauptrotor

Sonderausrüstungen

Krankentrage, Seilwinde, Außenlasthaken, Verkabelung für Wassertransportbehälter, Notarztausrüstung, GPS mit Kartendarstellung (Moving Map), Radarhöhenmesser, FLIR-System, Nightsun, Kreiselplattform, orange Verglasung für Basic IFR-Training, Nightvision-Goggles mit kompatibelem Cockpit (Beleuchtung, Filter), ELT-Peiler, Polizeifunkgerät.

Schaltern im Cockpit bestückt, inklusive Micro-Schalter, der bei der Belastung des Fahrwerkes die Waffen sicherte und der Kraftstofftank hatte eine spezielle selbstdichtende Hülle gegen etwaige Beschüsse. Äußerlich erkennbar ist diese Serie durch den APX-Viersiederdeckel in der Mitte der Kabinenverglasung. Im Herbst 1968 absolvierten die beiden damaligen Staffelkommandanten sogar einen „Raketenkurs“ in Frankreich.

Schon zu Beginn der Einführung der Alouette III wurde ihr „friedlicher“ Nutzen erkannt. So wurde auf dem Hubschrauberstützpunkt in Schwaz (Tirol) die Hubschrauberwindenbergung der Alouette III standardisiert und weiterentwickelt. Auch der ÖAMTC setzte am Beginn seiner Flugrettung Anfang der 1980er-Jahre auf die Alouette III als Notarzthubschrauber. Ab dem Jahr 1986 war ein Notarzthubschrauber „Christoph“ – eingebunden in den nationalen Hubschrauberrettungsdienst als Assistenzleistung/Amtshilfe für das BMI und das Land Steiermark – täglich einsatzbereit mit Piloten, Notarzt, Bordtechniker mit Notfallsanitäter-Ausbildung und Flugretter. Bis zur Einstellung dieses Primärrettungsdienstes mit 30. Juni 2001 wurden mehr als 8 300 reale Notarzthubschraubereinsätze durchgeführt.

Während ihrer beinahe sechs Jahrzehnte dauernden Nutzung im Österreichischen Bundesheer war die Alouette III an de facto allen wichtigen Einsätzen sowohl im Inland als auch im Ausland beteiligt. Vor allem bei den Katastrophenhilfs- und Rettungseinsätzen war sie unerlässlich für die positive Auftragserfüllung (siehe dazu Beitrag: Alouette III im Österreichischen Bundesheer, ab S. 8).

NUTZUNGSENDE

Am 1. Mai 1985 wurde die Serienproduktion der Alouette III in Frankreich eingestellt. Bis dahin waren dort 1 453 Stück Alouette III für 190 zivile und militärische Nutzer in 92 Staaten produziert worden. Hinzu kommen noch in Lizenz produzierte Maschinen, 60 Stück bei F+W Emmen in der Schweiz, ca. 230 Stück bei ICA in Brasov/Rumänien, ca. 300 Stück als „Chetak“ bei HAL in Bangalore/Indien sowie eine nicht näher bekannte Anzahl an Maschinen bei Fokker & Lichtwerk in

Die Leistungsfähigkeit der Alouette III zeigte sich vor allem beim Einsatz im Gebirge.



FOTO: BUNDESHEER/BERNHARD HUBER

WERKNUMMERN

- ▶ 3E-KA 1377
- ▶ 3E-KB 1378
- ▶ 3E-KC 1387
- ▶ 3E-KD 1418 (+ 23. Februar 1970)
- ▶ 3E-KE 1419
- ▶ 3E-KF 1460
- ▶ 3E-KG 1461
- ▶ 3E-KH 1544
- ▶ 3E-KI 1545
- ▶ 3E-KJ 1546
- ▶ 3E-KK 1547
- ▶ 3E-KL 1656
- ▶ 3E-LA 1472
- ▶ 3E-KM 1985
- ▶ 3E-KN 2058
- ▶ 3E-KO 2059
- ▶ 3E-KP 2064
- ▶ 3E-KQ 2065 (+ 12. Dezember 1984)
- ▶ 3E-KR 2079
- ▶ 3E-KS 2098
- ▶ 3E-KT 2099
- ▶ 3E-KU 2107
- ▶ 3E-KV 2172
- ▶ 3E-KW 2173 (+ 19. September 1975)
- ▶ 3E-KX 2177
- ▶ 3E-KY 2178
- ▶ 3E-KZ 2329
- ▶ 3E-LB 1501 (+ 01. Juli 1998)
- ▶ 3E-LC 1047

den Niederlanden. Weltweit sind von den in Frankreich produzierten Hubschraubern noch hunderte Maschinen sowohl im zivilen als auch im militärischen Einsatz. Aufgrund ihres Alters werden diese nach und nach ausgetauscht und durch modernere Typen ersetzt.

Wegen ihres damaligen Alters war das Nutzungsende der Alouette III im Österreichischen Bundesheer spätestens seit dem Jahr 2010 nur noch eine Frage der Zeit. 2020 sollte das Nutzungsende erfolgen, das aufgrund der ungeklärten Nachfolge auf das Jahr 2024 verschoben wurde, wenngleich nur mehr Teile der Flotte eingesetzt

werden konnten. Im Dezember 2022 landete der erste von insgesamt 36 Leonardo AW169 „Lion“ Hubschraubern in Österreich. Damit begann die etwa ein- einhalbjährige Phase des Parallelbetriebes beider Typen. Am 24. Mai 2024 endet die Ära der Alouette III im Österreichischen Bundesheer nach einer 57-jährigen Nutzungsdauer und insgesamt etwa 198 000 Flugstunden endgültig. Ab diesem Zeitpunkt wird sie der „Lion“ ersetzen und das Aufgabenspektrum der Luftstreitkräfte erweitern.

Autorengemeinschaft Sonderheft



FOTO: BUNDESHEER/FLORIAN MÜLLER



Im Dezember 2022 landete der erste von insgesamt 36 Leonardo AW169 „Lion“ Hubschraubern in Österreich. Dieses Ereignis war ein Meilenstein für das Österreichische Bundesheer und seine Luftstreitkräfte. Dieser moderne Mehrzweckhubschrauber wird das Bundesheer in vielfältiger Weise unterstützen. Von Truppentransporten bis hin zu Katastropheneinsätzen bietet der „Lion“ eine breite Palette von Einsatzmöglichkeiten, die den sich wandelnden militärischen und zivilen Anforderungen gerecht werden.



AW169 „LION“

NEUE ÄRA FÜR DAS BUNDESHEER



AW169

Die AW169 ist ein zehnsitziger, zweimotoriger Mehrzweckhubschrauber mit Turbinenantrieb, der vom italienischen Rüstungskonzern Leonardo hergestellt wird. Die Entwicklung begann 2008 unter dem Projektnamen XX9. Am 19. Juli 2010 wurde die AW169 auf der Farnborough International Airshow in Großbritannien erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Erstflug fand am 10. Mai 2012 statt, die Zulassung erfolgte im Juli 2015.

Von der AW169 gibt es verschiedene Ausführungen:

- ▶ AW169: Basisvariante für den zivilen Einsatz;
- ▶ AW169B: Militärische Variante, die dem zivilen Modell weitgehend entspricht und im Bundesheer für Schulungszwecke verwendet wird;
- ▶ AW169MA (Multiruolo Avanzato): Militärische Variante mit der Möglichkeit zur Bewaffnung, für Truppentransport, logistische Unterstützung, Luftnahunterstützung, Nachrichtengewinnung und Aufklärung.

Text: Redaktion TRUPPENDIENST
Fotos: Bundesheer/Daniel Trippolt



MILITÄRISCHE NUTZUNG

Die militärischen und polizeilichen Nutzer des AW169 Hubschraubers finden sich in diversen Staaten auf unterschiedlichen Kontinenten:

- ▶ **Argentinien:** Die Gendarmería Nacional Argentina ist der erste Polizeikunde, der 2017 den ersten AW169 erhielt.
- ▶ **Italien:** Die italienischen Streitkräfte betreiben aktuell zwei AW169B und haben mehrere Maschinen bestellt, die ab Ende 2024 ausgeliefert werden. Die Carabinieri (italienische Teilstreitkraft) haben 15 Stück AW169 beschafft, die derzeit ausgeliefert bzw. produziert werden. Die Guardia di Finanza (Finanzpolizei/Zoll) hat 22 Stück AW169 bestellt, von denen einige ausgeliefert wurden, jedoch ging eine Maschine bei einem Absturz verloren.
- ▶ **Katar:** Die katarische Luftwaffe hat vier AW169-Hubschrauber.
- ▶ **Österreich:** Das Bundesheer hat die Beschaffung von insgesamt 36 Stück AW169 „Lion“ vertraglich fixiert, 12 Stück AW169B als Schulungsmaschinen und 24 Stück in der Version AW169MA.

TECHNISCHE DATEN

Mit einer Länge von 14,65 m, einer Höhe von 4,29 m und einer Breite von 3,28 m bietet der AW169 „Lion“ Platz für verschiedene Einsatzszenarien. Der Hauptrotordurchmesser hat 12,12 Meter, während der Heckrotordurchmesser 2,40 Meter beträgt. Der Hubschrauber hat ein Leergewicht von etwa 3 270 kg und kann je nach Modell ein maximales Abfluggewicht zwischen 4 800 kg



Der AW169 „Lion“ in der Luft über ...



(AW169B) und 5 100 kg (AW169MA) erreichen. Mit einem Tankinhalt von 1 130 Litern hat der AW169 eine maximale Flugdauer von 3 Stunden und 55 Minuten bei einer Reichweite von 748 km. Die maximale Flughöhe beträgt 4 572 Meter, die Maximalgeschwindigkeit 281 km/h.

Der Hubschrauber ist mit zwei Pratt and Whitney PW210A1 „HP“ Triebwerken ausgestattet, die eine maximale Leistung von jeweils 825 PS bieten. Das Glascockpit verfügt über drei Aktiv-Matrix-Displays, ein Flight Management System, ein Wide Area Augmentation System und ein Airborne Collision Avoidance System von Rockwell Collins. Der „Lion“ bietet Platz für eine Besatzung von zwei Piloten und einen Bordtechniker, sowie neun Passagieren – insgesamt 12 Personen.

Zusätzlich kann der Hubschrauber eine Außenlast von bis zu 1 500 kg (externer Frachttransport) oder 800 kg (externer Personenfrachttransport) tragen. Eine Rettungswinde mit einer maximalen Tragkraft von 249 kg und einer Seillänge von 88,40 m ist ebenfalls vorhanden. Diese Erweiterungen ermöglichen eine erhöhte Nutzlast, Reichweite und die Einhaltung neuester Standards. Das macht den „Lion“ zu einem leistungsfähigen und kosteneffizienten Werkzeug für verschiedene zivile und militärische Einsätze.

DIE BESCHAFFUNG

Das Österreichische Bundesheer stand vor der Herausforderung, seine veralteten Alouette III Hubschrauber aufgrund technischer Gründe bis Ende 2023 aus dem Dienst zu nehmen. Um diese Lücke zu füllen und gleichzeitig die Auftragserfüllung zu gewährleisten, wurde mit Ministerratsbeschluss vom August 2019 ein Hubschrauber- und Mobilitätspaket beschlossen. Nach monatelanger Prüfung und unter Einbeziehung von Experten, ergab sich

... und auf dem Boden des Fliegerhorstes Vogler in Horsching bei Linz.



eine Kooperation mit dem italienischen Rüstungskonzern Leonardo, die als die beste Option beurteilt wurde. Im Herbst 2020 gab das Bundesministerium für Landesverteidigung bekannt, 18 Exemplare der AW169 zu bestellen. Der Vertrag mit Leonardo wurde am 20. Dezember 2021 unterzeichnet. Durch das Ziehen einer Option wurden im Jahr 2022 weitere 18 Hubschrauber bestellt. Die Auslieferung des „Lion“ begann im Dezember 2022. Der Wert der gesamten Anschaffung beträgt etwa 800 Millionen Euro (inkl. Umsatzsteuer).

STANDORTPLANUNG

Der AW169 „Lion“ wird in den Ausbildungsflugbetrieb des Bundesheeres integriert um eine Vielzahl von Aufgaben und Einsätzen zu unterstützen, darunter Truppentransporte und Katastrophenschutz Einsätze. Die geplante Verteilung der Leonardo AW169-Hubschrauber sieht vor, dass je eine Einsatzstaffel von zwölf Maschinen in Aigen im Ennstal und in Langenlebarn stationiert wird. Zusätzlich werden an der Flieger- und Fliegerabwehrtruppenschule in Langenlebarn zwölf weitere Hubschrauber, primär für die Ausbildung, aber auch für Einsatzaufgaben verwendet werden.

Um eine effektive Abdeckung des gesamten Bundesgebietes sicherzustellen,

sind auch temporäre Hubschrauberstützpunkte in Vorarlberg, Tirol und Kärnten geplant oder bereits in Errichtung. Diese Stützpunkte ermöglichen es, den „Lion“ in diesen Regionen zu betreiben, um schnell auf Einsätze oder Notfälle in diesen Gebieten reagieren zu können.

INVESTITION IN DIE SICHERHEIT

Die Entscheidung für den Leonardo AW169 als neuen Mehrzweckhubschrauber des Österreichischen Bundesheeres beruhte nicht nur auf seinen technischen Spezifikationen, sondern auch auf den Vorteilen einer Kooperation mit Italien. Diese Partnerschaft erstreckt sich über den gesamten Le-

benszyklus des Hubschraubers, von der Beschaffung über die Ausbildung und den Betrieb bis hin zur Logistik und Materialerhaltung.

Mit der Einführung des „Lion“ setzt das Bundesheer einen Schritt in Richtung Modernisierung seiner Hubschrauberflotte. Seine Leistungsfähigkeit ermöglicht es, ein breites Aufgabenspektrum effektiv und effizient zu unterstützen – sowohl im Inland als auch im Ausland. Mit seiner Einführung ist das Österreichische Bundesheer für die Herausforderungen der Zukunft gerüstet und kann damit die Sicherheit des Staates effizienter gewährleisten.

Redaktion TRUPPENDIENST



AUSSTATTUNG & MISSIONSPAKETE

AUSSTATTUNG

- ▶ Autopilot
- ▶ Wetterradar
- ▶ Rettungswinde
- ▶ Außenlasthaken
- ▶ Traffic Alert and Collision Avoidance System
- ▶ Helicopter Terrain Awareness and Warning System
- ▶ Synthetic Vision System
- ▶ Adaptive Variable Speed Rotor
- ▶ Obstacle Proximity LIDAR System

MISSIONSPAKETE

- ▶ Selbstschutzsystem
- ▶ Militärische Aufklärung
- ▶ diverse Waffensysteme
- ▶ SAR & CASEVAC
- ▶ SOF



„VETERANEN“ DER

DIE ALOUETTE III BEGLEITETE OBERST
ARMIN GRÖBNER IN IHRER GESAMTEN

Text: Gerold Keusch
Titelfotos: Bundesheer/Daniel Trippolt



LÜFTE

RUDI EINHAUER UND VIZELEUTNANT MILITÄRZEIT

Die Alouette bestreitet 2024 ihr 57. Dienstjahr. Das ist deutlich länger, als ein Soldat im Österreichischen Bundesheer dienen kann. Und es ist eine beeindruckende Lebensdauer für ein technisches Gerät, das ständig im Einsatz war. Oberst Rudolf Einhauer und Vizeleutnant Armin Gröbner hat die Alouette III ihr gesamtes dienstliches Leben lang begleitet. Im Gespräch mit dem TRUPPENDIENST blicken sie auf ihre gemeinsame Zeit mit diesem Hubschrauber zurück.



Eine Alouette III beim Start auf dem Fliegerhorst Fiala-Fernbrugg in Aigen im Ennstal. Unzählige Male starteten Rudolf Einhauer und Armin Gröbner an diesem Ort in die Lüfte.

„Die Alouette war zweifellos ihrer Zeit voraus. Mit ihrer leistungsstarken Turbine und der damals bahnbrechenden Winde war sie eine wegweisende Maschine. Ihre technologische Überlegenheit und Vielseitigkeit haben sie zu einem echten Meilenstein in der Luftfahrtgeschichte gemacht“, schwärmt Armin Gröbner über den Hubschrauber, mit dem er viele tausend Stunden in der Luft, im Hangar, auf Übungen und im Einsatz verbracht hat. Der 60-Jährige Vizeleutnant stammt aus Tirol. Nachdem er 1985 die Fachschule für Werkzeug- und Maschinenbau in Fulpmes absolviert hatte, trat er seinen Grundwehrdienst als Pionier in Schwaz an. Auf dem dortigen Hubschrauberstützpunkt kam er mit der Alouette III in Kontakt, wo zwei dieser Maschinen stationiert waren. „Mein Interesse an Technik und Maschinenbau trieb mich 1986 dazu, nach Aigen zu gehen, um Wart I. Klasse und Bordtechniker zu werden. Bis 2004 war ich in der 1. Staffel, dann ergab sich die Gelegenheit, nach Tirol zurückzukehren. Ein Kamerad ging in den Ruhestand, ich übernahm seine Stelle und blieb für die nächsten elf Jahre in Schwaz.“ An den Hubschrauberstützpunkten Schwaz und Klagenfurt waren ständig bis zu zwei Hubschrauber mit Besatzungen stationiert. Im Jahr 2015 wurden die beiden Stützpunkte geschlossen, 2016 wieder aktiviert, jedoch nicht mehr dauerhaft auch mit

einer Besatzung. Eröffnet wurden diese Ende der 1960er-Jahre, als die Alouette III noch in Hörsching stationiert war, um die Maschine in Österreich flächendeckend einsetzen zu können. Schwaz war insofern ein idealer Standort, da von dort aus alle neun Tiroler Bezirke innerhalb einer halben Stunde erreichbar sind. „Seit 2016 bin ich wieder in Aigen, weil mir meine Tätigkeit als Alouette-Bordtechniker so gut gefällt. Mittlerweile habe ich auch meinen Lebensmittelpunkt in die Steiermark verlegt, da meine Gattin aus dieser Region stammt.“

Neben Armin sitzt Rudolf Einhauer. Der mittlerweile pensionierte Oberst, Jahrgang 1957, hat hunderte Flugstunden mit dem Vizeleutnant verbracht. Im Jahr 1978 begann der gebürtige Kärntner seine Laufbahn als Einjährig-Freiwilliger, bevor er an die Theresianische Militärakademie ging und 1982 ausmusterte. Noch auf der Militärakademie begann er die Pilotenausbildung. Im April 1983 kam er mit zwei Kameraden als junger Hubschrauberpilot nach Aigen und wurde Teil der 1. Staffel. 1985 erlangte Rudi den Status Einsatzpilot. „In der Staffel genossen wir ein angenehmes Arbeitsleben, geprägt von dem Aigener Geist. Der besagt, dass wir zuerst unsere Aufgaben erledigen und uns erst dann um alles andere kümmern“, blickt der Oberst auf diese Zeit zurück. „1995 wurde ich überraschend

zum Flugsicherheitsoffizier in das Geschwaderkommando berufen. 1997 begann meine dreieinhalbmonatige Ausbildung zum Flugsicherheitsoffizier in den USA, in Albuquerque in New Mexico. Dort gelang es mir als erster Österreicher diese Ausbildung mit Auszeichnung abzuschließen, worauf ich noch heute sehr stolz bin. Darüber hinaus erhielt ich die Ehrenbürgerschaft von Albuquerque, wie das dort Tradition ist, wenn man zu den Besten eines Kurses gehört.“ Sein weiterer Weg führte den passionierten Piloten und Soldaten nach Langenlebarn und Salzburg, bevor er schließlich in Wien landete. Ab 2008 war er dort Referatsleiter für den Flugsicherheitsdienst. Im Oktober 2022 trat er seinen Ruhestand an.

Obwohl Rudi die Garnison Aigen bereits 2000 offiziell verlassen hatte, war er nie wirklich weg. Als Stabpilot, so werden jene Piloten bezeichnet, die keinen Piloten-Arbeitsplatz in einer Staffel haben, aber dennoch fliegen, blieb er mit der Garnison und mit „seinem Hubschrauber“, der Alouette III, verbunden. Die Masse seiner Flugstunden absolvierte er auf diesem Modell, das ihn während seiner gesamten Laufbahn begleitete. Daneben flog er etwa 15 andere Hubschraubertypen, darunter die Boe-

ing CH-47D „Chinook“, die Mi-171 der kroatischen Streitkräfte oder die H125 „Écureuil“, der direkte Nachfolger der Alouette III. Kein anderer Hubschrauber war so unkompliziert zu bedienen wie die Alouette.

GEMEINSAME ZEIT

Rudi und Armin verbindet eine jahrelange Kamerad- und Freundschaft, die sich im Laufe der vielen gemeinsamen Jahre gefestigt hat. Bei ihren Aufträgen, die sie als Team ausschließlich mit der Alouette erfüllten, haben sich die beiden Männer nicht nur unterstützt –

sie konnten sich blind aufeinander verlassen. Nun blicken sie auf ihre gemeinsamen Erlebnisse zurück.

„38 Jahre habe ich mittlerweile mit der Alouette verbracht. Mit meinen fast 5 000 Flugstunden fühle ich mich wie ein Senior“, lacht Armin. „Das bin ich bereits, da ich nach fast 7 000 gesammelten Flugstunden bereits im Ruhestand bin“, erwidert Rudi. Beide kennen die Maschine in- und auswendig, sind mit den verschiedenen Konfigurationen vertraut und wissen, was sie leisten kann. Ihre Tätigkeit haben sie nie als Job, sondern immer als Berufung verstanden. Deshalb sind der Tiroler Armin

und der Kärntner Rudi auch ins Ennstal gegangen. „Nachdem es nur wenige Hubschrauberstandorte in Österreich gibt, war das notwendig. Wenn man in diesem Bereich arbeiten möchte, muss man diesen Kompromiss eingehen“, erklärt Armin. Rudis ursprüngliches Ziel war der Hubschrauberstützpunkt in Klagenfurt, wo es damals jedoch keinen freien Arbeitsplatz gab.

Was ist das Besondere an der Fliegerei? „Bei der Fliegertruppe gibt es eine enge Verbundenheit, vor allem auf kleinen Standorten. Man ist per Du, wie es in der Fliegerei üblich ist, jeder kennt die Probleme, Stärken und Schwächen des anderen, sowohl persönlich als auch fachlich. Und es wird darauf geachtet, mit den vorhandenen Maschinen alle Aufträge durchzuführen“, ergänzt Rudi.

Teamwork steht im Vordergrund, das Zusammenspiel zwischen dem Bodenpersonal und den fliegenden Elementen, den Piloten und Technikern. „Die Leistung, die ein Hubschrauber erbringt, hängt wesentlich von den Informationen und dem Input des Technikers ab. Dieser passt die Konfiguration an und unterstützt den Piloten in allen Situationen“, sagt Rudi und ergänzt: „Es ist wichtig zu fragen, wie es dem anderen geht, denn die psychische Verfassung der Crew ist genauso wichtig wie ihre physische. Ein offenes Gespräch über das Wohlbefinden stärkt das Vertrauen im Team. Das ist die Basis für die Auftragserfüllung.“

Armin ergänzt: „Wichtig ist auch die Erfahrung, das Bauchgefühl. Bei schwierigen Wetterbedingungen haben wir oft einen Tag gewartet, bis sich die Situation entspannt hat – falls es der Auftrag zugelassen hat. Erfahrung und Ruhe spielen eine entscheidende Rolle in unserem Beruf, da man erst im Laufe der Zeit lernt, wie man auf bestimmte Herausforderungen reagieren soll.“

Bereits kleine Fehler können in der Fliegerei dramatische Folgen haben. Deshalb unterstützen die älteren Kameraden ihre jüngeren. Beispielsweise werden junge Piloten, die bereits alleine fliegen dürfen, von erfahrenen Technikern begleitet. Das ist bereits seit Jahren eine gelebte Praxis. Armin ist überzeugt: „Es erfordert ein hohes Maß an Fachkenntnissen, um als Crew erfolgreich zu sein: Von der präzisen Navigation über die korrekte Leistungs-



Vizeleutnant Armin Gröbner inspiziert eine Alouette im Hangar.



Oberst Rudolf Einhauer bei einer Einweisung in die Alouette.

FOTOS: BUNDESHEER/DANIEL TRIPPOLT

berechnung bis hin zur reibungslosen Zusammenarbeit.“

„Eine weitere wichtige Komponente hinsichtlich der Erfahrung ist die Ortskenntnis“, ist Armin überzeugt. „Man kennt die Gegebenheiten, weiß, wo sich Leitungen befinden und wie man ihnen ausweichen kann, nicht wahr? Das ist ein klarer Vorteil gegenüber jemandem, der erst herausfinden muss, wo sich Hindernisse befinden.“ Diesen Vorteil konnten die beiden nutzen, als sie im Jänner/Februar 1999 bei der Lawinenkatastrophe von Galtür eingesetzt waren. „Armin und ich flogen nach

Galtür und der Schneefall nahm plötzlich stark zu. Die Bedingungen wurden so herausfordernd, dass ich das Steuer nicht loslassen konnte“, erinnert sich Rudi „Jeder Handgriff zählte in Anbetracht der eingeschränkten Sicht. Es war entscheidend, dass wir als Team gut harmonierten und uns aufeinander verlassen konnten. Somit konnten wir trotz der dramatischen Wetterbedingungen erfolgreich handeln.“

KATASTROPHEN- UND RETTUNGSEINSÄTZE

„Ich habe an mehreren Katastrophen sowohl im In- als auch im Ausland teilgenommen“, sagt Armin. „Es scheint, als hätte mich das Schicksal immer dorthin geführt, beispielsweise nach Bosnien und Herzegowina bei dem Hochwasser im Jahr 2014 oder 1999 nach Galtür. Bei solchen Einsätzen steht man unter

Die Maschine mit der Rudolf Einhauer und Armin Gröbner in Galtür im Einsatz waren, steht heute im Militärluftfahrtmuseum Zeltweg.



FOTO: HGM/MHI STORNIG

EINSATZ IN GALTÜR

Eines der schwersten Lawinenunglücke der letzten Jahrzehnte in Österreich traf den Ort Galtür, zerstörte einen Ortsteil und forderte insgesamt 38 Menschenleben. Dieses Unglück erregte internationale Aufmerksamkeit und forderte die österreichischen Einsatzorganisationen enorm. Es zeigte auch die damals mangelnde Transportkapazität der österreichischen Luftstreitkräfte im Bereich der Hubschrauber, obwohl alle damals verfügbaren Maschinen rasch im Einsatz waren. Auch deshalb entsandten nahezu alle Nachbarländer Hubschrauber, um eingeschlossene Personen zu evakuieren. Rudi Einhauer und Armin Gröbner waren damals vor Ort. Rudi erinnert sich an diesen Einsatz, bei dem sie auf einem Schauplatz der Katastrophe halfen:

„Am 28. Dezember 1999 waren im Jamtal 14 Tourengeher unter eine Lawine geraten, neun von ihnen starben unter den Schneemassen. Am Abend erreichte die Hubschrauberstaffel Aigen im Ennstal die Nachricht über den Lawinenabgang. Kurz danach erfolgte eine Hubschrauberanforderung der Landeswarnzentrale Tirol zur Unterstützung des Einsatzes mit zwei Hubschraubern. Die in Tirol befindliche (erste Alouette III) wurde vom Hubschrauberstützpunkt in Vomp/Schwaz gestellt, eine weitere Maschi-

ne aus Aigen sollte verstärken.

Durch das diensthabende System Luft wurde dieser Einsatz noch am gleichen Tag angeordnet, anschließend befragte mich der Staffelkommandant hinsichtlich meiner Verfügbarkeit mit dem Hinweis auf einen eventuell mehrtägigen Einsatz. Nach positiver Antwort wurde ich eingeteilt. Sofort erkundigte ich mich über die Verlegungsmöglichkeit nach Tirol und über das Wetter für den Folgetag. Anschließend fragte ich beim Werkmeister der Staffel, welcher Bordtechniker für diesen Einsatz eingeteilt ist. Es war der mir sehr gut bekannte damalige Offizierstellvertreter Armin Gröbner, mit dem ich mich bezüglich Ausrüstung und Betankung des Hubschraubers absprach.

Am 29. Dezember führte ich am Morgen mehrere Telefonate mit der Wetterwarte, der Flugsicherung wegen der Verlegeflüge und dem diensthabenden System Luft wegen des geplanten Ablaufes. Nach dem Briefing starteten wir bei leichtem Schneefall und einer Flugsicht von mehr als fünf Kilometern mit dem ersten Ziel Schwaz in Tirol. Die Flugvorbereitung ergab Sichtflugwetterbedingungen auf dem Flugweg bei geschlossener Wolkendecke und verbreitet Hangwolken, bei leichtem bis mäßigem Schneefall. Über den niedrigsten Übergang nach Westen bei Hochfil-

Druck, dennoch hat die eigene Sicherheit immer Priorität. Es ist wichtig, auf sein Bauchgefühl zu hören und den Mut zu haben, eine Entscheidung zu treffen, die die Sicherheit gewährleistet. Im Cockpit wird es immer akzeptiert, wenn jemand ein ungutes Gefühl hat, da man manche Eindrücke nicht in Worte fassen kann, diese aber spürt.“

Wie viele Einsätze die beiden Alouette-Veteranen genau absolviert haben, können sie nicht mit Sicherheit beantworten. Es waren jedenfalls unzählige im In- und Ausland, wobei die Grenze zwischen Einsatz- und Routineflügen

schwer zu ziehen ist. In diesem Zusammenhang zeigt sich auch der Vorteil der Garnison Aigen im Ennstal, die ein relativ zentraler Ort in Österreich ist. Der von ihr entfernteste Punkt Österreichs kann in etwa zwei Stunden erreicht werden, Wien ist etwa eine Flugstunde entfernt. Vollbetankt kann die Alouette knapp drei Stunden lang fliegen, wodurch eine weitere Betankung zwar notwendig ist, die aber einfach organisiert werden kann.

„Meine Einsätze im Inland folgten einem intensiven Tagesrhythmus. An einem Tag flog ich einmal sogar zehn

Einsätze mit dem Notarzthubschrauber“, erinnert sich Rudi. Ein Einsatzflug folgt immer dem gleichen Schema: Der jeweilige Einsatzleiter entscheidet, basierend auf den verfügbaren Daten und unter Berücksichtigung der Personalressourcen, wer den Einsatz durchführen sollte. Sobald das feststeht, beginnen die Vorbereitungen. „Es ist wichtig, dass der Techniker weiß, welche Ausrüstung nötig ist. Brauchen wir eine Winde, Schneebretter im Winter, Ausrüstung für Außenlasttransporte und so weiter.“ Danach erfolgt die Abstimmung mit dem Bedarfsträger, um

zen sollte der Einsatzort im Talflugweg gut erreichbar sein. Die Alouette war vollgetankt, Gewicht und Schwerpunkt-lage waren für alle Phasen im zulässigen Bereich und die Berechnung ergab eine mögliche Zuladung von mehr als 500 kg im Zielgebiet bei der Jamtalhütte ohne Berücksichtigung des Bodeneffektes.

Wir flogen über das Ennstal nach Zell am See und von dort weiter nach Saalfelden. Allerdings mussten wir bereits nach Schladming die Flughöhe von etwa 400 m über Grund auf die Mindestflughöhe reduzieren. Über den Pass Gießen und Söll mussten wir die Reisegeschwindigkeit wegen der ungünstigen Wetterbedingungen teilweise auf unter 175 km/h herabsetzen. Im Inntal angekommen, wurden wir vor Wörgl von starkem Schneefall mit geringer Sicht bei tiefen Wolkenuntergrenzen überrascht. Nur durch die gute Ortskenntnis von Armin und die sehr gute Zusammenarbeit im Cockpit konnten wir diese Phase des Fluges ohne Außenlandung fortsetzen.

Jedes Mal, wenn wir eine ungeplante Außenlandung in Erwägung zogen oder bereit waren diese einzuleiten, gab es wieder ein kleines Sichtfenster zum Weiterflug. Dabei mussten wir die Geschwindigkeit des Hubschraubers bis auf etwa 70 km/h und weniger reduzieren. Ab Wörgl besserte sich das Wetter und wir konnten den Flug mit annähernder Reisegeschwindigkeit bis Schwaz fortführen. Nach dem vorgesehenen Auftanken der Alouette auf dem Hubschrauberstützpunkt und einer weiteren Wetterberatung flogen wir, verstärkt mit einem Flugretter aus Tirol, über Innsbruck und Landeck ins Paznauntal nach Galtür.

Die Wetterbedingungen waren auf der gesamten Strecke wegen des mäßigen Schneefalles und der geringen Sicht sehr schwierig. Mit eingeschaltetem Scheinwerfer auf der rechten Talseite fliegend, erreichten wir nach der Verbindungsaufnahme mit dem ersten Hubschrauber die Jamtalhütte. Dort erkannten wir die andere Alouette im Nahbereich der Hütte und landeten mit Unterstützung eines Einweisers neben ihr. Unmittelbar danach hatten wir eine gemeinsame Einsatzbesprechung und es erfolgte die Aufgabenverteilung für die weitere Vorgangsweise.

Unsere Kameraden evakuierten die schockierten Überlebenden der Schitour von der Jamtalhütte, wir sollten die Lawinenopfer ausfliegen. Kurz nach unserer Landung erreichte auch der Rettungshubschrauber „Christophorus 5“ die Jamtalhütte, der drei Landeversuche wegen der vorherrschenden äußerst schwierigen Wetterbedingungen benötigte. Der Arzt der Christophorus-Mannschaft verblieb vorerst auf der Jamtalhütte. Er betreute die verletzten Personen vor Ort, während eine schwer verletzte Frau nach Erstversorgung und Herstellung der Transportreife ins Krankenhaus Zams geflogen wurde. Insgesamt waren neun Tote zu bergen und 39 überlebende Tourengerer auszufliegen.

Im Flug meldeten wir gemäß der Einsatzbesprechung unsere jeweilige Position über Funk zur besseren Koordination und Verringerung der Zusammenstoßgefahr wegen der anhaltend schlechten Flugsichten. Die neun Lawinenopfer konnten wir in der Nähe des Unglücksortes abholen. Die Anlandung am Lawinenkegel war trotz des vorbereiteten Landeplatzes äußerst schwierig, gelang uns aber beim ersten Versuch. Bei der zweiten Landung konnte ich nur durch fliegerisches Geschick, Erfahrung und Glück, mittels eines Durchstartverfahrens, ein komplettes „Whiteout“ verhindern, in das ich kurz geraten war. Alle weiteren Landungen gelangen im ersten Versuch.

Der zuerst geplante Entladeplatz bei Galtür wurde wegen der zahlreichen internationalen Berichtersteller von uns nicht angefliegen. Alle neun Toten, sechs Männer und drei Frauen, wurden von uns in die Pontplatz-Kaserne in Landeck geflogen und dort der Bestattung übergeben. Auch die Evakuierung der Überlebenden von der Jamtalhütte konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Nach dem Auftanken der zwei Hubschrauber in Galtür traten wir den Rückflug über Landeck und Innsbruck entlang des Inntales bei Schneefall an, wo wir auf dem Hubschrauberstützpunkt Schwaz bei bereits einbrechender Dunkelheit sicher landen konnten. Am nächsten Tag erfolgte die Rückverlegung unseres Hubschraubers nach Aigen im Ennstal bei besseren Wetterbedingungen ohne fliegerische Probleme.“

sicherzustellen, dass die Informationen mit den tatsächlichen Bedürfnissen übereinstimmen. Oft müssen Missverständnisse ausgeräumt werden, wie die Anzahl der Personen oder andere Aspekte koordiniert werden, um einen reibungslosen Einsatz sicherzustellen.

Die Alouette war aber nicht nur bei Rettungs-, Katastrophen- oder Auslandseinsätzen vor Ort. Auch beim Sicherheitspolizeilichen Assistenzinsatz an der Staatsgrenze unterstützte sie, als „Eule“ bezeichnet und mit diversen technischen Einrichtungen wie Infrarot (FLIR) ausgestattet, die Einsatzkräfte am Boden. Zusätzlich war die Maschine auch während des Sicherungseinsatzes an der Jugoslawischen Staatsgrenze im Juni 1991 am Himmel. Rudi erinnert sich an eine besondere Episode in Bad Radkersburg. „Ich flog mit dem verantwortlichen Bereichskommandanten, dem damaligen Oberstleutnant Puntigam, damit dieser von der Luft aus einen Einblick in das Gelände nehmen konnte. Wir befanden uns gerade an der Staatsgrenze in der Mitte der Mur, als es plötzlich am Boden blitzte. Ein Panzer der Jugoslawischen Volksarmee hatte gerade auf ein Haus am Fluss gefeuert. Die Rauchwolke des Panzers und die des getroffenen Hauses waren fast gleichzeitig sichtbar.“ Damit war diese Episode jedoch noch nicht vorbei. „Im Jahr 2012 war ich Teilnehmer einer Flugsicherheitskonferenz in Slowenien. Im Zuge dessen besuchten wir ein slowenisches Kriegsmuseum, bei dem der geschilderte Vorfall ein zentrales Element ist. Sie haben diesen aufgearbeitet und konnten sogar den Verantwortlichen für den Beschuss identifizieren. Als ich ihnen erzählte, dass ich der Pilot war, der den Vorfall beobachtete, waren meine slowenischen Kameraden betroffen.“

„Während der Christoph-Ära von 1986 bis 2001 hatten wir eine Besatzung für den Notarzthubschrauber fix eingeteilt, sobald diese einen Einsatz flog, stand eine weitere Besatzung bereit“, blickt Rudi zurück. „Ein Einsatzteam bestand aus dem Arzt, dem Flugretter, dem Techniker, der auch Notfallsanitäter war, und dem Piloten. Die Einsatzbereitschaft begann um 0700 Uhr, wobei der Techniker bereits um 0600 Uhr vor Ort war. Um 0630 Uhr gesellten sich dann der Arzt, der Flugretter und der Pilot dazu und bereiteten sich vor. Kurz vor 0700 Uhr trafen wir uns entweder im Einsatzraum



Die Alouette III des Österreichischen Bundesheeres im Flugbetrieb.

FOTOS: BUNDESHEER/BERNHARD HUBER

oder beim Hubschrauber, um die letzten Details wie das Wetter zu besprechen. Dabei klärten wir, wer wann seinen letzten Flug hatte, und Fragen oder Anliegen seitens des Flugretters oder des Arztes. Die Anforderungen erreichten uns vom Roten Kreuz oder von der Polizei über Funk oder Telefon.“

Seit 2001 betreibt das Bundesheer keine Notarzthubschrauber mehr im Rahmen der zivilen Flugrettung. Das hängt auch mit gesetzlichen Rahmenbedingungen zusammen. Zivile Einsätze werden nur noch geflogen, wenn die zivilen Dienste ausgelastet sind. Nun steht die militärische Einsatzbereitschaft im Fokus, um den Dienstbetrieb zu unterstützen. Ein Beispiel dafür sind Aufgaben im Bereich des Such- und Rettungsdienstes für die Streitkräfte. So gab es eine Einsatzbereitschaft in Zeltweg, wenn der Eurofighter flog, da dessen Flugdienst immer mit einem Notarzthubschrauber unterstützt wird. Dieser hat eine Peilvorrichtung, um den Piloten bei einem Flugzeugabsturz orten zu können. Seit November 2023 ist der Standort in Hörsching für den Such- und Rettungsdienst mit den Hubschraubern AB 212 verantwortlich. Das hängt auch mit dem Nutzungsende der Alouette und der Einführung der AW169 „Lion“ zusammen.

AUSLANDSEINSATZ

Von 2009 bis Ende 2023 waren Hubschrauber des Österreichischen Bundesheeres durchgehend in Bosnien und Herzegowina bei EUFOR/ALTHEA eingesetzt. Bereits von 2005 bis 2006 waren diese in Bosnien und Herzegowina, und im 2007 bis 2009 auch im Kosovo im KFOR-Einsatz. Der Auftrag war das Bereitstellen eines 24/7-Notarzthubschrauberdienstes sowie das Durchführen von Verbindungsflügen. Ständig waren zwei einsatzbereite Besatzungen vor Ort sowie weitere mehr als zwei Hubschrauber (eine Ersatzmaschine mit der gleichen Notarztausstattung wie die „Standard-Alouette“), um den Betrieb aufrechtzuerhalten. Zusätzlich gab es eine Maschine für Trainingszwecke, damit die Besatzungen vor Ort üben konnten, ohne die Hauptressource zu belasten.

Somit waren immer drei Alouette bzw. fünf Hubschrauber gleichzeitig im Einsatzraum. Die Maschine hat sich dort vor allem deshalb bewährt, da für ihren Betrieb relativ wenig Personal benötigt wird. Phasenweise werden die „Black Hawk“, die AB-212, aber auch die PC-6 während der Sommermonate dort verwendet.

WEHMUT UND AUSBLICK

Würde Rudi gerne eine „Lion“ fliegen? So ganz eindeutig fällt seine Antwort nicht aus: „Der Leonardo hätte für mich als Pilot eine große Herausforderung dargestellt. Nicht in Bezug auf das fliegerische Können, aber vor allem beim Erlernen und Anwenden der Avionik und anderer technischer Systeme. Der Umfang der Automatisierung und Assistenzfunktionen ist enorm. Es ist sehr anspruchsvoll, sich mit diesen vertraut zu machen, um sie effektiv nutzen zu können. Das Fliegen hat sich stark verändert. Es geht nicht mehr nur darum, ein Luftfahrzeug zu steuern, vielmehr muss man komplexe und hochentwickelte Systeme synchronisieren können.“ Armin bringt es mit einem Vergleich auf den Punkt: „Die Alouette ist wie ein VW Käfer, die AW169 ist ein moderner Sportwagen. Beide Systeme haben ihre Vorteile und bieten unterschiedliche Möglichkeiten. Beide repräsentieren aber auch den Stand der Technik ihrer Zeit und der

Anforderungen, die an sie gestellt wurden.“ In der Fliegerei ist es nicht besser oder schlechter, aber vieles doch deutlich anders – und vor allem wesentlich professioneller – geworden. Für ihn ist klar: „Es ist nicht einfacher geworden – im Gegenteil, die Fliegerei ist heute deutlich komplexer.“

Eine wesentliche Änderung ist die zukünftige Rolle des Bordtechnikers beim „Lion“. Dieser ist weniger ein Flugzeugmechaniker, sondern eher ein Crew Member, da er keine direkte Verantwortung für die technischen Aspekte des Hubschraubers hat. Deshalb benötigt er auch keinen technischen Beruf als Voraussetzung und seine Ausbildung unterscheidet sich auch deutlich von der Flugtechnikerausbildung. „Der Bordtechniker war in der Maschine, um bei Problemen oder Ausfällen die Fehlersuche durchzuführen und Reparaturen vorzunehmen. Er konnte auch beurteilen, ob ein Flug fortgesetzt werden konnte oder nicht, da er das System sehr gut kannte“, erklärt der Vizeleutnant. „In Zukunft wird vielleicht nur mehr ein kurz ausgebildeter Bordtechniker in der Maschine sitzen“. Dieses Modell wird bereits von den Amerikanern angewendet, wo im Kriegseinsatz weniger qualifizierte Techniker an Bord sind.“

Nach einem kurzen Ausflug zur „Lion“ ist Armin rasch wieder bei „sei-

„ICH HABE JEDE MINUTE IM COCKPIT GENOSSEN, WEIL DIE FLIEGEREI EINFACH GROSSARTIG IST!“

ner Maschine“: „Was die Alouette so besonders macht ist, ihre Einfachheit und Konstanz. Sie ist das am längsten im Einsatz befindliche Luftfahrzeug des Österreichischen Bundesheeres. Das ist bemerkenswert! Für mich ist die Alouette ein einzigartiger Hubschrauber, der mich fasziniert.“ „Stimmt!“, sagt Rudi mit etwas Wehmut. „Die Alouette ist auch für mich ein beeindruckender Hubschrauber. Es war eine große Freude, Teil eines Systems und eines Teams zu sein, das gut funktioniert hat. Außerdem hatte ich das Privileg, von erfahrenen Kommandanten und Fluglehrern begleitet zu werden, die zur richtigen Zeit die richtigen Worte fanden.“ Warum die Alouette ein Erfolgsmodell ist, erklären die beiden damit, dass etwa 1 000 Ingenieure an ihrer Entwicklung beteiligt waren. Zusätzlich hatten Piloten nicht nur die Möglichkeit, sich bei der Konstruktion einzubringen, sie wurden auch gehört und ihre Wünsche umgesetzt. Das Ergebnis war ein zuverlässiger, technisch adaptionsfähiger Hubschrauber, der in vielerlei Hinsicht neue Maßstäbe setzte.

„Das Fliegen mit der Alouette ist ein Vergnügen. Das Anlassen ist ein Kinderspiel – einfach Batterie und Generator einschalten und die Turbine beginnt nach zwei weiteren Schaltern zu laufen. Natürlich musste ich stets mehr als 20 Sicherungen überprüfen und die Temperatur- und Druckwerte im Auge behalten, aber letztendlich war es einfach. Ich hatte nur selten Situationen, in denen die Alouette unvorhersehbare Probleme bereitete. Von allen Luftfahrzeugen, mit denen ich fliegen durfte, war mir die Alouette die angenehmste. Ich habe jede Minute im Cockpit genossen, weil die Fliegerei einfach großartig ist!“, schwärmt Rudi von „seiner“ Maschine. „Absolut!“, ergänzt Armin: „Fliegen ist mehr als nur ein Beruf – es ist eine Berufung. Besonders wenn man das Glück hat, mit einem Luftfahrzeug wie der Alouette fliegen zu dürfen!“

Hofrat Gerold Keusch, BA MA;
Leiter Online-Medien in der
Redaktion TRUPPENDIENST



FOTO: BUNDESHEER/DANIEL TRIPPOLT

Das Nutzungsende der Alouette und die Einführung des „Lion“ finden gleichzeitig statt. Wie geht es den Soldaten und Zivilbediensteten in Aigen im Ennstal in dieser fordernden Phase? Welche Schritte sind noch notwendig, welche wurden schon gemacht? Im TRUPPENDIENST-Interview gibt Oberstleutnant Udo Koller, Kommandant der Mehrzweckhubschrauberstaffel, einen Einblick.

ES LÄUFT PERFEKT

AUSPHASUNG DER ALOUETTE III UND EINPHASUNG DES AW169 „LION“

TRUPPENDIENST: Die Garnison Aigen und ihre Bediensteten sind sehr stark mit der Alouette verbunden. Wie groß ist die Wehmut, dass die Zeit mit diesem Hubschrauber nun zu Ende geht?

Udo Koller: Die Wehmut ist sehr groß, hat uns die Alouette doch viele tausende Stunden zuverlässig in der Luft getragen. Sie war der optimale Hubschrauber für das Gebirge und hat es uns ermöglicht, unsere Aufträge zu erfüllen. Diese reichten von Transporten bis zur Lebensrettung. Aufgrund des Alters hat sich das „Lebensende“ der Alouette jedoch schon abgezeichnet.

TD: Wie schnell ist die Entscheidung über den Nachfolger der Alouette gefallen?

Koller: In der Luftfahrt dauert die Einführung eines neuen Fluggerätes zwischen fünf und zehn Jahre – vom Beschluss der Beschaffung bis zu dessen Verwendung. Wir haben spätestens 2010 gewusst, dass die Alouette nicht mehr lange fliegen wird und ihr Nutzungsende 2020 sein soll. Die Entscheidung über einen Nachfolger wurde dann verschoben, weshalb die Alouette bis 2023 und teilweise noch 2024 verwendet wurde. Die Entscheidung über die Nachfolge erfolgte de facto in letz-

ter Minute, um den Flugbetrieb zu gewährleisten. Ab dem Zeitpunkt der Entscheidung ging jedoch alles sehr rasch. Rückblickend ist der Beschaffungsvorgang optimal verlaufen.

TD: Seid ihr mit dem Nachfolger, dem „Lion“, zufrieden?

Koller: Mit dem „Lion“ sind wir sehr zufrieden. Er ist ein toller, moderner Hubschrauber, der alles kann, was ein Hubschrauber heute können muss, und erfüllt alle aktuellen Sicherheitskriterien.

TD: Wie viele neue Hubschrauber sind bereits in Aigen gelandet?

Koller: Bisher (Stand: April 2024; Anm.) sind sechs Maschinen vor Ort,



Text: Gerold Keusch
Titelfoto: Bundesheer/Daniel Trippolt

im Herbst werden die nächsten erwartet. Geplant ist, dass bis zum Jahr 2028 insgesamt 36 „Lion“ in Österreich stationiert werden. Die ersten sechs werden zunächst als Schulhubschrauber in Langenlebarn eingesetzt, da sie noch nicht über die militärische Ausrüstung verfügen, die für den Betrieb in Aigen erforderlich ist. Im ersten Quartal des Jahres 2025 wird voraussichtlich die erste Militärversion eintreffen, die dann dauerhaft in Aigen stationiert bleibt.

TD: Was waren die Eckpunkte, um einen lückenlosen Flugbetrieb bei der Überleitung zu gewährleisten?

Koller: Die große Herausforderung ist die Technik, wenn man einen Hubschrauber so lange fliegen möchte, wie wir es mit der Alouette getan haben. Schließlich mussten Ersatzteile beschafft werden, die teilweise nicht mehr erhältlich sind. Deshalb mussten wir auch Hubschrauber abstellen und deren Teile verwenden. Das gilt aber sinngemäß auch für einen neuen Hub-

TD: Was sind Ihre Tätigkeiten im Zuge der Umstellung auf den „Lion“?

Koller: Im Moment befinde ich mich in einer intensiven Phase der Vorbereitung für den Einsatz der neuen Hubschrauber. Wichtig ist auch jetzt einen lückenlosen Betrieb sicherzustellen. Als Teil des Einführungsteams arbeite ich daran, die nächsten Piloten auszubilden, damit wir so schnell wie möglich mit dem „Lion“ einsatzbereit sind. Dies erfordert eine immense Menge an Arbeit, einschließlich Übungen für verschiedene Einsatzszenarien, Schulungen für Techniker und Flugvorbereitungen. Als Staffel- und Kasernenkommandant trage ich die Verantwortung für die Planung und Organisation dieser Aktivitäten.

TD: Wie ist der aktuelle Stand der Dinge?

Koller: Bis jetzt hat alles perfekt funktioniert. Ehrlich gesagt sind wir begeistert, wie glatt es läuft, sowohl mit den Stellen in Österreich als auch mit den

Flugbereitschaften. Den „Lion“ kann man auch ausschließlich mit Instrumenten fliegen, was mit der Alouette nicht möglich ist. Deshalb haben wir die Piloten auf der Fliegerschule mit einem Flächenflugzeug im Instrumentenflug geschult, bevor sie nach Italien gegangen sind. Die Vorbereitungszeit war kurz und wir mussten rasch agieren. Das haben wir gemeinsam geschafft.

TD: Das heißt, einerseits sind die österreichischen Luftstreitkräfte gut organisiert, andererseits sind die Italiener gute Partner.

Koller: Definitiv! Mit dem Unternehmen Leonardo, dem Hersteller der AW169 „Lion“, gibt es eine gute Zusammenarbeit und – was für uns genauso wichtig ist – auch mit den italienischen Streitkräften, die diesen Hubschrauber ebenfalls gerade beschafft haben. Da sie diesen Hubschrauber inzwischen seit drei Jahren betreiben, können wir von ihnen lernen. Dieses System ist jedoch neu und dermaßen komplex, dass auch die Italiener noch im Lernprozess sind. Wir tauschen uns gegenseitig aus und profitieren dadurch beide. Ein Beispiel dazu ist das Gebirgsfliegen, das beide Nationen zwar sehr gut beherrschen, aber dennoch voneinander lernen können.

TD: Das Bundesheer ist also nicht nur ein Kunde, sondern der Partner einer streitkräfteübergreifenden fliegerischen Kooperationsgemeinschaft?

Koller: Ja, so ist das und genauso wird das von uns und den Italienern gelebt.

TD: Stichwort Personal. Gibt es Fehlstellen bei den Piloten oder Technikern?

Koller: Bei den Piloten sind wir zur Hälfte voll. Dass es relativ viele Fehlstellen gibt, hängt damit zusammen, dass man lange nicht wusste, wie es mit dem Standort Aigen weitergehen wird. Es hätte auch sein können, dass es keinen Nachfolger für die Alouette gegeben hätte und der Standort geschlossen worden wäre. Aufgrund dieser unsicheren Situation in den vergangenen zehn Jahren sind einige Piloten zu zivilen Unternehmen gegangen. Das ist nachvollziehbar, da sie eine Sicherheit für ihre Lebensplanung benötigen, vor allem hinsichtlich ihrer Familien. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Piloten aus ganz Österreich kommen. Sie wollen fliegen und nehmen es sogar in Kauf, von Vorarlberg ins Ennstal zu ziehen, aber sie wollen auch Planungs-



schrauber. Man kann einen Hubschrauber ja schnell besorgen, der ist aber nur einsetzbar, wenn das technische Backup – die Werkstattinfrastruktur inklusive der nötigen Ersatzteile – vorhanden ist. Das Herstellen der Infrastruktur in der Staffel und in der Fliegerwerft benötigt die längste Vorlaufzeit. Das ist somit die größte Herausforderung beim Beschaffungsvorgang. Sogar die Ausbildung von Piloten dauert, inklusive der Rekrutierung, kürzer.

Italienern, die den „Lion“ produzieren und die Ausbildung durchführen. Ein Beispiel ist die Schulung der Techniker, die in Italien in englischer Sprache stattfindet. Nachdem wir die Zusage hatten, haben wir sofort in Österreich mit der Sprachausbildung begonnen, um die Ausbildung in Italien sicherzustellen. Alle verantwortlichen Stellen haben uns dabei unterstützt, weshalb diese Phase erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Bei der Pilotenausbil-



FOTOS: BUNDESHEER/SALMAN SCHERIPOV

UDO KOLLER STECKBRIEF

- ▶ Kommandant der Mehrzweckhubschrauberstaffel und der Garnison Aigen im Ennstal
- ▶ Jahrgang 1971
- ▶ Bundesheer seit 1991
- ▶ Ausmusterung 1995, Jahrgang Kaiser Maximilian I.
- ▶ ca. 4 500 Flugstunden
- ▶ AB206A „Jet Ranger, Alouette III, DA40 und AW169 „Lion“
- ▶ zahlreiche Inlands- und Auslandseinsätze

sicherheit. Diese ist jetzt gegeben, da der Standort Aigen im Ennstal für die nächsten Jahrzehnte gesichert ist. Wir hoffen, dass nun viele junge Damen und Herren Piloten werden möchten und sich zur Fliegeruntersuchung melden.

Bei den Technikern ist die Situation völlig anders. Der Hauptgrund besteht meiner Meinung nach darin, dass es die Wehrpflicht gibt und wir Grundwehrdiener in der Staffel haben. Vielen gefällt es hier so gut, dass sie bleiben wollen. Deshalb ist aktuell der Andrang so groß, dass wir uns das Personal aussuchen können. Das gilt genauso für die Fliegerwerft. Hinzu kommt, dass wir im Ennstal einen guten Ruf als Arbeitgeber haben und es sich rasch herumgesprochen hat, dass die Kaserne ausgebaut wird.

TD: Wie lange werden wir die Alouette noch am Himmel über Österreich sehen?

Koller: Der 24. Mai 2024, der Tag des Flyouts, ist auch der letzte offizielle Einsatztag der Alouette III im Österreichischen Bundesheer. Es besteht jedoch die Möglichkeit, dass einzelne Hubschrauber noch überstellt werden, beispielsweise in das Militärflugmuseum nach Zeltweg, wie das bereits geschehen ist. Die genauen Pläne für die Überstellungen und den Verbleib der Maschinen kenne ich nicht, da ich nicht in diesen Prozess involviert bin.

TD: Sie sind ja nicht nur Kommandant der Mehrzweckhubschrauberstaffel, sondern auch Hubschrauberpilot. Was waren Ihre prägendsten Erlebnisse?

Koller: Ich war an zahlreichen großen Katastrophen-Einsätzen beteiligt, wobei das Rettungsfliegen auf ziviler Basis eine besonders markante Erfahrung für mich war. Diese Einsätze waren eine wichtige Ergänzung des militärischen Flugbetriebes. Sie brachten wertvolle Erfahrungen und stärkten die eigenen Fähigkeiten als Piloten und Bordtechniker sowie als Notfallsanitäter, die auch der militärischen Auftragserfüllung zugutekamen. Darüber hinaus hatte das Rettungsfliegen einen enorm positiven Einfluss auf das Ansehen des Bundesheeres in der Bevölkerung. Damals gab es keine Probleme mit Lärmbeschwerden oder Konflikte mit der Jägerschaft. Jeder in der Region wusste, dass der grüne Hubschrauber auch sein Leben retten könnte.

TD: Was fasziniert Sie an Ihrer Tätigkeit als Militärpilot?

Koller: Das Schöne am Pilotenleben im Bundesheer ist definitiv die kontinuierliche Herausforderung, die jeden Tag neue Lernmöglichkeiten bietet. Man muss stets neugierig bleiben und eine gewisse Entdeckungsfreude bewahren, um sich im Cockpit weiterzuentwickeln. Gleichzeitig erfordert der Beruf eine hohe Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit. Im Cockpit ist es entscheidend, auch unter Druck stets professionell zu handeln. Dennoch bleibt das Berufsleben abwechslungsreich und bietet die Möglichkeit, verschiedene Facetten des Militärdienstes kennenzulernen, sei es im Bereich des militärischen Transportes, der Waffensysteme, der Rettungseinsätze oder anderer assistenzbezogener Aufgaben. Man hat die Möglichkeit, viel von Österreich und der Welt zu sehen und sich in verschiedenen Bereichen zu verwirklichen. Letztendlich kann man sich in seinem Fachgebiet spezialisieren und dort seine persönliche Erfüllung finden. Ein weiterer Punkt ist die Kameradschaft und das Teamwork. In unserer Staffel arbeiten alle gut zusammen und haben untereinander ein gutes Verhältnis. Jeder weiß, was zu tun ist und packt mit an. Das macht die Arbeit hier sehr angenehm. Wir alle teilen die Begeisterung für das Fliegen.

Hofrat Gerold Keusch, BA MA;
Leiter Online-Medien in der
Redaktion TRUPPENDIENST



FLIEGERHORST AIGEN/

DIE GESCHICHTE DER KASERNE, DIE SEIT



FOTOS: ARCHIV MZHSSTA AIGEN



Der Fliegerhorst in Aigen im Ennstal besteht seit den 1930er-Jahren. Im Bundesheer ist die steirische Garnison vor allem als Heimat der Alouette III und als ein zukünftiger Stützpunkt für die AW169 „Lion“ bekannt. Ein Blick in ihre beinahe 90-jährige Historie zeigt so manche interessante Episode der österreichischen Militärgeschichte.

ENNSTAL

1967 DEN NAMEN „FIALA-FERNBRUGG“ TRÄGT

VOR 1938

Der 1919 unterzeichnete Friedensvertrag von Saint-Germain untersagte der Republik Österreich den Betrieb einer eigenen Luftwaffe. Dennoch wurde Anfang der 1930er-Jahre, unter Duldung der Westalliierten, mit dem Aufbau der österreichischen Luftstreitkräfte begonnen. Neben der Beschaffung von Flugzeugen und der Ausbildung von Piloten und Technikern mussten auch neue Flugplätze errichtet werden, um diesen die notwendigen Stützpunkte zu bieten.

Im Jahr 1935 erfolgte der Beschluss für den Bau eines Feldflugplatzes im Ennstal, bei dem das Gelände des heutigen Fliegerhorstes ausgewählt wurde.

Im Frühjahr 1936 war der Kauf des 72 ha großen Areales von 49 Grundeigentümern abgeschlossen, der Baubeginn erfolgte im Herbst 1936. Bis zu 1 200 Arbeiter waren, zum Großteil in drei Schichten, eingesetzt, um das Rollfeld zu planieren, die Hangars, die Mannschafts- und Nebengebäude sowie die zahlreichen Straßen zu errichten. Am 20. Dezember 1937 begann der reguläre Flugbetrieb für zwei- und dreimotorige Flugzeuge auf dem Areal, das zunächst als Flughafen Wörschach bezeichnet wurde. Der erste Verband in Aigen war das Bombengeschwader 1, das mit Maschinen der Typen Caproni CA 133, Junkers Ju-52 und Focke-Wulf FW 58 ausgestattet war. Hintergrund der raschen Errichtung des Flugplatzes war – wie bei vielen anderen Kasernen des Bundesheeres auch, die vor 1938 gebaut wurden – die Bedrohung der Alpenrepublik durch das nationalsozialistische Deutschland.

Text: Gerhard Wango
Titelfoto: Bundesheer/Wiederstein

1938 BIS 1945

Nach dem Anschluss Österreichs im März 1938 hatte der Fliegerhorst seine ursprüngliche Bedeutung verloren, da die militärischen Voraussetzungen für seine Errichtung hinfällig geworden waren. Trotz der Lage inmitten der österreichischen Alpen herrschte auf dem kleinen Gebirgsflugplatz im Ennstal ein reger Flugbetrieb. Neben den Maschinen des dortigen Luftparkes starteten und landeten in Aigen auch Schulflugzeuge der Flugzeugführerschulen Zeltweg und Klagenfurt, die bei Dreiecksflügen (Stre-

ckenflüge mit Zwischenlandungen) den Fliegerhorst vor allem zum Tanken anfliegen. Auch Sturzkampflugzeuge Ju-87 der Grazer Stuka-Gruppe waren oft Gäste im Ennstal. So kam es, dass dort in den ersten Jahren des Zweiten Weltkrieges, von der „Bücker“ über die „Stieglitz“ und die Ju-87 bis zur Ju-52 nahezu alle gebräuchlichen Flugzeugmuster der Deutschen Luftwaffe im Ennstal anzutreffen waren.

Im Frühjahr 1945 wurde der Fliegerhorst in Aigen aufgrund der immer näher rückenden

Front für Einsätze der Luftwaffe im Osten genutzt. Zu diesem Zeitpunkt kamen auch die ersten Hubschrauber vom Typ Focke Achgelis Fa 223 „Drache“ in die Garnison. Die im Februar 1945 auf dem

BENNO FIALA RITTER VON FERNBRUGG

Benno Fiala Ritter von Fernbrugg wurde am 16. Juni 1890 in Wien geboren. Sein Vater war Feldzeugmeister in der k.u.k. Armee, sein Bruder, der bei ihm das Interesse zur Fliegerei weckte, war Fregattenleutnant und Marineflieger. Nach der Realschule studierte Fiala an der Technischen Hochschule in Wien Maschinen- und Flugzeugbau. 1910 meldete er sich als Einjährig-Freiwilliger zum k.u.k. Festungsartillerie-Regiment Nr. 1.

In den ersten Monaten des Ersten Weltkrieges diente Fiala als Technischer Offizier an der russischen Front (Fliegerkompanie 1), wo er auch erste Flugerfahrungen sammelte. Ende 1915 wechselte der junge Offizier für mehrere Wochen zur Versuchsabteilung ins österreichische Hinterland, bevor er im Februar 1916 zur Fliegerkompanie 19 an die Isonzofront kam. Dort erzielte er Ende April 1916 seinen ersten bestätigten Abschuss, wurde im August jedoch schwer verwundet. Nach seiner Genesung kam er nach Wiener Neustadt, wo er die Pilotenausbildung absolvierte.

Ende Juni 1917 kam der nunmehrige Jagdflieger erneut an die Isonzofront. Anfang Dezember 1917 erfolgte seine Versetzung an die Piavefront, wo er im Jänner 1918 eine Fliegerkompanie übernahm und bis zum Oktober 1918 zu einem der erfolgreichsten Jagdflieger Österreich-Ungarns aufstieg. Während des Krieges errang er bei 356 Feindflügen 29 bestätigte Luftsiege. Aufgrund seiner Leistungen wurde er unter anderem mit dem Ritterkreuz des Leopold-Ordens mit Kriegsdekoration und Schwertern, dem Eisernen Kronen-Orden 3. Klasse und der Goldenen Tapferkeitsmedaille für Offiziere ausgezeichnet.

Nach dem Krieg ging Fiala erneut an die Wiener Technische Hochschule. 1923 schloss er das Studium des Maschinen-, Flugzeug- und Automobilbaues ab. Daneben

war er Mitglied der Flugpilotenprüfungskommission, des Luftfahrt Ausschusses des Verkehrsministeriums, gründete die Offizierssektion des Österreichischen Aeroclubs und war Ehrenmitglied des USA Flying Aces Clubs. 1925 wurde er Assistent von Hugo Junkers, später Leiter der Junkerswerft in Warschau und schließlich Direktionsingenieur der gesamten Junkerswerke. Nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten wurden Fiala und Junkers im März 1933 unter Hausarrest gestellt. Nach drei Tagen kamen sie frei, Fiala musste Deutschland aber verlassen und nach Österreich zurückkehren. Dort gründete er unter anderem die Wiener Neustädter Flughafenbetriebs GmbH, deren Vorstand er bis 1936 war.

Im Zweiten Weltkrieg diente Fiala in der Deutschen Luftwaffe, zuletzt als Kommandant des Flugplatzes in Hörsching. Nach dem Krieg war er zunächst Abteilungsleiter der Gruppe Sachdemobilisierung/Flugwesen im Staatsamt für Heerwesen. Dort war er, wie bereits nach dem Ersten Weltkrieg, wenngleich in einer anderen Funktion, für die Auflösung der Luftstreitkräfte zuständig. Danach war er bis 1950 als Vertreter einer US-Tabakgesellschaft in Österreich tätig, bevor er sich wieder der technischen Forschung zuwandte. Fiala beschäftigte sich zeitlebens mit Technik und konnte mehrere Innovationen entwickeln. Neben dem Flugzeugwesen war er auch im Lokomotiv- und Motorenbau tätig und meldete mehrere Patente an. Am 29. Oktober 1964 starb Benno Fiala Ritter von Fernbrugg in Wien.



FOTO: UNBEKANNT/GEMEINFREI

„Führerhorst Ainring“ in Berchtesgaden aufgestellte Transportstaffel 40 verlegte wegen der dortigen US-Luftangriffe nach Aigen. Am 5. Mai 1945 kam diese Staffel aufgrund des Vorstoßes sowjetischer Truppen in das Salztal, bevor sie nach Berchtesgaden zurückkehrte, wo sie von den US-Truppen übernommen wurde. Die Kaserne, mit samt ihren fliegerischen Einrichtungen, blieb von der bereits geplanten Zerstörung durch die Deutsche Wehrmacht ebenso verschont wie von Schäden durch unmittelbare Kampfhandlungen oder alliierte Bombenangriffe.

Flugvorführung einer Alouette III
anlässlich des Jubiläums 20 Jahre
Hubschrauber in Aigen.



NACH 1945

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges wurde der Fliegerhorst zunächst von sowjetischen, dann von US-amerikanischen und, nach der endgültigen Zonenaufteilung Österreichs, von den britischen Truppen genutzt. Bereits 1947 gelangte die Liegenschaft unter österreichische Verwaltung und es wurde eine Gendarmerieexpositur eingerichtet. Zusätzlich wurden dort, wie in anderen steirischen Kasernen auch, Kraftfahrzeuge der Besatzungstruppen für eine spätere Verwendung beim Bundesheer abgestellt. Im Spätsommer 1955 wurde der Flugbetrieb mit einer Motorflugschule des Innenministeriums wieder aufgenommen. Im November 1955 wies die Bundesregierung den Flugplatz dem neu errichteten Bundesheer zu.

Mit der 1. Kompanie des Jägerbataillons 18 wurde das Areal jedoch ab 1956 zunächst von einer Infanterieeinheit genutzt, die erst 1978 in die neu erbaute Kaserne St. Michael verlegte. Von 1957 bis 1967 beherbergte die Ennstaler Kaserne auch die 1. Kompanie des Pionierbataillons 5. Im Sommer 1960, fünf Jahre nachdem die Liegenschaft den österreichischen Luftstreitkräften zugewiesen worden war, wurde die bereits lang geplante Aufstellung der 2. Hubschrauberstaffel auf dem Fliegerhorst in Aigen befohlen. Die ersten Hubschrauber vom Typ Bell H13-H landeten am 14. Oktober 1960 im Ennstal. Bereits fünf Jahre später wurde dieser Hubschraubertyp von der deutlich leistungsfähigeren und moderneren Alouette II abgelöst, die auch das Aufgabenspektrum deutlich erweiterte. Mit Wirkung vom 1. Jänner 1965 wurde die Fliegerhorstkompanie aufgestellt. Am

FLIEGERHORST FIALA-FERNBRUGG

ADRESSE

- ▶ Ketten 1, 8943 Aigen im Ennstal
- ▶ Internationale Flugplatzkennung: LOXA

AKTUELLE EINHEITEN UND DIENSTSTELLEN

- ▶ Flugbetriebskompanie
- ▶ Mehrzweckhubschrauberstaffel
- ▶ Fachabteilung Hubschraubersystem Aigen/Fliegerwerft 3
- ▶ 3. Batterie/Fliegerabwehrbataillon 2
- ▶ Gebäudeaufsicht (Militärisches Servicezentrum 9)
- ▶ Betriebsstaffel des Militärkommandos Steiermark

11. August 1967 erhielt die Anlage den offiziellen Namen Fliegerhorst Fiala-Fernbrugg (siehe Kasten). Im Jahr 1976 landeten schließlich die ersten Alouette III-Hubschrauber in Aigen. Sie waren zuvor in Hörsching stationiert gewesen und sollten bis 2024 den Charakter der Ennstaler Garnison prägen. 1982 wurden die 1. und 2. Batterie/Fliegerabwehrbataillon 12, die Vorgängerorganisation der heutigen 3. Batterie des Fliegerabwehrbataillons, am Fliegerhorst Fiala-Fernbrugg aufgestellt.

Das Ende des Kalten Krieges bedeutete für das Österreichische Bundesheer eine komplette Neuorientierung, die mit zahlreichen Reformen, die im Wesentlichen zu einer Reduktion der Streitkräfte führten, verbunden war. Auch die Aigener Garnison war davon betroffen. So wäre im Zuge der Beratungen der Bundesheer-Reformkommission BH 2010 sogar angedacht gewesen, den Fliegerhorst

zu schließen. Durch Interventionen der damaligen Landeshauptfrau Waltraud Klasnic wurde dieser Plan jedoch verworfen, lediglich das Fliegerabwehrbataillon verlegte nach Zeltweg. Nach Jahren der Unsicherheit über die Zukunft fiel im Herbst 2020 die Entscheidung über die Anschaffung der AW169 „Lion“ und die Bestätigung von Aigen im Ennstal als Standort für dieses Luftfahrzeug, womit der Fliegerhorst gesichert ist. Die Beschaffung des „Lion“ bedeutet zahlreiche Umstrukturierungs- und, daraus resultierend, Baumaßnahmen in der Kaserne, die auch in den nächsten Jahrzehnten vom Österreichischen Bundesheer genutzt werden wird.

Vizeleutnant Gerhard Wango;
Kommandant der Betriebsstaffel des
Fliegerhorstes Fiala-Fernbrugg

Text: Klaus Hüttenbrenner, Horst Hüttenmaier
Fotos: Bundesheer/Archiv HSSys/Aigen

GEMEINSAM ERFOLG

VON DER FACHABTEILUNG HUB FLIEGERWERFT 3 ZUR FLIEGERWERFT 4

Die Typenwerft für die Alouette III und den Leonardo AW169 „Lion“ befindet sich in Aigen im Ennstal. Die Aufgaben einer Fliegerwerft ergeben sich aus den geplanten Flugstunden der zugewiesenen Luftfahrzeuge pro Jahr. Um diese Flugstunden bereitzustellen, ist wiederum die Durchführung der Wartungsereignisse nötig. Diese sind somit die Basis für die Verfügbarkeit der Luftfahrzeuge bei den Staffeln.



ZUM SCHRAUBERSYSTEM AIGEN/



Die Alouette III wird Mitte 2024 nach einer Nutzungsdauer von 57 Jahren und 198 000 Flugstunden außer Dienst gestellt. Bis 2009 war die Fliegerwerft Aigen damit beauftragt, durchschnittlich 4 200 Flugstunden pro Jahr mit einer Belegschaft von 54 Mitarbeitern zu bewältigen. Aufgrund der Reduzierung auf 3 400 Jahresflugstunden wurde die Fliegerwerft Aigen im Jahr 2009 als Fachabteilung Hubschraubersystem Aigen mit 42 Mitarbeitern in die Fliegerwerft 3/Hörsching integriert.

Die Ausphasungsplanung der Alouette III begann bereits 2017, wodurch die Hubschrauberflotte von 24 auf sechs Maschinen reduziert wurde. Die Reduktion ermöglichte es, Ersatzteile mit verbleibenden Flugstunden in die noch aktiven Hubschrauber einzubauen, was zu erheblichen Einsparungen bei den Betriebskosten führte. Zwei außer Dienst gestellte Maschinen werden intern für Schulungs- und Ausbildungszwecke genutzt, während andere Hubschrauber an das Heeresgeschichtliche Museum und Schulen, wie die Bundesfachschule für Flugtechnik in Langenlebarn, übergeben wurden.

Im März 2024 wurde das Schnittmodell einer Alouette mit Speziallackierung und einem Flugsimulator hergestellt, das „Alouette III Cockpit KI-Modul“. Dieses wird bei der „Mission Vorwärts“ zur Rekrutierung von Personal im Bereich der Luftstreitkräfte eingesetzt und ist seit April 2024 in ganz Österreich unterwegs.

BASIS-MATERIAL-ERHALTUNG

Die kleineren Wartungen an der Alouette III werden von den Technikern der Benutzermaterialerhaltung in den Staf-



Techniker bei der Wartung von Systemen der Flugsicherungsanlagen.



feinheiten durchgeführt. Die größeren Wartungsereignisse, die nach 100, 200, 400 und 800 Flugstunden durchgeführt werden sowie die Grundüberholung nach 3 200 Flugstunden erfolgten bei der Basismaterialerhaltung in der Aigener Werft. Dabei wurden im Laufe der Nutzungszeit der Alouette III die Hubschrauber bei 41 Grundüberholungen vollständig auseinandergenommen und nach etwa sechs Monaten Arbeitszeit wieder flugfähig gemacht.

Diese Arbeiten waren die Grundlage für einen sicheren Betrieb während der überdurchschnittlich langen Nutzungs-

dauer. Die Verfügbarkeit der Hubschrauber für die Staffeln war mit einem durchschnittlichen Klarstand von mehr als 80 Prozent über die gesamte Betriebszeit außerordentlich hoch.

In der Aigener Werft wurden über 300 Modifikationen an der Alouette III durchgeführt. Darunter waren komplexe Adaptio-

nen und Umbauten wie die Erweiterung der Funkanlage, der

Einbau von Crashesitzen sowie einer Infrarotkamera zur Grenzraumüberwachung oder die Anpassung der Maschine für die Nachtsichtfähigkeit.

Darüber hinaus umfassen die Aufgaben der Fachabteilung Hubschraubersystem Aigen die Wartung und Instandhaltung der Flugsicherungsanlagen auf dem Fliegerhorst und die Wartung von zugeordneten Systemen als Zentralwerkstätte. Dazu gehören unter anderem GPS-Empfänger, Navigationssysteme für den Such- und Rettungsdienst (Direction Finder) und Notfunksender (Personal Locator Beacons) für die Luftfahrzeugbesatzungen des Bundesheeres.

NEUES KAPITEL

Die Unterzeichnung des Vertrages über die Beschaffung des leichten Mehrzweckhubschraubers AW169 „Lion“ vom italienischen Hersteller Leonardo im Dezember 2021 markiert den Beginn eines neuen Kapitels für Aigen im Ennstal. Der AW169 ist ein Militärhubschrauber mit hoher Komplexität. Besonders hervorzuheben sind die vielfältigen und fordernden Systeme wie

Die Cockpits einer Alouette III (li.) und eines AW169 „Lion“ (re.).





Ein „Lion“ wird in den Hangar geschoben.

die Avionik und die Flugsteuerung, das bodengestützte Missionsplanungssystem, das Selbstschutzsystem (Electronic Warfare), die Allwetter- und Nachtsichtausrüstung (FLIR, Night Vision Goggles usw.) sowie die Bewaffnung.

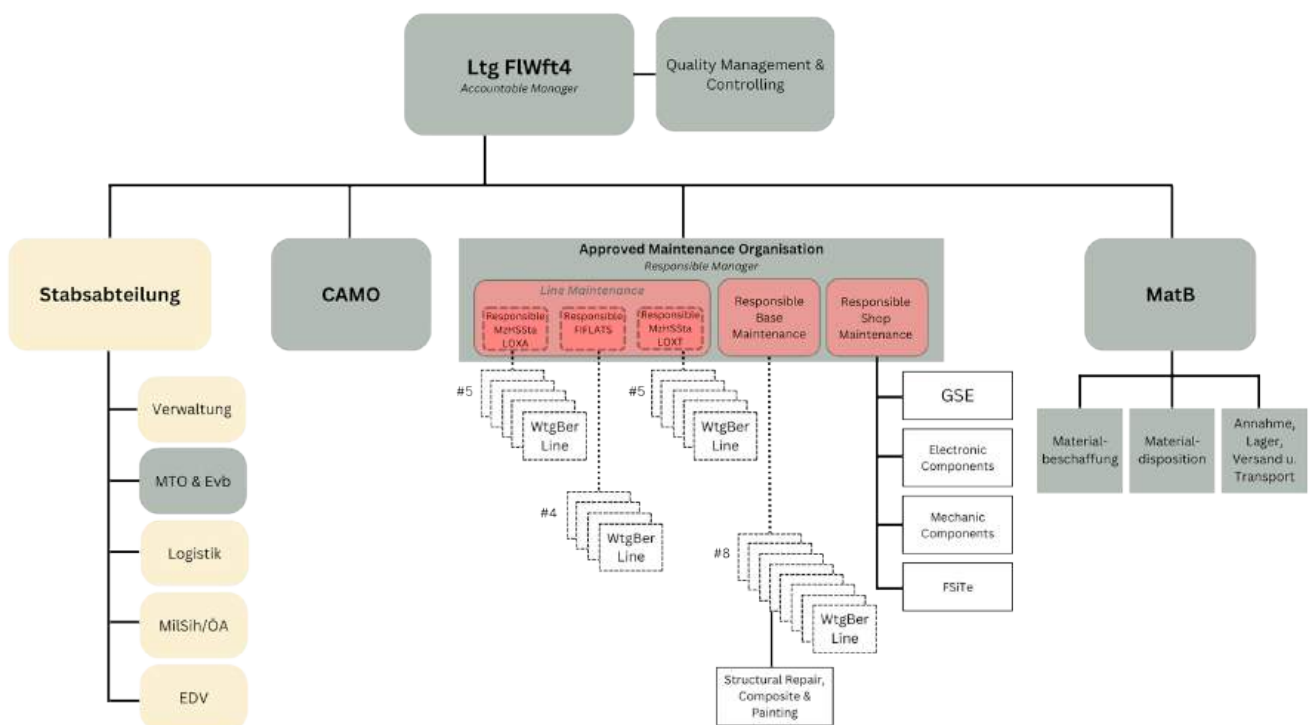
Die Einführung des Systems AW169 – eines der größten Beschaffungsvorhaben der Österreichischen Luftstreitkräfte – erforderte unter anderem eine umfassende Neuorientierung der spezifischen Aufbauorganisation. Nach eingehender Beurteilung erfolgte die Entscheidung, die Fachabteilung Hubschraubersystem

Aigen aufzuwerten und daraus die neue Fliegerwerft 4 aufzustellen.

Die Basismaterialerhaltung (Base Maintenance) für alle 36 „Lion“ soll in Zukunft von der Fliegerwerft 4 auf der Main Operating Base (MOB) Aigen im Ennstal durchgeführt werden. Dieser ist die Verantwortung als Typenwerft zugeordnet, die Stellen der Benutzermaterialerhaltung (Line Maintenance) in den Staffeln sind ihr fachlich nachgeordnet. Die Fliegerwerft 4 muss die technische Verfügbarkeit der vom Betrieb geforderten Hubschrauber bzw. der Anzahl von Flugstunden sicher-

stellen. Als Zielvorgabe wurde eine Verfügbarkeit von 75 Prozent für die AW169 Hubschrauberflotte festgelegt.

Als erste Fliegerwerft der militärluftfahrttechnisch-logistischen Dienste des Bundesheeres ist die Struktur nach den Anforderungen der harmonisierten europäischen Lufttüchtigkeitsanforderungen (European Military Airworthiness Requirements – EMAR) ausgerichtet, insbesondere den Bereichen EMAR 145, EMAR 147 und EMAR M. Der wesentliche Vorteil, neben der Anpassung der Regelungen an den Stand der Technik durch ein konsistentes



„Airworthiness Requirement System“, ist die gegenseitige Anerkennung der Zertifikate von Produkten und Entwicklungs-, Herstellungs-, Wartungs- und Ausbildungsorganisationen auf einem einheitlichen Qualitätsstandard. Zusätzlich werden die Schnittstellen zwischen den Organisationen klar definiert, was die Kooperationsfähigkeit zwischen den Staaten und die Auftragsvergabe an Unternehmen auf einer gemeinsamen Basis ermöglicht.

GLIEDERUNG

Durch die Neuaufstellung der Fliegerwerft 4 ergibt sich ein Personalmenügerüst von etwa 150 systemisierten Arbeitsplätzen sowie zusätzlichen Ausbildungsarbeitsplätzen für Militärluftfahrtstechniker und Lehrlinge. Der Leitung der Fliegerwerft, dem Accountable Manager, obliegt die Führung der Fliegerwerft. Das unmittelbar von ihr geführte Referat Quality Management & Controlling ist zuständig für die Qualität der Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten.

Die Continuing Airworthiness Management Organisation (CAMO) ist für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der gesamten AW169-Flotte sowie der Betriebstüchtigkeit des zugeordneten militärischen Luftfahrtgerätes einschließlich der beweglichen Einsatzrüstung verantwortlich. Im bisherigen Regelungssystem der militärluftfahrtstechnisch-logistischen Dienste werden die Aufgaben der CAMO zum Großteil durch die Wartungstechnik und Wartungssteuerung der jeweiligen Fachabteilung in den Fliegerwerften wahrgenommen.

Die Approved Maintenance Organisation (AMO) führt bei der Basismaterialerhaltung gemäß den Regelungen der militärluftfahrtstechnisch-logistischen Dienste, unter Berücksichtigung der EMAR 145, Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten an Militärluftfahrzeugen und militärischem Luftfahrtgerät durch. Sie ist in zwei Bereiche unterteilt: AW169 Base Maintenance und AW169 Shop Maintenance.

Die planmäßigen Wartungsmaßnahmen am AW169 werden vom Hersteller entweder nach Flugstunden oder nach Kalenderzeit vorgegeben (Wartungsintervall). Die Materialerhaltung in der Line Maintenance AW169 (z. B. Wartungen nach sechs Monaten und/oder



Arbeitsalltag von Hubschraubertechnikern.

nach 50/100/200 Flugstunden) und in der Base Maintenance AW169 (z. B. Wartungen nach 1/2/4/8 Jahren und/oder nach 400/800/1 200/1 600/3 200 Flugstunden) werden in Wartungsbereichen organisiert.

Die Stellen der Benutzermaterialerhaltung (Line Maintenance) werden fachtechnisch von der AMO betreut. Die AW169 Shop Maintenance führt Wartungsereignisse an Komponenten, Bodengerät und Flugsicherungsanlagen durch. Sie gliedert sich in die Bereiche: Ground Support Equipment Shop, Electronic Components Shop, Mechanic Components Shop und Flugsicherungstechnik.

Die Materialbereitstellung gewährleistet die Verfügbarkeit der Ersatzteile innerhalb des Typenwerftbereiches für

alle geplanten und ungeplanten Wartungsereignisse an den Luftfahrzeugen und Anlagen. Dies erfordert eine präzise Kalkulation und Disposition unter Berücksichtigung der Beschaffungs- und Lieferzeiten.

Die Referate Verwaltung, Ausbildung (Maintenance Training Organisation – MTO), Logistik, militärische Sicherheit und Öffentlichkeitsarbeit sowie EDV bilden die Stabsabteilung der Fliegerwerft 4. Sie ist für die Koordination der Abteilungen verantwortlich, und stellt den reibungslosen Betrieb innerhalb der Fliegerwerft sicher.

PERSONALZUWACHS

Um den Personalzuwachs von bisher 42 Mitarbeitern auf zukünftig etwa 150 Mitarbeiter zu erreichen, wurden bereits Ende 2022/Anfang 2023 zusätzliche Ausbildungsplätze für Militärluftfahrtstechniker und zusätzliche Ausbildungsplätze für leitende Militärluftfahrtstechniker genehmigt, noch bevor der neue Organisationsplan in Kraft trat. Ebenso wurden ab September 2023 Verwaltungspraktikanten lang (Vorbereitungsausbildung) für den Aufbau der Stabsabteilung Fliegerwerft 4 eingestellt.

Seit Mitte 2022 wurden mehr als 190 Personal- und Bewerbungsgespräche geführt, wo sich die Bewerber in einem einstündigen Gespräch mit dem Leiter der AW169 Teilprojektgruppe Technik/Logistik, dem Vorsitzenden des Dienststellenausschusses Aigen und dem Leiter der Fachabteilung Hubschraubersystem Aigen präsentieren konnten. Dank dieser Maßnahmen konnte der Personalstand von 42 auf bisher 80 Mitarbeiter erhöht werden. Im März 2024 begann die erste Frau, eine gelernte Mechatronikerin, ihre Ausbildung zur Militärluftfahrtstechnikerin.

HERAUSFORDERUNGEN

Ein zentrales Thema ist die Ausbildung der neuen Mitarbeiter, die ein wichtiger Baustein des reibungslosen Wartungsbetriebes sind. Schon vor der Unterzeichnung des Vertrages zu Beginn des Jahres 2021 war klar, dass der Übergang von der Alouette III auf den AW169 eine große Herausforderung für die Techniker sein wird, da mehrere Generationen an Entwicklungen zwischen den Modellen liegen. Bei der

Alouette III sind die Wartungshandbücher sowie die Typenschulung in deutscher Sprache. Beim Leonardo AW169 sind alle Publikationen ausschließlich in englischer Sprache verfügbar, ebenso wird das sechswöchige Type-Training beim Hersteller in Italien inklusive der Prüfungen in Englisch durchgeführt.

Alle Techniker mussten vor dem Beginn der Ausbildung das erforderliche Englisch-Niveau erreichen. Zu diesem Zweck absolvierten sie ein bis drei Englischkurse mit einer Dauer von jeweils sechs Wochen. Um sie mit dem technischen Fachvokabular des AW169 vertraut zu machen, wurde ein zweiwöchiger technisch-logistischer Fachenglischkurs durch die Flieger- und Fliegerabwehrtruppenschule in Zusammenarbeit mit dem Sprachinstitut des Bundesheeres entwickelt, den alle Techniker absolvieren mussten. Zusätzlich wurden sie mit einem Kurs in Datenbusstechnik auf die neue Technologie des modernen Hubschraubersystems vorbereitet. Dank dieser Vorbereitung konnten seit Mitte 2022 mehr als 60 Techniker (Werft und Staffeln) das Typen-Training in Italien erfolgreich absolvieren.

SCHRITT IN DIE ZUKUNFT

Durch die Ausphasung der Alouette III und die Beschaffung, Einführung sowie

BAUMASSNAHMEN

Für die Anforderungen der Fliegerwerft 4 wurde Mitte 2023 der Bau eines neuen Werft- und Lagergebäudes auf insgesamt 9 000 m² genehmigt. Ein Architektenwettbewerb wurde für die Neubauprojekte der Werft, des Staffelgebäudes, der Luftfahrzeugrettung und des neuen Towers durchgeführt. Im Jänner 2024 wurde das Siegerprojekt aus 23 eingereichten Entwürfen bei einer Preisgerichtssitzung ausgewählt. Die Planungsphase soll im Herbst 2024 abgeschlossen sein, der Baubeginn für die Neubauten ist für das Frühjahr 2025 geplant und die Fertigstellung für Ende 2027 vorgesehen. Bis dahin müssen Ersatzbauten wie ein Containerdorf und die Nutzung einer Leichtbauhalle als Übergangslösung dienen.

den Betrieb des neuen AW169 „Lion“ hat das Österreichische Bundesheer sowohl in Hinblick auf die operativen Fähigkeiten als auch hinsichtlich der technologischen Expertise einen großen Schritt in die Zukunft gesetzt. Die enormen Herausforderungen einer Systemeinführung dieser Größenordnung können nur mit einer durchdachten Projektorganisation und der Unterstützung aller dafür zuständigen Bereiche des Bundesheeres gemeistert werden. Dabei schafft das Projektteam unter der Leitung der Luftzeugabteilung die bestmöglichen Rahmenbedingungen für

die Systemeinführung. Eines darf dabei aber nicht vergessen werden: Die Basis für den Erfolg sind motivierte Mitarbeiter auf allen Ebenen, die in einem gut funktionierenden Team dasselbe Ziel verfolgen.

Oberst dhmtD Mag. Klaus Hüttenbrenner;
Leiter der AW169 Teilprojektgruppe
Technik/Logistik
Amtsdirektor Ing. Horst Hüttenmaier;
Leiter der Fachabteilung Hubschraubersystem Aigen/Fliegerwerft 3



FOTO: BUNDESHEER/DANIEL TRIPPOLT

Text: Gerold Keusch
Fotos: Bundesheer/Daniel Trippolt



TRUPPENDIENST (TD): Wie sieht der Arbeitstag eines Hubschraubertechnikers aus?

Wolfgang Kobler: Als Flugzeugtechniker habe ich keinen normierten Arbeitstag. Das hängt auch damit zusammen, dass ich mehrere Funktionen ausübe. An einem Tag bin ich im Flugdienst, am nächsten in der Werkstätte und auch dort habe ich verschiedene Aufgaben. Jeder Tag beginnt mit einer Besprechung. Da legen wir fest, was zu tun ist, und teilen uns die Arbeit auf. Wir achten darauf, dass wir immer unterschiedliche Tätigkeiten machen, damit wir unsere Kompetenzen behalten.

TD: Gibt es im Flugdienst standardisierte Abläufe?

Kobler: Der Flugdienst ist hinsichtlich der Abläufe immer ähnlich, da gibt es eine gewisse Routine. Ich beginne mit einem Check der Maschine, dann bekomme ich von den Piloten ein Briefing über den Flug, danach konfiguriere ich den Hubschrauber für das geplante

Fliegen ist Teamwork. Fliegerische Systeme sind technisch komplex und benötigen Spezialisten, die sie bedienen. Fehler sind dabei nicht erlaubt, da die Katastrophe sonst unweigerlich eintritt. Somit benötigt es gut ausgebildete, erfahrene und motivierte Techniker, die in einem Team arbeiten können und sich ihrer besonderen Verantwortung bewusst sind. Im TRUPPENDIENST-Interview gibt Vizeleutnant Wolfgang Kobler einen Einblick in seinen Arbeitsalltag.

SICHERHEIT HAT PRIORITÄT

BLICK HINTER DIE KULLISSEN DER MEHRZWECKHUBSCHRAUBERSTAFFEL

Flugvorhaben. Nach dem Flug stelle ich die Maschine ab und mache die Nachflugkontrolle. Die Alouette ist relativ aufwändig, weil das Rotor-Kopfsystem alt ist und viele Gelenke hat, die abgeschmiert und gereinigt werden müssen. Ich kontrolliere jene Dinge, die mir beim Flug aufgefallen sind und Komponenten, die besonders belastet wurden. Am Ende „füttere“ ich das technische Dokumentationssystem mit den Flugdaten.

TD: Welche Wartungstätigkeiten werden in der Staffel durchgeführt?

Kobler: In erster Linie machen wir kleinere Wartungsereignisse. Diese sind der Benutzermaterialerhaltung zugeordnet und dauern maximal drei Tage. Bei größeren Reparaturen überlegen wir, ob wir das selbst können, hinsichtlich des Materials, der technischen Publikationen bzw. der Qualifikationen, oder ob das die Werft im Zuge der Basismaterialerhaltung besser machen kann.

TD: Nach wie vielen Flugstunden muss die Alouette gewartet werden?

Kobler: Im Wesentlichen gibt es eine 25-, 50-, 100- und eine 200-Stunden-Kontrolle sowie Kalenderzeit-Kontrollen, die meist mit den Betriebsstundenwartungen zusammengeführt werden, 400- und 800-Stunden-Wartungen haben einen größeren Umfang. Die Kontrollen bzw. Wartungen werden gemeinsam mit der Wartungssteuerung der Fliegerwerft koordiniert und ergeben die Flugstundenplanung der Maschinen.

TD: Was ist der Unterschied zwischen der Benutzer- und der Basismaterialerhaltung?

Kobler: Die Benutzermaterialerhaltung machen wir in der Staffel grundsätzlich neben dem Flugbetrieb. Die Basismaterialerhaltung erfolgt in der Fliegerwerft und dauert, je nach Wartungsereignis, von einer Woche bis zu mehreren Monaten. Da steht die Maschine der Staffel nicht zur Verfügung.

TD: Sonst schon?

Kobler: Nicht ganz. Es ist ein Trugschluss zu glauben, dass der Hub-

schrauber ohne regelmäßige technische Betreuung fliegen kann. Zwei Techniker benötigen etwa zwei Tage für eine 25-Stunden-Kontrolle. Die 100- und die 200-Stunden-Kontrollen dauern mehrere Tage. Ab der 100-Stunden-Kontrolle übergeben wir die Maschine in der Regel an die Werft. Wir könnten diese Kontrolle zwar auch selbst machen, das wäre aber aufwändiger und würde auch länger dauern, da unser Personal ja auch im laufenden Flugbetrieb im Einsatz ist.

TD: Wie lange dauern die 400- und die 800-Stunden-Wartungen?

Kobler: Pro 100 Stunden Flugzeit benötigt ein Technikerteam eine Woche Wartungszeit, das bedeutet acht Wochen für eine 800 Stunden-Wartung. Darüber hinaus gibt es noch die Grundüberholung nach 3 600 Stunden, die bis zu einem Jahr dauert. Danach ist der Hubschrauber praktisch neu und seine Lebenszeit beginnt quasi bei Null.

TD: In der Flugzeugtechnik wird sehr genau gearbeitet. Wie kann man sich das vorstellen?

Kobler: Jede noch so kleine Arbeit, egal ob Tanken oder der tägliche Check des Hubschraubers, muss dokumentiert werden. Das erfolgt bei kleineren Dingen mit einem Eintrag in das Bordbuch, ansonsten IT-gestützt mit dem Logis-System, seit zwei Jahren mit der elektronischen Unterschrift – de facto ohne Papier. Es gibt Handbücher, die Publikationen, bei denen jeder Arbeitsschritt genau beschrieben ist. Diese werden dann durchgeführt und unterschrieben. Alles wird genau dokumentiert, teilweise auch die Seriennummer des Werkzeuges etc. Diese Arbeitsvorgänge sind relativ komplex und brauchen Zeit. Das hängt auch mit der Dokumentationssoftware zusammen, die wir verwenden.

TD: Die Alouette III war beinahe 60 Jahre im Flugeinsatz. Das ist sehr lange. Gab es deshalb mehr technische Defekte?

Kobler: Der Betrieb der Alouette war immer sicher. Wir haben aber bemerkt, dass sie ins Alter gekommen ist. Theo-

retisch hätte man sie noch betreiben können, aber irgendwann kommt der Zeitpunkt, wo es keinen Sinn mehr macht. Die Ersatzteilversorgung wird immer schwieriger, und der technische Abstand zu einem modernen System ist irgendwann einfach zu groß.

TD: Was sind die großen Unterschiede zwischen der Alouette und dem „Lion“?

Kobler: Der „Lion“ ist ein deutlich komplexeres System. Er hat viel mehr Elektronik und eine moderne Avionik. Die Alouette ist hinsichtlich der Technik überschaubar, da sie z. B. nur eine Turbine hat. Sie hat auch ein Avionik-System mit Movingmap, GPS, Infrarotkamera etc., aber in einer älteren und einfacheren Version. Hinsichtlich der Datensicherheit gibt es wesentliche Änderungen. Der „Lion“ hat eine andere Sicherheitsstufe, weshalb es Kryptoschlüssel gibt, das hatte die Alouette nicht. Bisher waren wir Generalisten, die einen großen technischen Bereich abgedeckt haben, nun müssen wir uns spezialisieren, weil die Aufgaben zu komplex sind. Mit Improvisieren, wor-

in wir Österreicher ja gut sind, geht da nicht mehr viel. Das ist schon ein großer Unterschied.

TD: Was sind die wesentlichen Vor- und Nachteile aus eurer Sicht?

Kobler: Bei der Alouette hatten wir mehr als 50 Jahre Erfahrung, die konnten wir in allen Details sehr gut. Unsere Aufträge konnten wir mit einer kleinen Mannschaft, einem Piloten, einem Bordtechniker und bei Bedarf einem Flugretter durchführen. Beim „Lion“ gibt es zwei Piloten, die Bordtechniker und Techniker sind getrennt, um nur ein Beispiel zu nennen. Ein Vorteil des „Lion“ ist, dass seine Sensoren eine Fülle von Daten feststellen, die eine Information über die Belastung und Fehler einzelner Komponenten geben. Somit kann ein Verschleiß frühzeitig erkannt und ein Ersatzteilaustausch besser gesteuert werden. Das ist jedenfalls neu für uns. Es wird auch einen engen Austausch mit dem Hersteller brauchen, um gemeinsam das System zu optimieren.

TD: Was ist die größte Herausforderung für euch?

Kobler: Das ist die detaillierte Planung von Wartungsereignissen. Die Wartungstermine der Betriebsstunden des Hubschraubers samt seinen Kom-

ponenten sind dabei mit den kalendarischen Wartungszyklen und anderen

Zyklen, zum Beispiel den Landungen, zu synchronisieren, um Wartungstätigkeiten zusammenzufassen. So können wir eine hohe Verfügbarkeit der Maschinen erreichen. Bei der Alouette hatten wir das im Griff. Beim „Lion“ sind wir auf einem guten Weg. Da unser Ersatzteillager noch nicht vollständig befüllt ist, müssen wir im Vorfeld der Wartungsereignisse den genauen Ersatzteilbedarf feststellen. Es ist noch schwer einzuschätzen, welche Bauteile zusätzlich benötigt werden, da fehlen Erfahrungswerte. Bei einem unvorhergesehenen Ausfall von Bauteilen werden bei Nicht-Verfügbarkeit im Moment noch die Teile von Maschinen, die in Wartungen der Basismaterialerhaltung stehen, verwendet. Hier leistet die Werft eine hervorragende Arbeit. Auch hinsichtlich des tatsächlichen Zeitansatzes von Wartungen haben wir noch keine Erfahrungswerte. Das muss sich noch einpendeln. Beim Werkzeug gibt es die Umstellung vom metrischen auf



Vizeleutnant Wolfgang Kobler gibt einen Einblick in seine Tätigkeit als Bordtechniker und Werkmeister.

WOLFGANG KOBLER STECKBRIEF

- ▶ Bordtechniker und Werkmeister
- ▶ Jahrgang 1974
- ▶ Bundesheer seit 1992 (in der Hubschrauberstaffel Aigen im Ennstal)
- ▶ Zivile Ausbildung an der Bundesfachschule für Flugtechnik in Langenlebarn
- ▶ Mitglied des Einführungsteams der AW169 „Lion“
- ▶ ca. 3 000 Flugstunden
- ▶ diverse Einsätze im In- und Ausland

das zöllige System. Somit benötigen wir völlig neues Werkzeug, das gerade zläuft. Eine weitere Neuerung ist die viele Elektronik in der Werkstatt und die zahlreichen Prüf- und Messsysteme.

TD: Beim „Lion“ gibt es eine starke militärische Orientierung, die war bei der Alouette ja nicht so ausgeprägt, oder?

Kobler: Das stimmt. Die Alouette hatte viele Fähigkeiten, die wir bei verschiedenen Assistenzeinsätzen unter Beweis stellen konnten und wir waren tatsächlich eher zivil orientiert. Das hängt auch damit zusammen, dass man die Alouette nicht für den klassischen Truppentransport verwenden kann und sie nicht bewaffnet war. Nun wird es deutlich militärischer. Der „Lion“ ist für den militärischen Einsatz aufgrund seiner modernen Systeme bestens geeignet. Dazu zählen die elektronische Selbstschutzanlage, der ballistische Schutz der gesamten Kabine und ein modernes Waffensystem. Die neue Maschine bedeutet einen kompletten Philosophiewechsel und eine deutliche Spezialisierung. Alleine das Waffensystem ist kompliziert und es erfordert viel Training, um es zu beherrschen – sowohl fliegerisch als auch technisch. Ein weiterer großer Einschnitt ist die nunmehrige Trennung zwischen dem Hubschraubertechniker und dem Bordtechniker, die ebenfalls mit der stärkeren militärischen Ausrichtung des Systems verbunden ist. Wir wollen auch weiterhin unseren Beitrag zur Hilfe der Bevölkerung bei Elementarereignissen übernehmen, damit unsere Akzeptanz in der Gesellschaft – auch in der Region – hoch bleibt.

TD: Wie weit sind alle Techniker auf dem neuen System geschult?

Kobler: Das Stammpersonal hat die Typenschulung abgeschlossen. Jene Techniker, die nun neu zu uns kommen, müssen noch ausgebildet werden. Deren Ausbildung dauert länger, auch weil viele erst am Beginn ihrer beruflichen Laufbahn stehen.

TD: Wie sieht die Ausbildung der Techniker aus?

Kobler: Die Theorieausbildung ist in Österreich, die Praxisausbildung in Italien. In der Leonardo Trainings Academy wurden einige Techniker im Bereich Flugwerk/Triebwerk ausgebildet, andere in der Avionik, nur wenige in beiden Bereichen. Fünf Wochen dauert die theo-

retische, zwei Wochen die praktische Ausbildung, zusätzlich gibt es spezielle Kurse. Ein Beispiel ist die Ausbildung am HUMS, dem Health and Usage Monitoring System, das Vibrationen mit Sensoren auswertet. Die Kommunikation war auf Englisch. Das war neu für uns, hat aber gut funktioniert, da wir vorher eine gezielte Englischausbildung hatten.

TD: Wie ist die Zusammenarbeit mit den Italienern?



Werkstättenalltag in der Mehrzweckhubschrauberstaffel.

Kobler: Bei der italienischen Armee wurden die Flight-Crews mehrere Wochen lang, nördlich von Rom, ausgebildet. Die Zusammenarbeit ist sehr produktiv. Wir werden als gleichwertige Partner auf Augenhöhe behandelt. Es ist eine Kooperation mit dem Charakter eines gegenseitigen Lernprozesses und keine formale Ausbildung nach einem klassischen Lehrer-Schüler-Muster. Das passt sehr gut.

TD: Stichwort Personal, wie sieht es bei den Technikern mit dem Personalzulauf aus?

Kobler: Der Personalzulauf ist aktuell groß, und es gibt noch immer viele Bewerber. Insgesamt ist der Zulauf deutlich stärker als wir gedacht haben. Die Region ist wirtschaftlich nicht so stark, der Hubschrauber ist neu und interessant und das Bundesheer ein attraktiver, sicherer Arbeitgeber. Es ist zwar noch nicht offiziell, aber es werden etwa 100 neue Arbeitsplätze geschaffen, wenn die Fliegerwerft 4 kommt. Diese soll acht Wartungsbereiche und zusätzliche Werkstätten haben. Darüber hinaus soll es auch in der Mehrzweckhubschrauberstaffel zukünftig beinahe

doppelt so viel Personal geben. Da tut sich einiges.

TD: Wie wirkt sich das auf den Organisationsplan in der Staffel aus?

Kobler: Die wesentliche Änderung in der Staffel ist die bereits angesprochene Trennung zwischen Techniker und Bordtechniker. Zusätzlich wird es eine Gruppe geben, die für das Datenmanagement, NAV und COM zuständig ist und zum Beispiel das Kartenmaterial ein-

pflegt. In einigen Bereichen gibt es noch kleine Unsicherheiten bezüglich der Zuständigkeiten, die sich aber einspielen werden. Zusätzlich gibt es noch Änderungen in der Arbeitsaufbereitung, auch weil das System deutlich komplexer ist. Die gesamte Staffel ist bestrebt, dass der Flugbetrieb funktioniert. Wir erfüllen unsere Aufträge als Team und arbeiten eng zusammen. Von der Staffel-Technik wird eine hohe Flexibilität gefordert, um Ausfälle so kurz wie möglich und die Verfügbarkeit der Maschinen so hoch wie möglich zu halten. Da kommt es schon vor, dass wir länger bleiben, damit wir am nächsten Tag unsere Aufträge erfüllen können. Wichtig ist aber auch hier, dass wir uns die Zeit nehmen, die wir benötigen, um ordentlich zu arbeiten. Die Sicherheit hat Priorität, damit wir auch in Zukunft alle Aufträge erfüllen können. Das war mit der Alouette so und das wird auch mit dem „Lion“ so sein.

Hofrat Gerold Keusch, BA MA;
Leiter Online-Medien in der
Redaktion TRUPPENDIENST

In der Fliegerei liegt die Aufmerksamkeit oft auf dem Fluggerät, den Hubschraubern und Flugzeugen. Um diese zu betreiben, benötigt es jedoch eine umfangreiche Infrastruktur. Diese wird in Aigen unter anderem von der Flugbetriebskompanie zur Verfügung gestellt. Etwa 120 Mitarbeiter, darunter 35 Grundwehrdiener, schaffen dort die Voraussetzungen für einen sicheren militärischen Flugbetrieb. Ihre Aufgabenpalette ist breit gefächert.



Bei der Flugsicherung betreiben Flugsicherungsoffiziere und -unteroffiziere die militärische Flugplatzverkehrszone in Aigen im Ennstal. Neben dem Flugverkehrskontrolldienst, der durch ausgebildete Fluglotsen ausgeübt wird, führen sie die Flugberatung für die Besatzungen durch. Das ist die Voraussetzung für eine sichere Auftragsdurchführung.

Eine präzise und dem Flugauftrag angepasste Wetterberatung wird durch Experten des militärmeteorologischen Dienstes (Wetterberater und Wetterbeobachter) durchgeführt. Sie ist die Entscheidungsgrundlage für die Durchführbarkeit von Flugaufträgen.

Bei Flugunfällen oder -vorfällen ist ein rasches Einschreiten von speziell ausgebildetem und trainiertem Personal zur Menschenrettung unabdingbar. Die Rettungskolonnen auf dem Fliegerhorst, die

vom Luftfahrzeugrettungszug und Teilen des Sanitätszuges gestellt wird, ermöglicht bei Bedarf die unverzügliche Brandbekämpfung sowie Rettungsmaßnahmen innerhalb des Rettungsbereiches.

Die Versorgungsdurchführung ist eine wesentliche Aufgabe der Flugbetriebskompanie. Neben der Betankung von Luftfahrzeugen und der Lagerung von Betriebsmitteln werden durch die Kompanie Nachschub- und Transportaufgaben, die Kfz-Instandsetzung sowie die Sanitätsversorgung in Aigen durchgeführt. Die, zur Erfüllung des Auftrages, benötigten Grundwehrdiener werden durch Kadernsoldaten des Ausbildungszuges ausgebildet und von diesen auf ihre Einsatzaufgaben vorbereitet.

Bei Verlegungen von Luftfahrzeugen, bei Einsätzen oder Übungen ermöglichen Elemente der Flugbetriebskom-

panie den Flugbetrieb auf Feldflugplätzen und auf Außenlandeplätzen. Auch bei Luftraumsicherungsoperationen stellt die Kompanie, mit Experten aus verschiedenen Bereichen, die Einsatzbereitschaft des Emergency Response Team Air (ERTA) sicher. ERTA ist ein luftbewegliches Element, das anlassbezogen formiert wird, und als erste Eingreifkraft des Bundesheeres nach einem Flugunfall zum Einsatz kommt. Das Kadernpersonal nimmt zum Fähigkeitsenerhalt sowie zur Fähigkeitsentwicklung laufend an nationalen und internationalen Fortbildungen teil.

FLUGSICHERUNG

Die Flugsicherung besteht aus dem Flugverkehrskontrolldienst (ATCOs; air traffic control officers = Fluglotsen/Con-



BETRIEB 24/7 FLUGBETRIEBSKOMPANIE AIGEN

troller) und dem Flugabfertigungsdienst (MFSS; military flight service station).

Der Flugverkehrskontrolldienst wird in Aigen von EASA-lizenzierten Controllern ausgeübt. Sie führen im zugeordneten Luftraum den Flugverkehrskontrolldienst für militärische sowie zivile Luftfahrzeuge und andere Teilnehmer der allgemeinen Luftfahrt durch. Das umfasst das Verhindern von Zusammenstößen von Luftfahrzeugen und sonstigen Fahrzeugen innerhalb ihres Verantwortungsbereiches (MATZ; military aerodrome traffic zone).

Im Nahbereich der MATZ Aigen befinden sich zwei Tiefflugstrecken, die vom Kontrollturm (Tower) mitbewirtschaftet werden. Innerhalb dieser Tiefflugstrecken tragen die Controller die Verantwortung für die Sicherheit der Luftfahrzeuge im Hinblick auf andere

Text: Reinhold Kern
Fotos: Bundesheer/LuAufklEst/Z

Luftfahrzeuge bzw. Drohnen. Im Anlassfall übernimmt der eingeteilte Controller die Funktion des Einsatzleiters, als verlängerter Arm des Diensthabenden Systems Luft, bis zum Eintreffen des erweiterten Krisenstabes. Auch bei der Untersuchung von Flugvorfällen und -unfällen wird auf die Fachkompetenz der Controller zurückgegriffen.

Die Flugberatungsstelle der MFSS besteht aus lizenzierten Unteroffizieren, die zur Durchführung des Militär-Flugberatungsdienstes berechtigt sind. Dieses Fachgebiet ist für das Aufarbeiten und Bereitstellen von Luftfahrtinformationen zuständig, die für eine sichere und geordnete Abwicklung von Flugvorhaben notwendig sind.

Im täglichen Betrieb bedeutet das die Vorbereitung und Durchführung des Pilotenbriefings, das Erstellen von Flugplänen nach internationalen Standards, die Überprüfung der Flugbetriebsflächen sowie das Feststellen und Verlautbaren von luftfahrttechnischen Einschränkungen und Informationen in Form von NOTAMS (Notice To Air Men/Missions). Weitere Aufgaben ergeben sich bei Assistenzeinsätzen, Übungen oder sonstigen externen Aufträgen durch das Stellen von Fliegerleittrupps, die bei Außenlandeplätzen koordinative und informative Tätigkeiten wahrnehmen.

WETTERBERATUNG- UND -BEOBACHTUNG

Jeglicher Flugbetrieb benötigt meteorologische Dienstleistungen. Für den Flugbetrieb in Aigen werden diese durch die Wetterberatungs- und -beobachtungsstation im Rahmen des Mi-



Kfz-MechUO des Instandsetzungszuges.



Ausbildung beim Sanitätszug.

litärmeteorologischen Dienstes bereitgestellt. Hubschrauber sind zumeist in bodennahen Luftschichten, der atmosphärischen Grenzschicht, unterwegs. Im Gegensatz zur freien Atmosphäre in einigen Kilometern Höhe hat das Wetter in dieser Grenzschicht im komplexen Gelände eine hohe räumliche und zeitliche Variabilität. Dies ist bei der Beratung zu berücksichtigen.

Voraussetzung für jede Wetterprognose ist die Wetterbeobachtung. Diese wird am Fliegerhorst Fiala-

Fernbrugg das gesamte Kalenderjahr durch Wetterdiensttechniker in einem 24/7-Schichtdienst erledigt. Die Wettermeldungen werden über das meteorologische Fernmeldesystem weltweit verteilt. Den Wetterdiensttechnikern obliegt neben der Wetterbeobachtung auch das Monitoring und die Wartung der technischen Systeme vor Ort.

Die Wetterberatung erfolgt während der Betriebszeiten des Flugplatzes durch einen meteorologischen Offizier mit akademischer Vorbildung und zwei Wetterdienstoffizieren im Wechseldienst. Der Schwerpunkt der Wetterberatung ist die Betreuung der Hubschrauber mit Basisprognosen bezüglich Wind, Temperatur, Sichtweite und Wetter am Platz, entlang der Flugstrecke und im Einsatzgebiet. Einen besonderen Stellenwert hat die Warnung vor meteorologischen Gefahren wie Sturm, Vereisung, Sichteinschränkungen, Hagel und Blitz. Dazu stehen der Wetterberatungsstation EDV-gestützte Informationssysteme mit Zugriff auf weltweite Wetterbeobachtungen zu Boden und in der freien Atmosphäre (Radiosondenballone), Wetterradar, Wettersatelliten sowie lokale und globale numerische dreidimensionale Prognosefelder nationaler und internationaler meteorologischer Rechenzentren zur Verfügung.

Eine Spezialität der Wetterberatungs- und -beobachtungsstation ist die österreichweite Prognose der zu erwartenden Nachthelligkeit in Abhängigkeit von Wetter, Wolken und astronomischen Bedingungen (Dämmerung, Mondphase und Mondstand). Damit kann die Planung und sichere Durchführung von Hubschrauber-Nachtflügen mit Restlichtverstärkern (Night Vision Goggles) gewährleistet werden. Dies erfolgt mit einer hauseigenen Entwicklung. Nutznießer dieses Dienstes sind nicht nur das Bundesheer, sondern auch Rettungsdienste, wie jener des ÖAMTC. Die entsprechenden Informationen werden online zur Verfügung gestellt.

LUFTFAHRZEUGRETTUNG- UND ABC-ABWEHRZUG

Die umfangreichen Aufgaben des Zuges lassen sich mit den bekannten Schlagwörtern „Retten-Löschen-Ber-



Die Flugsicherung auf dem Tower gewährleistet den sicheren Flugbetrieb auf dem Fliegerhorst Fiala-Fernbrugg.

gen“ beschreiben. Diese unterteilen sich in den Luftfahrzeugrettungsdienst und den Objektbrandschutz in der Kaserne und in diverse Aufgaben der luftfahrzeugspezifischen ABC-Abwehr. Der Zug, der umgangssprachlich als Flughafenfeuerwehr bezeichnet wird, gliedert sich in zwei Luftfahrzeugrettungsgruppen, eine ABC-Abwehrgruppe und einen Bergetrupp. Diese versehen dort das gesamte Jahr einen 24/7-Dienst.

Der Luftfahrzeugrettungsdienst beinhaltet die Einsatzbereitschaft der Rettungskolonne während der Flugbetriebszeiten. Die Techniken und Verfahren, die dabei angewendet werden, haben sich auch auf internationalen Flughäfen als Standards etabliert. Sollte ein Luftfahrzeug nicht auf dem Flugplatz in Probleme geraten sein, sondern außerhalb zur Landung kommen, kann ein Team dieses Zuges im gesamten Bundesgebiet per Hubschrauber zum Einsatz gebracht werden.

Zu den Aufgaben des ABC-Abwehrbereiches gehören die Detektion und das Eingrenzen von Kontaminationen, die Dekontamination von Luftfahrzeugen und deren Besatzungen sowie das Luftspüren bei großflächiger Kontamination nach einem radioaktiven Vorfall.

SANITÄTSZUG

Der Sanitätszug ist für die Sanitätsversorgung zuständig und betreibt die Truppenärztliche Station in Aigen. Zusätzlich stellt er die Sanitätsversorgung durch die sanitätsdienstlichen Leistungen bei Ausbildungen, Übungen und Einsätzen im In- und Ausland sowie des Flugdienstes im Rahmen des Einsatzplanes für Flugnotfälle sicher.

Der Sanitätsdienst ist jenes unsichtbare und unverzichtbare Korsett, das dem Soldaten bei seinem Dienst „den Rücken stärkt“ und auf dessen Funktionieren er sich verlassen muß. Patientenbehandlung, Pflege und Rehabilitation richten sich in der Qualität der Durchführung nach dem österreichischen Standard und erfolgen nach den Regeln der „Evidence Based Medicine“.

INSTANDSETZUNGSZUG

Dem in der nahegelegenen Stadt Liezen dislozierten Instandsetzungszug obliegt die Materialerhaltung im

Bereich Kfz-Technik der Garnison Aigen. Diese beinhaltet mitunter die Instandsetzung, Systemerhaltung oder Überprüfungen im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes. Die fachliche Expertise des Kaderpersonals erstreckt sich über gerätespezifische Lehrgänge bis zur Werkmeisterausbildung.

VERSORGUNGSZUG/ BETRIEBSMITTELGRUPPE

Anders als die meisten Versorgungszüge verfügt die Flugbetriebskompanie in Aigen über Elemente zur Versorgung von Luftfahrzeugen. Die Betriebsmittelgruppe verwaltet drei Tankwägen sowie eine Tankanlage, in der 200 000 l Treibstoff für Luftfahrzeuge gelagert werden. Pläne, die eine Einbindung der zusätzlich verfügbaren Tanks in ein Autarkiekonzept vorsehen, sollen künftig dafür sorgen, dass selbst im Blackout-Fall die Versorgung der Luftfahrzeuge sichergestellt ist. Der Versorgungszug ist damit eine wesentliche Stütze für den militärischen Betrieb im Krisenfall.

AUSBILDUNGSZUG

Der Ausbildungszug ist für diverse Ausbildungsvorhaben verantwortlich. Er stellt mit der militärischen Basisausbildung der Grundwehrdiener die nötigen Kenntnisse sicher, die sie für ihre Folgeverwendung in den anderen Teileinheiten benötigen. Darüber hinaus ist der Ausbildungszug für die Koordination der Maßnahmen zuständig,

die die Einsatzbereitschaft der Elemente des Fliegerhorstes sicherstellen. Beispiele dazu sind die Durchführung von Scharfschießen, ABC-Überprüfungen oder die begleitende Ausbildung der Grundwehrdiener.

PLATZLANDWIRTSCHAFT

Die Platzlandwirtschaft ist für die Mäharbeiten der Pisten und Rollbahnen am Fliegerhorst Fiala-Fernbrugg verantwortlich. Die Graspiste wird in den Sommermonaten bis zu dreimal wöchentlich gemäht. In den Wintermonaten ist die Platzlandwirtschaft für die Schneeräumung der Betriebsstraße sowie der Luftfahrzeug-Abstellpositionen auf den Betriebsflächen zuständig.

FAZIT

Die Flugbetriebskompanie Aigen deckt ein breites Spektrum an Kompetenzen und Fachbereichen ab. Die Vielfalt an Aufgaben fordert einen hohen Koordinationsaufwand. Dieser garantiert jedoch (genau deshalb) eine gemeinsame Führung und daraus resultierend den sicheren und reibungslosen Flugbetrieb der Elemente des Fliegerhorstes. Egal wann und wo diese ihre Aufträge erfüllen.

Major Mag.(FH) Reinhold Kern;
Kommandant Flugbetriebskompanie Aigen im Ennstal

Die Aigener „Flughafenfeuerwehr“ bei einer Übung auf dem Fliegerhorst.



LUFT



Text: Roland Schaffer
Titelfotos: Bundesheer

Der erste „Luftangriff“ der „altösterreichischen“ Armee jährt sich im Jahr 2024 zum 175. Mal. Die Fliegertruppe der Zweiten Republik in Österreich wird 2025 ihr 70-jähriges Bestehen feiern können. Nach 17-jähriger Unterbrechung während der Zeit der nationalsozialistischen Diktatur und der Besatzungszeit starteten im Dezember 1955 die ersten militärischen Schulflugzeuge sowjetischer Provenienz mit dem österreichischen Hoheitszeichen auf dem Fliegerhorst Langenlebarn. In den darauffolgenden Jahren wurden die österreichischen Luftstreitkräfte auf- und ausgebaut.

STREITKRÄFTE HISTORIE

DIE ENTWICKLUNG DER ÖSTERREICHISCHEN LUFTSTREITKRÄFTE IN DER ZWEITEN REPUBLIK

Nach dem Ballon-Angriff von 1849 auf Venedig dauerte es bis 1892, dass in der k.(u.)k. Armee die Militär-Aeronautische Anstalt in Wien gegründet wurde. Auch das Aufkommen der „Flugapparate“ erreichte in der österreichisch-ungarischen Monarchie nie jene Bedeutung wie etwa in Deutschland oder Frankreich. Erst am Beginn des 20. Jahrhunderts wurden von der Armee erste Flugfelder errichtet und Feldpiloten ausgebildet. Massiv forciert wurde der Aufbau der Luftstreitkräfte nach dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges.

Im November 1918 standen der Fliegertruppe etwa 1 300 Offiziere, 42 500 Mann und 620 Einsatzflugzeuge zur Verfügung. Doch auch sie konnten weder die Niederlage der k.(u.)k. Armee verhindern noch die Lufthoheit der Alliierten gefährden.

Nach dem Ende des Weltkrieges machte der Staatsvertrag von Saint-Germain 1919 alle Bemühungen um den Aufbau einer neuen Fliegertruppe in (Deutsch-)Österreich zunichte, da diese verboten war. Unter Geheimhaltung wurden „Sportfliegerkurse“ abgehalten

und Soldaten als „zivile Piloten“ ausgebildet. Erst 1934 erfolgte, unter Duldung der Vertragsmächte, die schrittweise Aufstellung der Fliegertruppe. Flugzeuge wurden beschafft, Fliegerhorste errichtet und die Truppe aufgebaut. Am Beginn des Jahres 1938 verfügten die österreichischen Luftstreitkräfte über etwa 5 600 Mann und 293 Flugzeuge. Die politischen Ereignisse im März 1938 (Anschluss an das nationalsozialistische Deutschland) „überholten“ jedoch die Luftstreitkräfte und bereiteten ihnen sowie der Republik Österreich ein jähes Ende.

NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG

Bereits bei der Bildung der provisorischen österreichischen Regierung im April 1945 wurden erste Überlegungen zur Aufstellung eines (zukünftigen) Militärs angestellt. Umfang und Struktur wurden im Heeresamt ebenso diskutiert wie die Aufstellung einer eigenen Luftwaffe. Das Heeresamt der Staatskanzlei unter dem späteren Bundespräsidenten Dr. Karl Renner musste nach einer Weisung des Alliierten Rates Ende November 1945 aufgelöst werden.



Ein Hubschrauber vom Typ Sikorsky S-65 OE transportiert eine Saab S-29 „Tonne“.

FOTO: BUNDESHEER

Damit waren alle Pläne vorerst hinfällig geworden.

Vor dem Hintergrund des aufkommenden Kalten Krieges forcierten die Alliierten (allen voran die USA) die Aufstellung einer „neuen“ österreichischen Luftstreitkraft. Schon im Entwurf zum Staatsvertrag vom Jänner 1947 wurde dessen Stärke von 90 Flugzeugen bzw. 5 000 bis 6 600 Mann skizziert. Mit der Aufstellung erster Alarmabteilungen 1950, beziehungsweise dem Aufbau der B-Gendarmerie in den westlichen Besatzungszonen (da Streitkräfte unterstellt waren, gab es von 1952 bis 1955 dieses „militärische Polizeielement“), wurde der Grundstein für das Bundesheer der Zweiten Republik gelegt. Eine fliegerische Komponente fehlte jedoch in beiden Organisationen.

Die Frage nach der Aufrüstung, insbesondere der qualitativen und quantita-

tiven Stärke der Luftstreitkräfte, verursachte Risse innerhalb des Heeres und der Politik. Das Offizierskorps beschäftigte sich vor allem mit den Differenzen zwischen „Boden- und Luftsoldaten“, was auch mit der finanziellen Ausstattung der Waffengattungen zu tun hatte. Innerhalb der Fliegertruppe führten Spannungen zwischen Luftabwehr, Hubschrauber- und Flächenflugpersonal dazu, dass die Bodentruppe materiell und qualitativ besser ausgestattet wurde. Bei den Generalstabslehrgängen war die Ausbildung im Bereich „Luft“ ein Randthema, Großübungen

wurden (bis in die 1970er-Jahre) ohne einer Luftlage durchgeführt und Fliegeroffiziere waren nur selten bei den Planungen zur Landesverteidigung eingebunden. Ein anderer wesentlicher Aspekt beim Auf-, Aus- und Umbau der österreichischen Luftstreitkräfte nach 1955 ist, dass (vor allem) die größeren Beschaffungen von politisch-ideologischen Interessen, dem Neutralitätsgesetz und den enormen Kosten einsatzbereiter Streitkräfte massiv beeinflusst wurden.

WUNSCH UND WIRKLICHKEIT

Mit dem Staatsvertrag vom 15. Mai 1955 erhielt Österreich nicht nur seine Souveränität zurück, sondern auch die Wehrhoheit. Von Beginn an waren sich Politik und Militär einig, dass diese nur

mit einer starken Luftwaffe zu sichern wäre. Doch nun musste – wieder einmal – bei der Stunde null begonnen werden. Große Teile der Infrastruktur waren, vor allem in der sowjetischen Besatzungszone, zerstört, ausgebildetes Personal musste erst gefunden werden, eine konkrete Budgetplanung fehlte und flugtaugliches Gerät war nicht vorhanden. Es stellte sich auch die Frage, ob die Luftstreitkräfte als selbstständige Teilstreitkraft oder „lediglich“ als Waffengattung implementiert werden sollten.

Für die Planungsphase zur Aufstellung wurde im September 1955 die „Abteilung Luft“ im Amt für Landesverteidigung (Sektion III im Bundeskanzleramt) gegründet. Die ersten Überlegungen sprachen von einer Stärke von etwa 500 Flugzeugen – eine Anzahl, die (wenn man alle jemals im Bundesheer beschafften Maschinen zusammenzählt) erst nach dem Jahr 2000 erreicht wurde. Zu allererst bemühte sich die „Luftwaffe ohne Fluggerät“ Personal aufzunehmen und die ehemaligen Militärflugplätze zu übernehmen, auch um den Begehrlichkeiten der aufkeimenden Zivilluftfahrt entgegenzutreten. Bereits im November 1955 wurden dem Bundesheer die Flugplätze Zeltweg, Langenlebarn, Hörsching, Wiener Neustadt und Aigen im Ennstal zugewiesen (Graz-Thalerhof folgte später).

Als „Geburtsstunde“ der Luftstreitkräfte kann der 9. Dezember 1955 betrachtet werden. An diesem Tag hoben erstmals in der Zweiten Republik österreichische Militärflugzeuge vom Flugplatz Langenlebarn ab. Wollten ursprünglich die USA der jungen Republik Flugzeuge zur Verfügung stellen, gab die Sowjetunion den eigentlichen „Startschuss“. Obwohl die Sowjets beim Abzug und während der Besatzungszeit zahlreiche Einrichtungen abmontiert oder zerstört hatten, schenkten sie dem Bundesheer acht Yakovlev Schulflugzeuge – je vier Yak-11 und Yak-18. Diese wurden in Kisten zerlegt übergeben und mussten mit Hilfe eines sowjetischen Offiziers und eines Technikers zusammengesetzt werden.

Die österreichischen Luftstreitkräfte haben de facto von Beginn an Hubschrauber eingesetzt, die damals noch eine neue Technologie waren und erst kurz nach dem Ende des Zweiten Welt-

krieges in größerer Serie produziert wurden. Der erste leichte Mehrzweckhubschrauber vom Typ Bell 47G2 wurde bereits im Februar 1956 beschafft und dem Bundesheer sogar Maschinen vom Typ Bell H-13H geschenkt. Im Herbst 1956 wurden weitere Schulflugzeuge bestellt: Piper PA-18, Zlin Z-126, Cessna 172 bzw. 182 oder Fiat G-46. Durch die Typenvielfalt bekam der Fluggerädepark den Spitznamen „Schmetterlingsammlung“.

Aufgrund der militärischen und technologischen Entwicklungen drängte sich bald die Frage nach einem zeitgemäßen Düsenstrahlflugzeug auf. Die Vorbereitungen zu einer eventuellen Beschaffung (Angebote, Erprobungen, Vorführungen etc.) begannen unmittelbar nach der Aufstellung der Luftstreitkräfte und sollten im Laufe der Jahrzehnte zahlreiche Regierungen (nicht nur die Verteidigungsminister und Experten des Ressorts) beschäftigen. In Militärkreisen wurde primär an die Beschaffung von Jagdbombern für die taktische Luftunterstützung gedacht. Im Oktober 1958 bestellte das Bundesheer 14 Stück Fiat G-91, der

Vertrag wurde jedoch aus politischen Gründen (österreichisch-italienische Spannungen wegen der „Südtirolfrage“ und die budgetäre Situation) storniert. In Folge wurden von der Sowjetunion MiG-15 bzw. MiG-17 und von den USA gebrauchte F-84F angeboten. Die Entscheidung fiel zugunsten der Saab J-29F „Tonne“, von der 15 gebrauchte Maschinen beschafft wurden.

Der Ankauf eines gebrauchten Flugzeuges ließ die Frage nach einem Nachfolgemodell noch während der Einführung aktuell werden. Bereits damals war der Wunsch zum Kauf des Saab



Saab J-29F „Tonne“



Fouga CM170 „Magister“



De Havilland DH-115 „Vampire“

J-35D „Draken“ bei vielen Fliegeroffizieren geweckt worden. Jedoch wurden ab 1964, anstelle der „Schmetterlingsammlung“, lediglich 24 Stück Saab 91D „Safir“ für die Grundschulung und zwischen 1960 und 1965 zwölf Stück Fouga „Magister“ sowie fünf DH „Vampire“ für die Düsenausbildung angekauft. Bei den Hubschraubern wurden ab 1963 die ursprünglich beschafften Alouette II und Sikorsky S-55 schrittweise durch die Agusta Bell AB-204B und ab 1967 durch

die Alouette III ersetzt. Im Hubschraubersektor war das Bundesheer somit auf dem Stand der damaligen Technik.

Wunsch und Wirklichkeit lagen aus organisatorischer Sicht – aus politischen und ressortinternen Differenzen – oft weit auseinander. Laufende Umgliederungen in den 1950er- und 1960er-Jahren erschwerten den Ausbau der Fliegerkräfte. Insgesamt waren die 1960er-Jahre dennoch eine Epoche der Konsolidierung und des Aufbaues der Luftstreitkräfte. Eine schlagkräftige Fliegertruppe konnte jedoch, wegen interner Kompetenzunklarheiten und -differenzen, häufigen Umgliederungen, dem Ankauf von größtenteils Flächen- und Schulflugzeugen und einer budgetären Unterdotierung nicht erreicht werden.

REFORMEN

Die ČSSR-Krise 1968 machte die Mängel der Luftstreitkräfte sichtbar. So führte die Sowjetunion Aufklärungsflüge über österreichisches Hoheitsgebiet in großer Höhe durch und ignorierte die politischen Proteste Österreichs. Das ließ den Wunsch des Militärs nach einer Aufwertung der Waffengattung und neuem Gerät, z. B. ein nachflugfähiger Jäger, wachsen. Eine Diskussion über die Aufstockung der Fliegerkräfte wurde vor allem politisch geführt und hatte, inklusive der 1969 angekündigten Wehrmilliarde, kaum Auswirkungen. Auch die Evaluierung eines modernen Düsenjägers ging weiter. Aus Sicht des Militärs wurde erneut der Saab J-35 „Draken“ favorisiert. Eine Erprobungsstudie von Mirage IIIIE von Dassault, F-5A von Northrop, A-4F „Skyhawk“ von Douglas

Agusta Bell AB-47G2



Agusta Bell AB-204B



FOTOS: BUNDESHEER

und dem „Draken“ J-35D von Saab ergab eigentlich die Mirage als Sieger – diese war jedoch entscheidend teurer als der „Draken“. Ende Juni 1969 wurde jedoch die Entscheidung getroffen, Schulmaschinen vom Typ Saab 1050E, anzukaufen. Wieder mussten die Luftstreitkräfte eine „Übergangslösung“ akzeptieren.

Saab 1050E



FOTO: BUNDESHEER

Laufende Umgliederungen der Verbände prägten die 1970er-Jahre. Massive Einschnitte erfolgten etwa durch die Heeresgliederung 72. Die Luftstreitkräfte „verloren“ die Fliegerabwehrkräfte, und mehrere Verbände wurden aufgelöst. Mit Aufstellung des Armeekommandos 1973 wurden die Luftstreitkräfte in eine Fliegerbrigade umgewandelt, die Fliegertruppe zu einer Waffengattung und die Luftstreitkräfte zu „Heeresfliegerkräften“. Bereits mit Juli 1975 wurden diese jedoch wieder zu Fliegerkräften und die Fliegerbrigade zur Fliegerdivision. Im österreichischen Landesverteidigungsplan, der 1978 erstellt, 1983 verfügt und 2001 durch eine neue Sicherheitsdoktrin abgelöst wurde, fehlte die Luftverteidigung völlig. Man beschränkte sich auf die Lufthoheit im Neutralitätsfall.

Saab J-35 „Draken“



FOTO: BUNDESHEER

Der Gegensatz zwischen Wunsch und Wirklichkeit, zwischen militärischen Bedürfnissen und politischen Zugeständnissen oder zwischen Auftrag und Realität zeigt sich am Beispiel der Luftstreitkräfte besonders deutlich. Nach dem Ende des Kalten Krieges sollte das Ressort völlig umgekrempelt werden. In Zuge dessen wurde das Armeekommando 1991 aufgelöst und erwogen, ein eigenes Kommando der Luftstreitkräfte aufzustellen. Die Luftraumverteidigung wurde erstmals als eigenes Einsatzverfahren festgelegt. Anfang der 1990er-Jahre führten die politischen Veränderungen in Europa zu einer erneuten Reorganisation – der Heeresgliederung-Neu. Nach deren Einnahme erfolgte 1995 die Neugliederung der Fliegerdivision, der, auch aufgrund der Erfahrungen aus dem Jugoslawieneinsatz 1991, die drei Fliegerabwehrgeschwader unterstellt waren.

ABFANGJÄGER

Nachdem sowohl der Betrieb der „Tonne“ und der „Vampire“ 1972 eingestellt wurde, und Österreich keinen Jäger mehr in Betrieb hatte, trat das Bundes-



Lockheed C-130K „Hercules“

FOTO: BUNDESHEER/HORST GORUP

heer in Kontakt mit diversen Herstellern. Der Saab J-35 „Draken“ wurde vorerst kaum erwogen, und Mitte der 1970er-Jahre betrachteten auch die Schweden seine Zeit als abgelaufen. Evaluiert wurden die Northrop F-5, erneut die Mirage, der Saab JA-37 „Viggen“, der israelische Kfir-C2 oder die F-16. Wieder wurde die, für die Luftstreitkräfte existenzielle, Frage nach einem modernen Luftfahrzeug zum Politikum. Der bereits angekündigte Ankauf von 24 Stück Mirage 50 scheiterte – wieder wurde die Entscheidung verschoben.

Allen Diskussionen zum Trotz wurde vom Verteidigungsministerium im Oktober 1984 die Beschaffung von 24 Luftraumüberwachungsflugzeugen ausgeschrieben. Aus dieser Ausschreibung ging der BAC „Lightning“ vor dem Saab J-35 „Draken“ als Sieger hervor, wengleich auch Mirage III-C, F-5E „Tiger“ und MiG-21MF zum Kauf angeboten wurden. Trotzdem fiel (nicht zuletzt aufgrund der angebotenen Kompensationsgeschäfte) die politische Entscheidung zugunsten des „Drakens“. Somit waren die Weichen gestellt, dass

Österreich die Luftraumüberwachung erstmals mit einem Jagdflugzeug mit Überschallgeschwindigkeit sicherstellen konnte. Die Diskussionen über den Preis, das Flugzeug selbst und sogar über dessen Stationierung begleiteten die österreichische Öffentlichkeit in den nächsten Jahren. Seine „Feuertaufe“ hatte der Draken beim Sicherungseinsatz während der Slowenienkrise 1991 zu bestehen.

LUFTSTREITKRÄFTE IM NEUEN JAHRTAUSEND

Die Reorganisation 2000/01 brachte eigene Kommanden für die Luft- und die Landstreitkräfte. Im Kommando Luftstreitkräfte wurden alle Flieger- und Fliegerabwehrkräfte gebündelt. Ende August 2006 wurde diese Bündelung wieder aufgelöst und eigene Kommanden für Luftraumüberwachung sowie Luftunterstützung geschaffen. Anfang Jänner 2017 erfolgte die Umsetzung der Bundesheerreform 2016. Das Kommando Luftstreitkräfte wurde erweitert und alle fliegerischen Elemente des Bundesheeres sowie die aktiven und passiven Elemente der Luftraumüberwachung darin implementiert. 2022 wurde die „Direktion 2 Luftstreitkräfte“ geschaffen, die nun (wieder) alle Truppenteile von Flieger- und Fliegerabwehrkräften vereinigt.

MODERNISIERUNGSSCHUB

Einen Modernisierungsschub erfuhren die Luftstreitkräfte am Beginn des neuen Jahrtausends. Auslöser war die Entwicklung des Heeres von reinen Verteidigungsaufgaben in Zeiten des Kalten Krieges hin zu Katastrophenschutz, friedensschaffenden und -erhaltenden Einsätzen. Im Jahr 1999 wurde mit der Beschaffung neuer Transporthubschrauber begonnen. Auslöser waren die Lawinenunfälle in Galtür und Valzur im Februar 1999, die insgesamt 38 Todesopfer forderten. Es war die größte Hubschrauber-Evakuierungsaktion in Österreich, bei der das Bundesheer von der Schweizer Luftwaffe, der Deutschen Bundeswehr sowie vom Bundesgrenzschutz, der U.S. Army und der Französischen Luftwaffe unterstützt wurde. Im Oktober 2002

landete der erste von neun S-70A „Black Hawk“ in Langenlebarn. 2019 wurden drei zusätzliche „Black Hawk“ von der Jordanischen Armee gekauft und die erste Tranche einer umfassenden Modernisierung in den USA unterzogen. Seit 1967 steht die SA-319 Alouette III im Dienst, die im Mai 2024 ausgeschieden wird. Sie wird von vorerst 18 Stück Leonardo AW169M „Lion“ abgelöst, wobei die Flotte bis 2028 auf insgesamt 36 Stück aufgestockt werden soll.

Im Bereich der Flächenflugzeuge erwies sich die mangelnde eigene Transportkapazität als Manko. Von 2000 bis 2002 flog das Bundesheer eine gemietete CASA CN-235-300 mit österreichischem Hoheitsabzeichen. Im März 2003 wurde die erste von drei ehemals britischen C-130K „Hercules“ in Betrieb genommen, eine vierte C-130 diente als „Ersatzteilspender“ und zur Ausbildung von Technikpersonal. Diese drei, vor der Übergabe an das Bundesheer generalüberholten Maschinen, waren bereits 1967 bzw. 1968 an die Royal Air Force ausgeliefert worden. Im September 2023 wurde ihr Nachfolger, die Embraer C-390 vorgestellt, von der vier Stück angekauft werden.

Der in den 1980er-Jahren beschaffte Saab „Draken“ sollte ursprünglich

eine Übergangslösung für einen moderneren Typ sein. Die Nachfolgeentscheidung wurde jedoch immer wieder verschoben. Erst als der Ablauf der Betriebszulassung absehbar war, fiel im Juli 2002 die Entscheidung zum Kauf des Eurofighters EF2000 „Typhoon“. Politische Gründe führten jedoch zu einer Reduzierung von ursprünglich 24 Stück der Tranche 2 auf 15 Stück der Tranche 1. Die Lebensdauer des Saab „Draken“ konnte nicht bis zur Auslieferung der Eurofighter aufrechterhalten werden. Deshalb wurden von der Schweiz zwölf F-5E „Tiger“ zwischen Juli 2005 und Juni 2008 angemietet. Aufgrund des Nutzungsendes der Saab 1050E Ende 2020 nach 50 Jahren Betrieb ist der Eurofighter aktuell das einzige Düsenflugzeug des Bundesheeres.

SCHLUSSBEMERKUNG

Die Geschichte der Österreichischen Luftstreitkräfte ist lange und mannigfaltig. Mit Stand Mai 2024 betreibt das Bundesheer insgesamt 164 Luftfahrzeuge. Das sind die fünf Flugzeugtypen

- ▶ Eurofighter EF 2000 „Typhoon“,
- ▶ Lockheed C-130K „Hercules“,
- ▶ Pilatus PC-7 Turbo Trainer,
- ▶ Pilatus PC-6 Turbo Porter und

- ▶ Diamond DA 40 NG
- sowie die fünf Hubschraubertypen
- ▶ Aérospatiale SA-319 Alouette III,
- ▶ Bell OH-58 „Kiowa“,
- ▶ Agusta Bell AB212,
- ▶ Sikorsky S-70A „Black Hawk“ und
- ▶ Leonardo AW-169 „Lion“.

33 verschiedene Hubschrauber- und Flugzeugtypen, insgesamt 508 Maschinen, wurden (Stand: Mai 2023) nach ihrem Einsatz ausgeschieden. Die Nachfolgediskussionen und Debatten über den Ankauf weiterer Flugzeuge werden das Österreichische Bundesheer, die Gesellschaft und die Politik auch weiterhin beschäftigen. Die Historie der österreichischen Sicherheitspolitik ist geprägt durch einen Gegensatz der militärischen Bedürfnisse und der politischen Realität. Sie bezeugt aber auch die Leistungsbereitschaft und Professionalität des Personals der Luftstreitkräfte des Österreichischen Bundesheeres.

Hofrat Mag. Dr. Roland Schaffer,
Oberst dhmFD;
Stellvertretender Leiter der
Österreichischen Militärbibliothek



DURCH ZEIT

DIE HUBSCHRAUBER IM ÜBERBLICK

AÉROSPATIALE SE 3130 ALOUETTE II

- ▶ Einsatz: 1958-1975
- ▶ Stückzahl: 16
- ▶ Hersteller: Sud Aviation/Aérospatiale
- ▶ Herstellerstaat: Frankreich
- ▶ Leistung: 360 PS
- ▶ Reichweite: 450 km
- ▶ Gewicht: max. 1 600 kg
- ▶ max. Geschwindigkeit: 177 km/h
- ▶ Besatzung: 1 Pilot + 4 Personen



1958

WESTLAND S-55 „WHIRLWIND“

- ▶ Einsatz: 1958-1965
- ▶ Stückzahl: 10
- ▶ Hersteller: Westland
- ▶ Herstellerstaat: Großbritannien
- ▶ Leistung: 760 PS
- ▶ Reichweite: 650 km
- ▶ Gewicht: max. 3 542 kg
- ▶ max. Geschwindigkeit: 185 km/h
- ▶ Besatzung: 1 Pilot + 7 Personen



DIE LUFT REISE

DES BUNDESHEERES

AÉROSPATIALE SA-319 ALOUETTE III

- ▶ Einsatz: 1967-2024
- ▶ Stückzahl: 24
- ▶ Hersteller: Sud Aviation/Aérospatiale
- ▶ Herstellerstaat: Frankreich
- ▶ Leistung: 570 PS
- ▶ Reichweite: 400 km
- ▶ Gewicht: max. 2 200 kg
- ▶ max. Geschwindigkeit: 210 km/h
- ▶ Besatzung: 1 Pilot + 6 Personen



FOTO: BUNDESHEER/DANIEL TRIPPOLT

1960

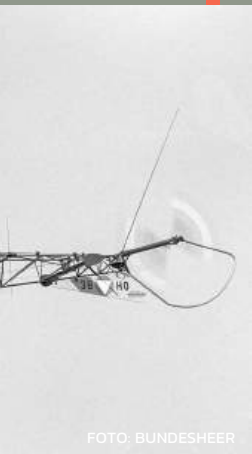


FOTO: BUNDESHEER

BELL H-13H „SIOUX“

- ▶ Einsatz: 1960-1976
- ▶ Stückzahl: 17
- ▶ Hersteller: Bell Helicopter Corporation
- ▶ Herstellerstaat: USA
- ▶ Leistung: 260 PS
- ▶ Reichweite: 500 km
- ▶ Gewicht: max. 1 057 kg
- ▶ max. Geschwindigkeit: 160 km/h
- ▶ Besatzung: 1 Pilot + 2 Personen

1963



FOTO: BUNDESHEER

BELL-AGUSTA AB204B

- ▶ Einsatz: 1963-2001
- ▶ Stückzahl: 26
- ▶ Hersteller: Agusta
- ▶ Herstellerstaat: Italien
- ▶ Leistung: 1 200 PS
- ▶ Reichweite: 370 km
- ▶ Gewicht: max. 3 860 kg
- ▶ max. Geschwindigkeit: 216 km/h
- ▶ Besatzung: 1 Pilot + 9 Personen

1967

AGUSTA AB206A „JET RANGER“

- ▶ Einsatz: 1969-2009
- ▶ Stückzahl: 13
- ▶ Hersteller: Agusta
- ▶ Herstellerstaat: Italien
- ▶ Leistung: 317 PS
- ▶ Reichweite: 690 km
- ▶ Gewicht: max. 1 360 kg
- ▶ max. Geschwindigkeit: 240 km/h
- ▶ Besatzung: 1 Pilot + 4 Personen



FOTO: BUNDESHEER/KATSUHIKO TOKUNAGA

1969

AGUSTA BELL AB212

- ▶ Einsatz: seit 1980
- ▶ Stückzahl: 24
- ▶ Hersteller: Agusta
- ▶ Herstellerstaat: Italien
- ▶ Leistung: 2x 800 PS
- ▶ Reichweite: 420 km
- ▶ Gewicht: max. 5 080 kg
- ▶ max. Geschwindigkeit: 235 km/h
- ▶ Besatzung: 2 Piloten + 12 Personen



FOTO: BUNDESHEER/HORST GORUP

1976

1980

BELL OH-58 „KIOWA“

- ▶ Einsatz: seit 1976
- ▶ Stückzahl: 12
- ▶ Hersteller: Bell Helicopter Corporation
- ▶ Herstellerstaat: USA
- ▶ Leistung: 400 PS
- ▶ Reichweite: 450 km
- ▶ Gewicht: max. 1 450 kg
- ▶ max. Geschwindigkeit: 220 km/h
- ▶ Besatzung: 1 Pilot + 4 Personen



FOTO: BUNDESHEER/THOMAS KERMER

Weitere Hubschraubertypen mit wenigen Maschinen im Bundesheer:

- ▶ **Bell 47G-2**
- ▶ **Bell-Augusta AB47G-2**
- ▶ **Sikorsky S-65 OE/CH-53**

LEONARDO AW169 „LION“

- ▶ Einsatz: seit 2023
- ▶ Stückzahl: 36 (in Beschaffung)
- ▶ Hersteller: Leonardo Helicopter
- ▶ Herstellerstaat: Italien
- ▶ Leistung: 2 x 1 100 PS
- ▶ Reichweite: 748 km
- ▶ Gewicht: max. 4 800 bis 5 100 kg
- ▶ max. Geschwindigkeit: 281 km/h
- ▶ Besatzung: 2 Piloten + 11 Personen



FOTO: BUNDESHEER/DANIEL TRIPPOLT

2002

2024



FOTO: BUNDESHEER/HORST GORUP

SIKORSKY S70A „BLACK HAWK“

- ▶ Einsatz: seit 2002
- ▶ Stückzahl: 12
- ▶ Hersteller: Sikorsky Aircraft
- ▶ Herstellerstaat: USA
- ▶ Leistung: 2 x 1 940 PS
- ▶ Reichweite: 500 km
- ▶ Gewicht: max. 10 658 kg
- ▶ max. Geschwindigkeit: 360 km/h
- ▶ Besatzung: 2 Piloten + 20 Personen



ZEITEN WENDE

FÜR DIE LANDESVERTeidIGUNG?

TRUPPENDIENST-ONLINE widmet sich, neben allgemeinen militärischen Themen, verstärkt der veränderten Bedrohungslage in Europa. Online-Artikel, Kurzmitteilungen, Buchrezensionen und vieles mehr finden Sie, unter:

www.truppendienst.com



Soldaten des Jagdkommandos bei einer Übung.
Foto: Bundesheer/Nick Rainer

zur Website

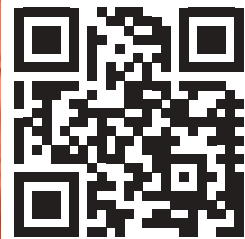




FOTO: BUNDESHEER/BERNHARD HUBER

TRUPPENDIENST

Medieninhaber und Herausgeber:
Republik Österreich/Bundesministerium für
Landesverteidigung

HERAUSGEBER

BMLV, Roßauer Lände 1, 1090 Wien

BEIRAT - ARGE TRUPPENDIENST

Vorsitz: Oberst dhmfD Mag. (FH) Michael Barthou, MA
Geschäftsführung:
Oberstleutnant Mag. (FH) Robert Zanko, MA
Alle: 1090 Wien, Roßauer Lände 1.

REDAKTION

Tel.: +43 050201-0 Fax: +43 050201-1017120

E-Mail: truppendienst@bmlv.gv.at

Chefredakteur:

Oberst dhmfD Mag. (FH) Michael Barthou, MA/-mb-, Kl. 1031910

Stv. Chefredakteur/Chef vom Dienst/Werbung:

Oberst Mag. Erwin Gartler, MSc/-eg- Kl. 1031920

Sekretariat/Kundenbetreuung:

FOI Silvia Burgschauer Kl. 1031901

Grafik:

FOI Heinz Peter Rizzardì/-hr-, Kl. 1031942

Leitender Redakteur „Ausbildung“:

Oberst Mag. Erwin Gartler, MSc/-eg- Kl. 1031920

Leitender Redakteur „Führung und Einsatz“:

Oberstleutnant Mag. (FH) Robert Zanko, MA/-bob- Kl. 1031930

Leiter Online-Medien:

Hofrat Gerold Keusch, BA, MA/-keu- Kl. 1031950

Online-Redakteure:

Jelena Svjetlanovic, BA/-jes- Kl. 1031940

Sophia Bach, BA/-sba-

Alle: 1090 Wien, Roßauer Lände 1. Kl. 1031940

Korrespondent Peking: Thomas Novohradsky/-nt-



DRUCK

Heeresdruckzentrum
Kaserne Arsenal, Objekt 12,
Kelsenstraße 4, 1030 Wien
Tel.: +43 050201 10 59920

ZUSCHRIFTEN AN

Redaktion der Zeitschrift TRUPPENDIENST,
1090 Wien, Roßauer Lände 1.

Für unaufgefordert eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. Mit Namen oder Initialen gekennzeichnete Beiträge geben lediglich die Meinung des Verfassers, nicht unbedingt aber die Meinung des BMLV bzw. der ARGE TRUPPENDIENST oder der Redaktion wieder.

BEZUGSPREISE

Jahresabonnement € 20,-, Einzelheft € 6,- inkl. MwSt., zuzüglich Versandkosten. Abonnement-/Einzelbestellung bei allen Buchhandlungen oder direkt beim Verlag. Das Abonnement verlängert sich selbsttätig, falls es nicht bis spätestens 30. November abbestellt worden ist.

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

Sprachliche Gleichbehandlung:

Die in diesem Heft verwendeten personenbezogenen Ausdrücke betreffen, soweit dies inhaltlich in Betracht kommt, Frauen und Männer gleichermaßen.

web: www.truppendienst.com
mail: truppendienst@bmlv.gv.at



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“
des Österreichischen Umweltzeichens
Heeresdruckzentrum, UW-Nr. 943

AT/028/048

Grundlegende Richtung: TRUPPENDIENST ist die Zeitschrift für Ausbildung, Führung und Einsatz des Österreichischen Bundesheeres. In TRUPPENDIENST sollen vor allem Einsätze, Führungs- und Ausbildungsangelegenheiten aller Waffengattungen des Österreichischen Bundesheeres unter besonderer Berücksichtigung des Aufgabenbereiches der gefechtstechnischen und taktischen Führungsebene behandelt werden.

Hierdurch soll das militärische bzw. einsatzrelevante Allgemeinwissen aller Kaderangehörigen des Präsenz-, Miliz- und Reservestandes unter Beachtung der Information über das strategische Umfeld unseres Staates vermehrt werden sowie die praktischen und theoretischen Kenntnisse besonderer Offiziere, Unteroffiziere und Chargen gesteigert werden, welche in der Truppenausbildung, der Einsatzvorbereitung und in den Einsätzen tätig sind.

TRUPPENDIENST soll auch ein Forum zur freien Meinungsäußerung über die Angelegenheiten des Österreichischen Bundesheeres und der Landesverteidigung sein und damit einen Beitrag zur Vertiefung des Zusammengehörigkeitsgefühls aller Soldatinnen und Soldaten leisten.



MISSION VORWÄRTS:
**JOBS MIT
AUFWIND.**



**JETZT INFORMIEREN!
EINSATZBEREIT FÜR ÖSTERREICH
KARRIERE.BUNDESHEER.AT**



UNSER HEER