UNTEROFFIZIER – VEREINIGUNG HAMBÜHREN E.V.
www.unteroffizier-vereinigung-hambuehren.com

Horst Zuther

Pressewart

Besichtigung der Geoinformationsberatungsstelle Wietzenbruch

Bei einer der letzten Versammlungen hat Peter-Karsten Kilian sich angeboten, bei ausreichender Anzahl von Interessenten, eine Führung durch seine ehemalige Wirkungsstätte im Flugplatzgelände Wietzenbruch zu organisieren.

Es meldeten sich spontan etwa 20 Kameraden. Das war ein deutliches Zeichen und so versprach Peter-Karsten, alles in die Wege zu leiten. Mögliche Terminvorschläge wurden auch gleich mitgeliefert.

Am 12.03.2012 war es soweit, Treffpunkt war 9:00 Uhr vor dem Kasernentor. Es waren 21 Kameraden plus zwei Gattinnen anwesend.

Langsam trudelten alle ein. Peter-Karsten Kilian (der Kamerad mit der Liste in Bildmitte) glich die Namensliste mit den Anwesenden ab. Nach dem zehnten Mal Durchzählen standen Namen und Anzahl der Personen fest.

Nun ging's zur Wache.

Die Herren Janata und Bokelmann begrüßten uns herzlich und baten uns zu einem bereitstehenden Bus. Vorteil: die Gruppe erreicht zügig und geschlossen die jeweiligen Anlaufpunkte.

Der stellvertretende Chef, OTL Goroncy, erwartete und begrüßte uns im Briefingraum. Zunächst informierte er uns über das bevorstehende Programm. Dann bekamen wir einen kurzen Einblick in die Geschichte des Platzes, über die Aufgaben während des „Kalten Krieges", z.B. Luftbrücke Berlin, aber auch Versorgung in Katastrophenfällen.

Nach dem Mauerfall und der veränderten weltpolitischen Lage ging auch an diesem Standort der Personalabbau nicht spurlos vorüber. Heute wird auf diesem Platz überwiegend die Flugausbildung zum Hubschrauberpiloten durchgeführt. Ein Filmbeitrag unterstützte seinen Vortrag.

Anschließend fuhren wir zur Heeresflugplatzfeuerwehr. Wir erfuhren, dass bei Flugbetrieb die Fahrzeuge so aufgestellt werden, dass innerhalb von nur einer Minute jeder Ort des Flugfeldes erreichbar ist.

Bei dem Gang durch die Feuerwache konnten wir uns ein Bild davon machen, wie durchorganisiert alles sein muss. Funkgeräte, Monitore, Telefone, Landkarten und vieles mehr waren in der Wache zusehen. Natürlich gehören Bereitschafts- und Ruheräume ebenso dazu wie Werkstätten, um defektes Material zu reparieren und zu prüfen. So unterliegen z. B. die Handfeuerlöscher bestimmten Wartungsinterwallen in Bezug auf Füllung und Funktion.
Am Ende standen wir in der Fahrzeughalle und konnten das Prunkstück in Augenschein nehmen, ein Löschfahrzeug, das keine Wünsche offenläßt.

Ein Blick in die Fahrerkabine. Was sofort ins Auge stach, war die Konsole, von wo aus das Fahrzeug im Einsatzfall bedient und kontrolliert werden kann.

Hier ist Platz für Fahrer und drei weiteren Einsatzkräften. Sieht geräumig aus, aber es ist auch bei Flugbetrieb der Bereich der voll ausgerüsteten Mannschaft in Wartestellung, bei Kälte genauso wie bei Hitze.

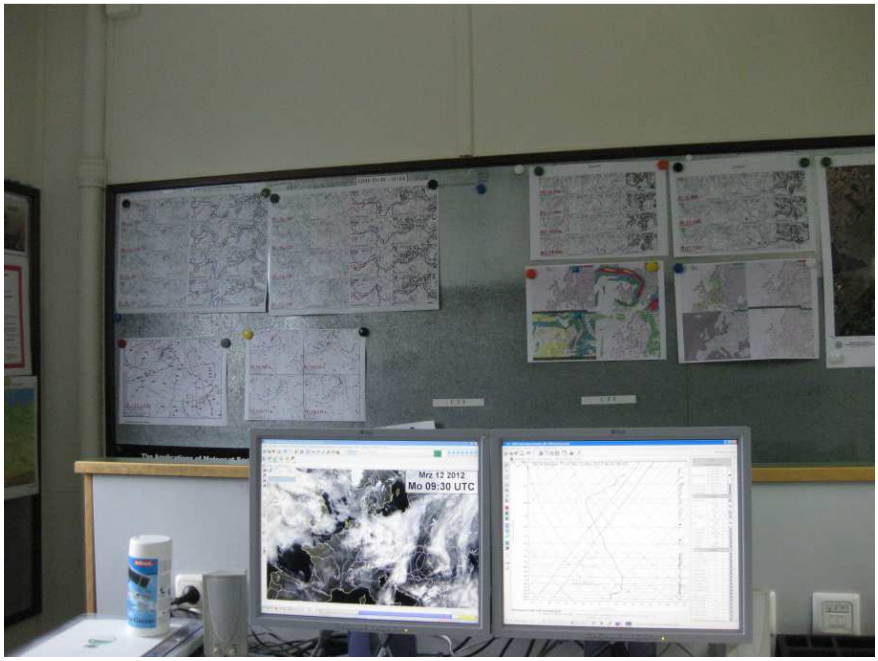
In der Draufsicht auf das Kontrollpanal lassen sich Funktion und Zustand des Fahrzeugs ablesen.

Das Fahrzeug mit einer stattlichen Breite von drei Meter war mit Sicherheit besonders interessant für unsere Feuerwehrkameraden, allen voran dem Gemeindebrandmeister Reiner Dralle (Bild Mitte links).

Vollgestopft mit Gerät, Technik und Elektronik, so präsentiert sich das Innenleben bei offenen Seiten. (Bild unten links)

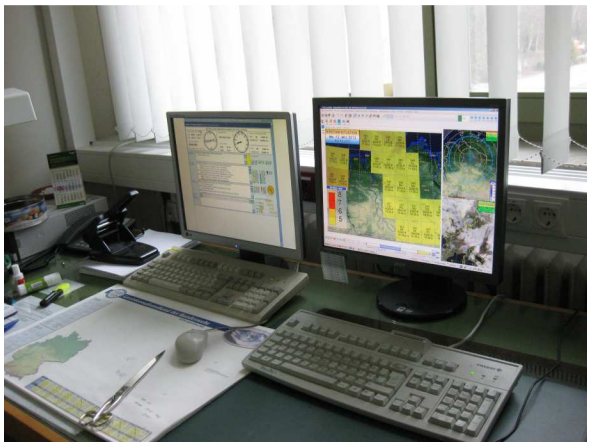
Als nächstes besuchten wir die Wetterberatungsstelle. Diese sehr wichtige Funktion ist in der Fliegerei Dreh- und Angelpunkt. Hier werden Wind, Wolken, Sicht, Wolkenuntergrenze und sonstige Wetterdaten ausgewertet.

Zur Bestimmung der Wolkenuntergrenze werden die Daten ausgewertet, die die Wetterballons übermitteln, die viermal täglich in Bergen gestartet werden. Über Temperatur und Luftfeuchtigkeit lässt sich der Taupunkt errechnen. Mit Erreichen des Taupunkts haben wir eine relative Feuchte von 100 %, und es kommt zur Kondensation also zur Wolkenbildung. Weil der Ballon auch über seine momentane Höhe Auskunft gibt, ist die Wolkenuntergrenze bestimmbar.



Die Wetterberatungsstelle gibt Auskunft über die Großwetterlage und deren voraussichtliche Entwicklung.

Auf dem linken Monitor lässt sich gut erkennen, warum zur Zeit kein Flugbetrieb möglich ist. Es herrscht eine tiefe Wolkenuntergrenze, dazu kommt noch eine eingeschränkte Fernsicht bei leichtem Niederschlag.



Auf dem linken Monitor sind die aktuellen Wetterdaten des Flugplatzes Celle einzusehen, während der rechte Monitor die Gefahrenzonen des Vogelschlages darstellt. Aktuell ziehen die Kraniche wieder in ihre Brutgebiete.

Von hier bekommen die Piloten ihre Flugroute zugeteilt, um sicher durch die einzelnen Wetterfronten an ihr Ziel zu gelangen. Die Karte hinten zeigt, welche Stellen für die einzelnen Areale zuständig sind, um die Flieger sicher von einem Bereich zum nächsten zu übergeben.

Unser nächstes Ziel war die Stelle der Wetterbeobachter. Wir wissen aus eigener Erfahrung, dass das Wetter lokal ziemlich unterschiedlich sein kann, z.B. Sturzregen hier und einige 100 m entfernt scheint die Sonne. Für einen Landeanflug kann das fatal enden.

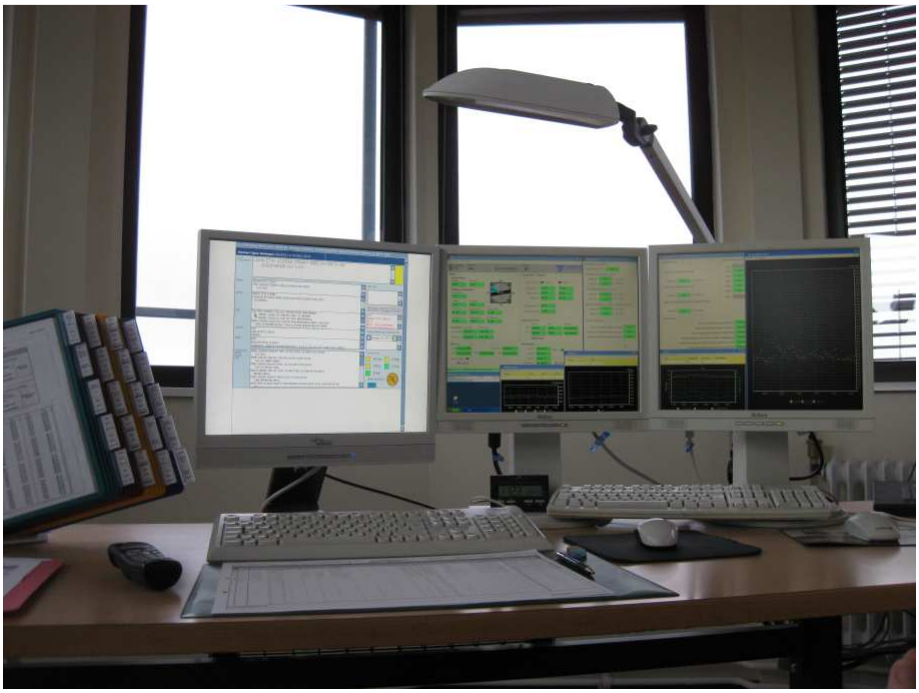
Deshalb haben die Wetterbeobachter einige markante Punkte im Blickfeld und bestimmen daran die Sichtweiten. Das Flugfeld selbst wird zusätzlich noch mit Lasermeßstrecken überwacht, um auch dichten Bodennebel mit einzubeziehen.

Klimagarten:
Ihre lokalen Wetterdaten bezieht diese Stelle aus ihrem sogenannten Klimagarten.

Hier sind die Einrichtungen für Niederschlag, Temperatur, Windstärke und –richtung, Luftfeuchtigkeit u.s.w. untergebracht.

Die Wetterstation des Flugplatzes Celle ist weltweit mit allen anderen Wetterstationen verwoben. Alle halbe Stunde, in unserem Fall alle 10 Minuten vor und alle 20 Minuten nach einer vollen Stunde, wird eine Wettermeldung abgesetzt. Die Auswertung aller Daten lässt erkennen, wie sich Wetterfronten verlagern.

Bei Ausfall der Elektronik können die Daten mit den in Reserve liegenden Messgeräten der älteren Generation manuell ermittelt.



Dies ist der Arbeitsplatz eines Wetterbeobachters. Von hier aus hat er, ähnlich wie in einem Tower, Monitore und den Flugplatz gleichermaßen im Blickfeld.

Auf der Plattform oberhalb der Wetterstation war ein anderes Messgerät zu sehen. Manch einer wunderte sich, und man könnte meinen, dass Wettervorhersage und Wahrsagerei doch nicht so weit auseinander liegen. In diesem Fall aber handelt es sich um keine magische Kugel, sondern um einen Sonnenscheinautograph, auch Heliograph oder Pyroheliometer genannt. Mit diesem Gerät kann man die Sonnenscheindauer eines Tages feststellen. Dieses Gerät war allerdings nicht in Betrieb.

Es besteht aus einer großen Glaskugel, die als Brennglas wirkt. In der Brennfläche der Kugel ist ein Plastik- oder Papierstreifen mit einer Zeitmarkierung angebracht. Bei Sonnenschein brennt die Sonne einen schmalen Strich in den Plastik- bzw. Papierstreifen. Anhand der Zeitmarkierung kann nachher genau bestimmt werden, zu welcher Zeit und wie lange die Sonne schien. Zur Bestimmung der Tagessonnenscheindauer werden die Zeiten addiert.

Die Zeit verging wie im Fluge und der Bus brachte uns ins Offiziersheim zum Essen. Wir gingen durch große, gut eingerichtete und großzügig gebaute Räume bevor wir unsere Tafel erreichten.

Ordonanzen sorgten für ein Wohlfühlklima.
Es gab eine Vorspeise, das Hauptmenü bestand aus Kassler mit Sauerkraut und Kroketten und am Ende einen Nachtisch, dazu Getränke nach Wahl mit oder ohne Alkohol.

Nebenbei bekamen wir mit, dass auch Nichtangehörige der Bundeswehr diese Räumlichkeiten für größere private Feste mieten können.

Zum gemütlichen Ausklang der Mittagspause wurde noch Kaffee und Kuchen angeboten.
Peter nutzte diese Gelegenheit, dem Herrn Janata das Wappen der Unteroffizier-Vereinigung Hambühren für ihre Dienststelle zu überreichen.
Rechts sitzt der Herr Bokelmann. Beide führten uns zu den einzelnen Dienststellen und sorgten für umfangreiche Informationen.

Zum Abschluss noch ein Gemeinschaftsbild vor dem Eingang des Offizierheims bevor es mit dem zweiten Teil unserer Exkursion weiter ging.

Als nächstes erreichten wir den Hangar, in dem die zu Wartungs- und Reparaturarbeiten untergebrachten Hubschrauber untergestellt sind.

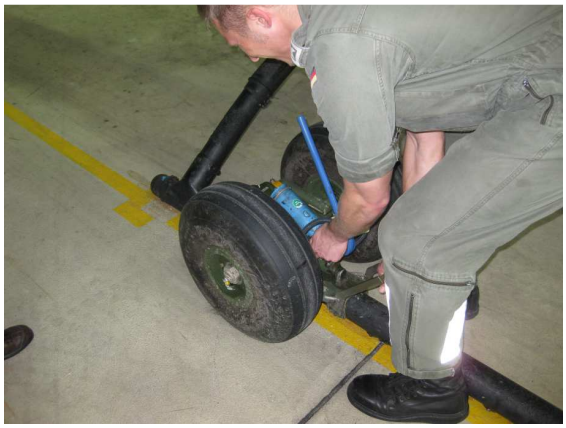
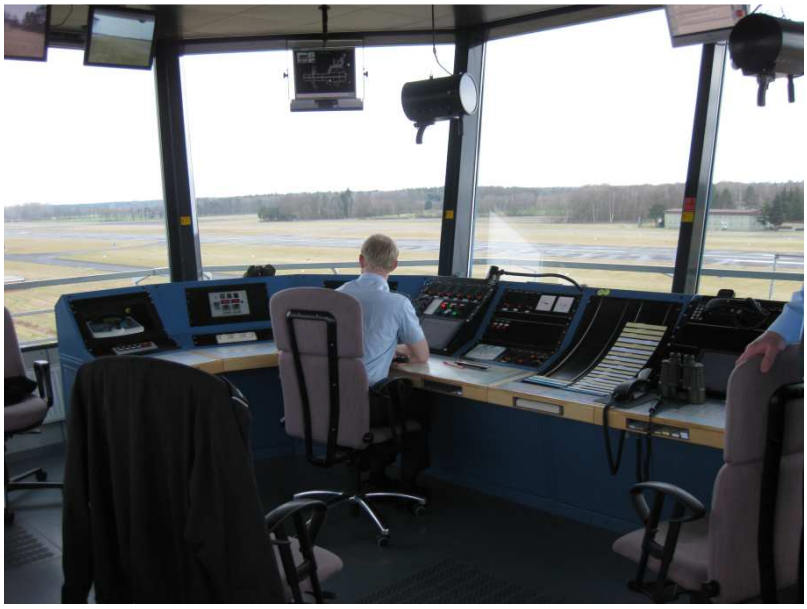


Bild links: ein paar Daten über Aufgaben, Leistung und Besatzung der Bo 105.
Bild oben: mit ein paar Handgriffen sind Räder unter die Kufen montiert.

Die Zuordnung der vielen Knopfe, Tasten, Hebel und Anzeigeinstrumente wirken auf uns Laien schon ein wenig verwirrend.

Ein völlig neues Gefühl. Wer träumt nicht davon, auch mal in einem Hubschrauber zu sitzen.

Als keine Fragen mehr offen waren, setzten wir unseren Rundgang mit dem Bus fort. Die Fahrt ging um das Rollfeld herum auf die andere Seite. Aus Platzgründen teilten wir uns dort in zwei Gruppen.



Zu den Aufgaben der Flugsicherung gehört das Befeuern und Beleuchten des Platzes. Ferner müssen alle Bewegungen gemeldet und ihnen zugestimmt werden.
Die Radaranflugkontrollestelle ist nur für einen bestimmten Bereich zuständig. Flugbewegungen außerhalb des Bereiches oder in größeren Höhen werden weitergereicht.
Ein ständiges Beobachten des Flugfeldes ist genauso unerlässlich wie das Mitplotten von gelandeten und gestarteten Maschinen.

Ein Blick vom Tower aufs Flugfeld. Das Wetter wurde im Laufe des Tages doch heller, so dass wenigsten hin und wieder ein Hubschrauber dem Platz Leben einhauchte. Einige übten den Übergang vom Fliegen zum Landen per Autorotation.

Die Natur macht es uns vor: Flügelfrüchte werden beim Herabfallen vom Baum in Rotation versetzt, in der Fallgeschwindigkeit gebremst und vom Wind weiter getragen.

Beim Hubschrauber ist es ähnlich. Durch richtige Geschwindigkeit und angestellten Rotorblättern kann ein Hubschrauben mit frei drehbaren Blättern sicher landen. Diese Prozedur wird auf diesem Platz geübt. Es sah recht eindrucksvoll aus. Gehört hatte man ja schon davon. Aber hier war es zu sehen.

Unser nächster Besuch galt der Radarkontrollstelle.

Eine Konsole mit Radaranzeigen, Monitore und sonstige Meßeinrichtungen beherrscht das Bild. Aktivitäten waren für uns nicht zu erkennen, wenn man mal von mehreren größeren Vogelschwärmen absieht, deren Höhe, Entfernung und Zugrichtung deutlich zu erkennen war.
Für einen Flieger können sie zur Gefahr werden. Die Kontrollstelle meldet es den Piloten, die notfalls ausweichen sollten.

Wir waren hier an der letzten Station angelangt. Gemeinsam mit dem anderen Teil der Gruppe bestiegen wir den Bus, der uns zur Kasernenwache brachte.

Nach einem Blick auf die Uhr, stellten wir fest, dass wir doch etwa zwei Stunden länger gebraucht haben als veranschlagt war. Aber es waren keine verlorenen Stunden.

Wir dankten unseren beiden Begleitern, die alles hervorragend organisiert hatten. Einen Dank aber auch an Peter-Karsten Kilian, der diese Besichtigung vorschlug und den Weg ebnete.

(Horst Zuther)
Pressewart