

Illustrierte
ZEITSCHRIFT

Kommandoübergabe

Brigadier Luttenberger übernimmt das Kommando der Luftunterstützung
Ausgabe 10 - Juni 2022



UNSER HEER

Lebenslauf

Bgdr Mag. Wolfgang Luttenberger MSS

Geb. 1965, Mödling Niederösterreich
1983 Matura mit Auszeichnung

Akademische Ausbildung:

Studien Politikwissenschaft, Erziehungswissenschaft,
Soziologie und Psychologie (Wien und Hagen)
Magister militärische Führung
Master Strategic Studies (US Air War College)

Militärische Laufbahn:

Theresianische Militärakademie, Generalsstabskurs,
Verwendung in höheren Stäben und Kommanden
im Bereich der Luftstreitkräfte sowie im Bundesministerium

Internationale Einsätze:

KFOR, EUFOR

Er weist umfangreiche Projekterfahrung bei den zuletzt im Bundesheer eingeführten Luftfahrzeugen auf. Weiters ist er Leiter und bleibt aktuell Mitglied im Einführungsteam des leichten Mehrzweckhubschraubersystem AW169M.

Im Gespräch!

Der neue Kommandant Brigadier Wolfgang Luttenberger

Herr Brigadier, in ihrer Ansprache anlässlich der Kommandoübernahme sprachen sie vier Eigenschaften bzw. Einstellungen ihrer zivilen und militärischen Mitarbeiter an. Diese lauten: „einsatzbereit, zukunftsorientiert, vorbildhaft und professionell“. Können Sie dies für unsere Leser etwas ausführen?

Aufgrund einer meiner früheren Aufgaben bin ich Leiter des Einführungsteams, das die Implementierung des neuen Mehrzweckhubschraubers AW169M („Leonardo“) ins Österreichische Bundesheer begleitet. Ich werde gemeinsam mit meinen Teammitgliedern den Leonardo nach Österreich bringen. Vor Beginn dieses Prozesses zur Einführung eines neuen Hubschraubertyps, als es um die Zusammenstellung dieser Arbeitsgruppe ging, da habe ich mich selbst gefragt, was bringe ich persönlich an fliegerischer Expertise mit ein? Bin ich körperlich und medizinisch fit genug, um Vorbild für meine Mitarbeiter zu sein? Schließlich trifft hier eine zivile Stelle die Entscheidung, ob wir den geforderten Standards entsprechen. Im Auswahlprozess wurde ebendies und die Motivation eines jeden Einzelnen für dieses Vorhaben geprüft. Während des Auswahlverfahrens und laufend werden Qualifikationen und Fähigkeiten meiner Mitarbeiter bekannt und in deren Synergie unser vorhandenes Potenzial genutzt.

Zur Professionalität zähle ich, dass sich jeder am Fachdienstweg einbringt, weiterentwickelt und getroffene Entscheidungen mitträgt bzw. umsetzt. In der Luftfahrt ist das Team entscheidend und damit etwas gelingt, muss eine Crew als solches funktionieren. Das heißt, jeder muss in seinem Fachbereich den höchsten Standard erbringen – Improvisation auf Basis des Erlernten ist erst dann gefragt, wenn es nicht mehr anders geht!

In unserem Bereich gibt es viele standardisierte Verfahren, deren Einhaltung von entsprechend hoher Bedeutung ist. Ein „Dienst nach Vorschrift“ funktioniert allerdings alleine nicht. Jeder ist aufgefordert, seine Kompetenzen einzubringen, nur dann kann sich die eine oder andere Möglichkeit einer Verbesserung ergeben. Ein Fehler aus dem man lernt, kann vorkommen – nur er sollte nicht wiederholt werden!

Als Credo gilt „ich darf kein Risiko sein“. Das erfordert eine entsprechend professionelle Vorbereitung. Zum Beispiel für einen Auslandseinsatz: Da bereitet man sich konkret auf seine Aufgabe(n) vor, so wie jeder andere Soldat auch.

So bin ich über mehrere Jahre im Einsatz in Bosnien-

Herzegowina bei Search & Rescue Aufgaben selbst geflogen, um persönliche Erfahrungen zu machen. Ich bringe dies als Beispiel, da ich in den letzten Jahren interessante Veränderungen im Flugbetrieb und bei der Ausbildung miterlebt habe. Unsere jungen Piloten haben weniger praktische Flugstunden zur Verfügung als wir vor rund 20-30 Jahren. Dies ist eine Folge von Restriktionen bei den Ressourcen und es wird auch mehr am Simulator trainiert. Die technische Entwicklung hinterlässt ihre Spuren in der gezeigten Reaktion. So verlassen sich die jüngeren Piloten viel mehr auf die Anzeigen im Cockpit und haben gelernt, darauf zu reagieren. Was meine ich damit? Bei einem Flug kurz nach dem Midlife Upgrade des AB212 ging einmal bei Nacht eine „neue“ Warnleuchte an, meine Crew und ich begegneten dieser Warnung mit Ruhe und Gelassenheit.



Wir wussten, wir können noch eine gewisse Zeitspanne weiterfliegen und müssen frühestens in ca. 30 Minuten landen. Ich hatte also genug Zeit, mir einen geeigneten Landeplatz zu suchen. Hintergrund anderer Abläufe ist, dass früher weniger oder gar keine digitale Technik im Fluggerät verbaut war. Heute sind die zeitlich hinterlegten Maßnahmen oft in der Systemarchitektur zu suchen und verlangen weniger eine „händische = analoge“ Reaktion der Piloten. Das Mindset der jüngeren Generation ist infolge ihres Erfahrungsstandes anders. Es sind diese unterschiedlichen Erfahrungen die es empfehlenswert erscheinen lassen, Crews altersmäßig zu mischen. Fortschritt (im Sinne von aufgeschlossen für neue technische Entwicklungen) und Erfahrung zusammen in einem Cockpit, davon kann jeder profitieren.



Welche Herausforderungen sehen sie für die Zukunft?

In der Pandemie fehlte der Erfahrungsaustausch für ausreichendes Team-Building. Ein Mangel an Zeit, andere Verpflichtungen (Corona Schutzbestimmungen) und erhöhte Spezialisierung führten teilweise zu geringerer Flexibilität. Dabei ist die Flugsicherheit ein großes Thema! Wir spüren einen Spagat zwischen dem Machbaren mit teilweise altem Gerät und der Motivation der Truppe. Die Neubeschaffungen fördern jetzt aber eine höhere Motivation der Truppe.

Jedes Zahnrad zählt, das fleißige und richtige Arbeiten einer Jeden/eines Jeden zählt und dies macht sich bemerkbar. Es gab und gibt immer wieder Anregungen, Kriterien in der Auswahl der Piloten zu adaptieren. Ich finde, dass hier ein strenger Maßstab seine Anwendung zu finden hat. Die hohen Kriterien sind zu erfüllen und auch einzufordern. Denn wir fliegen militärisches Fluggerät und ein militärischer Einsatz wird grundsätzlich anders als eine (zivile) Linienmaschine geflogen. Leben und Tod sind bei uns ein Thema, wie auch das damit verbundene Gesundheitsrisiko. Wir finden im Verband der Luftunterstützung aber auch verschiedene Zugänge zum Fliegen, die sich mit dem Lebensalter verändern können. So will ein/eine Pilotin möglichst viele Einsätze fliegen und taktische Ausbildungen bzw. Einsätze im Ausland absolvieren. Ein anderer will lieber im Inland seinen Hilfs- und Schutz-Aufgaben nachkommen. Es liegt in der Verantwortung des Kommandanten, das Vertrauen seiner Mitarbeiter zu gewinnen bzw. eine solche Vertrauensbasis herzustellen und sie bestmöglich zur Wirkung zu bringen. Hier findet sich ein gewisser Unterschied zur Zivilluftfahrt, bei uns ist es unbedingt notwendig an einem Strang zu ziehen. Die Mitarbeiter müssen mit ihrem Kommandanten mitgehen wollen, sie müssen dieses innere Vertrauen in mich haben. Daher ist das eigene

Vorleben sehr bedeutsam. Der Mensch ist unsere wertvollste Ressource, deswegen suche ich auch das Gespräch mit der Personalvertretung und habe für meine Mitarbeiter immer eine offene Tür. Diese offene Tür beruht auch auf meinen Erfahrungen als NCC 1999 im Kosovo. So manches Anliegen lässt sich im persönlichen Gespräch oft schneller und besser erledigen als vermutet und in einem strukturierten Entscheidungsprozess bringt uns das Einbinden der Mitarbeiter voran. Sie verfügen über internationale Erfahrung, die sie nicht nur in Einsätzen gewonnen haben, sondern auch durch internationale Ausbildungen und Verwendungen.

Eine führte sie an das US Air War College.

Was kann man sich darunter vorstellen?

Das US Air War College bildet die zukünftigen Generäle in den USA aus. Zu meiner Zeit waren rund 200 US Amerikaner und 45 internationale Hörer im Jahrgang. Diese Kadenschmiede liefert einen großartigen Einblick in andere Nationen und deren Denkweise. So etwas erlebt man wohl nur einmal im Leben. Für jeden Teilnehmer weitet sich der strategische Horizont und man kann wertvolle Kontakte zu Vertretern anderer Nationen knüpfen. Ja, und einzelnen Kursteilnehmern bin ich tatsächlich immer wieder dienstlich begegnet. Daher kann so eine gemeinsame Ausbildung ein guter Brückenbauer sein. Ein Highlight bildete die Abschlussübung. Bei dieser wurden die Rollen der zivilen und militärischen Entscheidungsträger von uns dargestellt und entsprechend eingenommen. Mir fiel die Rolle des US-Vizepräsidenten zu. Für mich war es jedenfalls eine ganz tolle Zeit in den Vereinigten Staaten. Wieder einen neuen Blick in multinationale Abläufe brachte für mich die Zeit am NATO Defense College in Rom, wo sich der Spannungsbogen vom militärischen hin zum diplomatischen Parkett spannte.

Als Kommandant des Kommando Luftunterstützung sorgen sie mit ihren Mitarbeitern für den Transport von Soldaten und Gerät in die Einsatzräume und wieder retour. Wie beurteilen sie die Zukunft der Transportflotte und des Standortes Hörsching?

Ganz klar positiv. Wir haben bereits mit Neu- und Nachbeschaffungen begonnen. An allen Standorten des Verbandes wird investiert, um diese fit für die Zukunft zu machen. Eine Modernisierung der Flotten ist für das gesamte Bundesheer wichtig, damit wir uns bei internationalen Einsätzen und Übungen aktiv einbringen können. In den letzten Jahren hat hier eine massive Entwicklung Platz gegriffen. Diese hat Auswirkungen auf die Infrastruktur auch am Standort Hörsching und ich darf festhalten, dass die Zusammenarbeit mit dem zivilen Flughafen sehr gut funktioniert. Die Ausbildung an den neuen Hubschraubern und generell die technischen Anforderungen beurteile ich für die Zukunft ebenfalls positiv. Unsere S70 Black Hawks sind bald 20 Jahre im Dienst und unser „Arbeitspferd“ schlechthin ist die Agusta Bell 212. Ins Ausland werden wir die Black Hawk auch wieder entsenden. So können unsere Piloten während des Auslandseinsatzes ihre Erfahrungen im Suchen und Bergen von Verletzten vertiefen. Unsere Mitarbeiter finden sich in verschiedenen Spezialberufen bei den Luftunterstützungskräften nach ihrer Ausbildung wieder. Sie erbringen regelmäßig höhere Leistungen für den Dienstgeber und ich bin überzeugt davon, dass sich alle bei uns wohlfühlen. Wir bilden nicht nur Piloten aus, ich darf z.B. auch auf die Ausbildung hinweisen, die unsere Lehrlinge in den Fliegerwerften erfahren. Am Tag meiner Kommandoübernahme zeichnete unsere Frau Bundesminister die Lehrlinge mit ausgezeichnetem Erfolg bei der Lehrabschlussprüfung persönlich aus. Ich finde dies eine besondere Würdigung für unsere Lehrlinge und deren Leistungen.

Wer so viel unterwegs ist, wie sie, finden sie noch Ausgleich oder Zeit für Hobbies?

Ja, finde ich, aber nicht mehr so viel wie z.B. früher im Autorennsport. Geschwindigkeit ist in meinem Beruf aber weiterhin eine fixe Größe. Alternativen dazu bilden Tischtennis



oder Schach und dann interessiere ich mich auch noch sehr für technische Innovationen und Literatur zu diesem Thema. Spannend, was so manche Wissenschaftler vor Jahren theoretisch formuliert haben und man erlebt jetzt die technische Umsetzung ihrer Überlegungen. Ich spüre auch bei meinen jüngeren Mitarbeitern diese Aufgeschlossenheit für Neues.

Meine Hobbies führen auch immer wieder zu netten Begegnungen und interessanten Gesprächen rund um unsere militärischen Aufgaben, damit kann gleichzeitig die Geistige Landesverteidigung gestärkt werden. So ergibt es sich, dass mir bisher Unbekannte, sobald sie feststellen welchen Beruf ich habe, Fragen zu unseren Tätigkeiten stellen. Hier kann jeder von uns als Multiplikator wirken, im Sinne von „Tue Gutes und sprich darüber!“

Herr Brigadier wir danken für das Gespräch und wünschen Ihnen für das neue Kommando viel Soldatenglück! Glück ab, Gut Land!

Herr Brigadier Luttenberger wird in den Sommermonaten mit dem Einführungsteam des neuen leichten Mehrzweckhubschraubersystems „Leonardo“ nach Italien gehen.

Wir wünschen ihm und seinem Team viel Erfolg bei der Implementierung des AW169M.

Unterstützung in höheren Dimensionen

Der Verband der Luftunterstützung im Überblick:

- Luftunterstützungsgeschwader
- Fliegerwerft 1
- Fliegerwerft 3
- Luftfahrttechnologisches Logistikzentrum



Die AW169M ist ein Hubschrauber der 5-Tonnen-Klasse, der von zwei Triebwerken mit je 686 kW Dauerleistung angetrieben wird. Damit erreicht er eine Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h und kann über 800 km weit fliegen. Die maximale Flugdauer beträgt 4,3 Stunden. Bis zu zwei Tonnen Nutzlast kann der Hubschrauber tragen. Das können bis 12 Personen sein, Fracht oder Missionsausstattungen. Als Bewaffnung gibt Leonardo an: Maschinenwaffen, die aus der Kabine eingesetzt werden, externe Waffenpods für schwere Maschinengewehre und drei Raketen, Raketenwerfer für sieben oder zwölf Raketen sowie Beobachtungs- und Zielmittel. Bei der Airpower 2022 werden Sie eventuell ein Prachtexemplar zu sehen bekommen.

Die Luftfahrzeuge des Verbandes



S-70 "Black Hawk"

- Motorleistung: 2 x 1940 PS
- Höchstgeschwindigkeit: 360 km/h
- Transportkapazität: 20 - 25 Personen



Bell OH-58 "Kiowa"

- Kraftstoffverbrauch: 90 l/h
- Reichweite: ca. 450 km
- Höchstgeschwindigkeit: ca. 220 km/h



PC-6 "Turbo Porter"

- Höchstgeschwindigkeit: ca. 300 km/h
- Dienstgipfelhöhe: 8.100 m
- Reichweite 1.000 km



Transporthubschrauber "AB-212"

- Höchstgeschwindigkeit: ca. 234 km/h
- Turbinenleistung: je Turbine 800 PS
- Reichweite: 420 km



Verbindungshubschrauber "Alouette" III

- Dienstgipfelhöhe: 6.500 m
- Max. Abflugmasse: 2.200 kg
- Turbinenleistung: 420 kW [570 PS]



Lockheed C130 "Hercules"

- Max. Nutzlast: 19.369 kg oder 92 Passagiere
- Reichweite: ca. 3.000 km
- Höchstgeschwindigkeit: 603 km/h

Illustrierte ZEITSCHRIFT

IMPRESSUM

Amtliche Publikation der Republik Österreich/
Bundesminister für Landesverteidigung

Medieninhaber/Herausgeber/Hersteller

Militärkommando Oberösterreich

Chefredakteur: Dieter Muhr

Inhalt und Redaktion: Markus Oppitz

Fotos: BMLV

Layout: Konstantin Kraschansky

Erscheinungsjahr: 06/2022

Satzfehler sowie Irrtümer vorbehalten.

