



TEXT/BILDER: **SIMONE BA, PAOLO ZERLOTTO (AVIATION-SHOTS)**

BLICK INS COCKPIT

Ein Besuch beim 5° Reggimento Aviazione dell'Esercito »Rigel«

Simone Ba und Paolo Zerlotto sind Luftfahrtfotografen, die regelmäßig beeindruckende Aufnahmen von Events und Fotoshootings liefern. Ende 2025 erhielten sie die Gelegenheit, den Militärflugplatz Casarsa della Delizia in Italien zu besuchen und zwei der dort stationierten Hubschrauber fotografisch zu begleiten.

**Flug Richtung Süden zur
Adria mit einer Formation
aus AH-129D- und UH-90A-
Helikoptern.**

»RIGEL« – DER LEITSTERN DES 5. LUFTWAFFENREGIMENTS (AVES)

»Rigel« ist ein Hauptstern im Sternbild Orion, dem vielleicht wichtigsten und bekanntesten Sternbild am Himmel, das von fast überall auf der Welt sichtbar ist. Obwohl »Rigel« etwa 900 Lichtjahre von uns entfernt ist, ist er 50.000 Mal größer als unsere Sonne und gehört zu den sieben sichtbarsten Sternen der Himmelskugel. 1976 kündigte die italienische Armee eine tiefgreifende Umstrukturierung an, von der auch die A.L.E. (Army Light Aviation) betroffen war und die zur Einrichtung autonomer Flugabteilungen führte. Diese neuen Einheiten mussten einen Namen erhalten, und man beschloss, sich an dem natürlichen Einsatz- und Betriebselement, dem Himmel, und insbesondere dem Nachthimmel zu

orientieren. So wurde beschlossen, den Gruppierungen die Namen von Sternen erster Größenordnung und den Fluggruppen die Namen von Sternbildern und Planeten zu geben. Für die damalige 5. Gruppe von Casarsa wurde der Stern »Rigel« ausgewählt.

HISTORISCHE ANMERKUNGEN ZUM 5. AVES-REGIMENT »RIGEL«

Alles begann 1884, als die Königliche Armee – im Bewusstsein des außergewöhnlichen Potenzials der neuen Erfindung der Brüder Montgolfier für militärische Operationen – den Aeronautischen Dienst ins Leben rief und die ersten Abteilungen der Arma del Genio unterstellte.

Die Ursprünge des Regiments sind untrennbar mit der Epoche der Luftschiffe verbunden, insbesondere mit der in Casarsa della Delizia errichteten Luftschiffwerft. Mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs veranlasste



Innenansicht eines UH-90A. Dank seiner hohen Flexibilität und Vielseitigkeit lässt sich dieser Hubschrauber einfach und schnell für verschiedene Missionen umkonfigurieren.



Ein AH-129D »Mangusta« von der 49° AVES Squadron Group »Capricorna«, der an unserer Fotomission teilgenommen hat, landet in Casarsa della Delizia.



Vorbereitungen für den Flug mit einem der UH-90A ETT der 27° AVES Squadron Group »Mercurio«.

das Kriegsministerium die Suche nach einem Standort im östlichen Venetien, an dem ein semipermanenter Hangar vom Typ »Savigliano« errichtet werden sollte. Dieser war als Unterstand für das Luftschiff M4 vorgesehen, das an der Ostfront eingesetzt werden sollte.

Die Suche verlagerte sich bald nach Friaul, wo zwischen der Eisenbahnlinie Venedig–Udine und der Staatsstraße Pontebbana nahe Casarsa della Delizia (PN) ein geeignetes Gelände gefunden wurde. Ende Oktober 1915 war der monumentale Metallhangar fertiggestellt und bereit, ein Luftschiff aufzunehmen. Er erhielt die Bezeichnung Luftschiffwerft Nr. 3. Im darauffolgenden November begann der Bau eines zweiten Hangars, der im April 1916 abgeschlossen wurde.

Nach Kriegsende blieb der Flugplatz weiterhin von der Armee besetzt, die Hangars wurden jedoch demontiert. Der Stützpunkt Casarsa – der einzige

Flugplatz, der unter Kontrolle der Streitkräfte verblieb – blieb bis 1953 ungenutzt. In diesem Jahr begannen die Arbeiten zur Sanierung des Geländes, zur Erneuerung der Start- und Landebahn für Leichtflugzeuge sowie zur Errichtung mehrerer Metallhangars.

Am 6. Juli 1954 trafen die Leichtflugzeugstaffeln der Division »Ariete« und des 132. Panzerregiments »Ariete« mit Flugzeugen vom Typ Piper L-18 und L-21B vom nahegelegenen Flugplatz Campofornido (UD) ein; der Flugplatz Casarsa nahm damit erneut den Flugbetrieb auf.

Ein historischer Moment von besonderer Bedeutung ereignete sich am 7. November 1956, als die ersten vier Hubschrauber vom Typ AB-47G2 aus Frosinone in Casarsa landeten, um die künftige Hubschrauber-Versuchsabteilung auszustatten. Der erfolgreiche Abschluss der Erprobung führte am 1.



Im Cockpit eines AH-129D.

Der Gunner-Co-Pilot arbeitet vom Vordersitz der Mangusta aus, während der Pilot auf dem Rücksitz sitzt.



Ein AH-129D bereit für den Einsatz. Beeindruckend sind die 20-mm-Kanone und das neue Rafael Toplite III OTS-WS (Observation, Targeting and Spike Weapon System).



Juli 1958 zur Aufstellung der 1. Hubschrauberabteilung der italienischen Armee.

Das 5. Armeeluftfahrtregiment wurde am 1. Januar 1976 auf dem Militärflugplatz M.O.V.M. Francesco Baracca in Casarsa della Delizia (PN) als Heeres-Leichtfliegergruppe aus der Zusammenlegung zweier Flugeinheiten gegründet:

- der Abteilung für Mehrzweckhubschrauber, ausgestattet mit Hubschraubern des Typs AB.204B und AB.205;
- der Abteilung für Leichtflugzeuge, ausgestattet mit Flugzeugen vom Typ Cessna L-19, O-1E und AB.206, die jeweils in Casarsa und Vittorio Veneto stationiert waren.

Im Laufe der Jahre setzte das Regiment auch Hubschrauber der Typen A.109EOA und AB.412 ein und festigte damit seine Tradition von Exzellenz und Professionalität in der Heeresfliegerei. Seit

1998 weist das Regiment folgende Organisationsstruktur auf:

- Regimentskommando;
- Unterstützungsstaffelgruppe »LUPO«;
- 27. AVES-Staffelgruppe »MERCURIO« mit UH-90A ETT (Tactical Transport Helicopter);
- 49. AVES-Staffelgruppe »CAPRICORNO« mit AH-129D »Mangusta« EES (Exploration and Escort Helicopter).

Die Besatzungen des Regiments wurden mit ihrer Erfahrung und ihren Fähigkeiten in sämtlichen internationalen Missionen eingesetzt, an denen die Streitkräfte mit Luftfahrzeugen beteiligt waren. Beginnend 1979 mit der bis heute andauernden UNIFIL-Mission im Luftraum über dem Libanon folgten Einsätze im ehemaligen Jugoslawien, in Albanien, Mazedonien, Bosnien, im Kosovo, in Namibia, Somalia, Afghanistan, Mali und im Irak.



Nahaufnahme eines AH-129D.
Der Pilot überprüft ständig
die Entfernung und Position
in der Formation.



Der AH-129D nähert sich und
zielt auf das Heck des UH-90A.

»Der UH-90A ETT ist für Einsätze in anspruchsvollen Szenarien konzipiert und wurde unter anderem in Afghanistan, im Irak sowie bei der humanitären Luftbrücke im Gazastreifen eingesetzt.«

Die Vielseitigkeit des UH-90A erlaubt eine schnelle Umkonfiguration für verschiedene Aufgaben: taktischer Infanterietransport, logistischer Transport von Ausrüstung, Spezialoperationen, Windenbergrung, Krankentransport und Transport leichter taktischer Fahrzeuge.

Der Hubschrauber verfügt über ein voll digitales Glascockpit und ist weltweit der erste mit Fly-by-Wire-Flugsteuerung, die präzises Fliegen ermöglicht und Gewicht sowie Platz spart. Die integrierte Avionik reduziert die Pilotbelastung und steigert die Effizienz der Missionsdurchführung. Zu den Sensoren und Schutzsystemen zählen Wetterradar, FLIR (Forward Looking InfraRed), EWS (Electronic Warfare System) mit Laser-, Radar- und Infrarotwarnung sowie vier Abschussvorrichtungen für Chaff und Flares. Ergänzt wird dies durch das OWS (Obstacle Warning System) zur Hinderniserkennung in niedriger Höhe und HMSD-Helme (Helmet Mounted Sight Displays), die in FLIR und NVG-Nachtsichtbrillen integriert sind. Die Piloten können so FLIR-Systeme allein durch Kopfbewegungen steuern, was die Situationswahrnehmung deutlich verbessert.

Der UH-90A kann zusätzlich mit zwei 7,62-mm-DILLON-M134D-Maschinengewehren ausgestattet werden, bietet bis zu 14 Sitzplätze und verfügt über vier Verankerungspunkte für das »Fast Rope«-System für den schnellen Truppeneinsatz.

DIE 49. AVES-STAFFEL »CAPRICORNO«

Die Anschaffung des im Inland entwickelten Kampfhubschraubers Agusta A.129 »Mangusta« durch die 49. Capricorn-Einheit begann 1992 mit der Basisversion. Ursprünglich für Panzerabwehr konzipiert, war der Hubschrauber mit drahtgelenkten TOW-Raketen und 81-mm-Raketen bewaffnet und absolvierte seine Feuertaufe während der Operation »Restore Hope« (1992–1994) in Somalia. In der Panzerabwehrversion, ergänzt durch 12,7-mm-Maschinengewehre in Unterflügel-PODs, nahm er 1997 an Einsätzen in Albanien sowie 1998–2000 im Kosovo und in Mazedonien teil und war später in Irak, Mali und Afghanistan im Einsatz.

Ab 2004 erhielt die 49. »Capricorn«-Einheit die speziell für die italienische Armee produzierte CBT-Version (Combat) des AH.129, ausgestattet mit verbessertem Getriebe, Fünfblattrotor, 20-mm-Kanone und moderner Avionik. Mit der CBT-Version nahm die Einheit an zahlreichen Auslandseinsätzen teil, darunter die Operation »New Babylon« im Irak,

TECHNISCHE DATEN

Agusta AH.129D

Die wichtigsten
technischen Merkmale

Länge	13,31 m
Höhe	3,40 m
Rotordurchmesser	11,90 m
Rotorscheibenfläche	111,22 m²
Leergewicht	2.530 kg
Maximales Startgewicht	4.600 kg
Höchstgeschwindigkeit	156 Knoten
Reichweite	2 Stunden und 30 Minuten (mit Zusatztanks verlängerbar)
Gipfelhöhe	15.000 Fuß
Triebwerke	zwei Rolls-Royce Gem 2 mit 890 PS
Bewaffnung/Verteidigung	• 20-mm-Kanone TM-197B (300–500 Schuss) • AGM-Raketen (Luft-Boden-Raketen) SPIKE ER • 70-mm-LSFFAR-Raketen • Selbstschutzsystem (SIAP) mit RWR, LWR, MILDS und CHAFF/FLARE-Werfern • IHADSS-System (integriertes Helm- und Display-Visiersystem) • OTS-WS TOPLITE III-System mit TVC- (Tag) und FLIR- (Forward Looking Infra-Red) Optik
Besatzung	ein Pilot, ein Co-Pilot/Waffensystemmanager

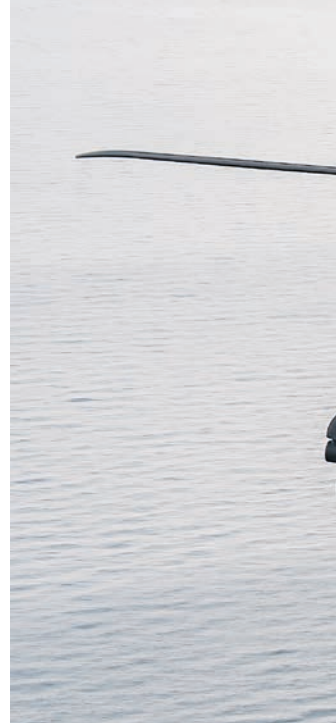
DIE 27. AVES-STAFFELGRUPPE »MERCURIO«

Im November 2020 schloss die 27. AVES-Staffelgruppe mit der Außerdienststellung der letzten AB.205 die Umstellung auf eine einheitliche Hubschrauberlinie ab, vertreten durch den UH-90A ETT (Tactical Transport Helicopter). Der vom Industriekonsortium NHI (NATO Helicopter Industries) hergestellte NH-90 ist ein moderner taktischer Transporthubschrauber, der auf gemeinsamen NATO-Anforderungen von Italien, Frankreich, Deutschland, den Niederlanden und Belgien basiert.

Der UH-90A ETT ist für Einsätze in anspruchsvollen Szenarien konzipiert und wurde unter anderem in Afghanistan, im Irak sowie bei der humanitären Luftbrücke im Gazastreifen eingesetzt. Sein hochmodernes Bordtechnologiepaket erfüllt die zunehmenden technisch-operativen Anforderungen effizient.



Der UH-90A nähert sich – und bricht ab! Gut zu erkennen ist das Hitzeblimmern, das durch die Abgase des Triebwerks am Heck des anderen UH-90A verursacht werden.



AH-129D Mangusta-Pilot und Co-Pilot (Schütze), voll ausgerüstet und bereit für unseren Fotoauftrag.

Die beiden UH-90-Piloten führen kurz vor dem Start und dem Abheben die Startprozedur und die Kontrollen durch.



»ISAF« in Afghanistan und »Inherent Resolve« im Irak und Mali.

2014 begann die Task Force Fenice des 5. Armee- luftfahrtregiments mit Tests des AH.129D als Ersatz für die CBT-Version. Die D-Variante ersetzt die TOW-Raketen durch Spike-ER-Raketen und integriert das Rafael TOPLITE III OTS-WS-System (FLIR, Laser-Entfernungsmesser, Zielbezeichner und Zielmarkierer für andere Werfer). Dadurch verbessern sich die Zielerfassung und Präzision erheblich: Die optischen Sensoren ermöglichen Aufklärung unter allen Lichtverhältnissen bis 20 km, die Spike-ER-Raketen erreichen 8 km. Die Version D unterscheidet sich in Hardware und Software von der CBT-Version, der Co-Pilot bedient die Waffensysteme über Handgriffe statt Joystick.

Heute sind alle AH.129 der 49. Capricorn-Einheit auf die DELTA-Version umgerüstet. Der AH.129D »Mangusta« bietet der Besatzung hohen Schutz, extreme Flexibilität und konfigurierbare Bewaffnung für Missionen von Aufklärung über Angriff auf Infanterie, Infrastruktur oder Panzer bis hin zu Luft- und Bodeneskorten sowie Nahkampfinsätzen.

UNTERSTÜTZUNGSGESCHWADER »LUPO«

Die 1998 gegründete Unterstützungsstaffel »LUPO« hat die Aufgabe, die 27. Gruppe »MERCURIO« und die 49. Gruppe »CAPRICORNO« logistisch und technisch zu unterstützen. Dazu gehören die

Verwaltung und Wartung von Drehflüglern und Fahrzeugen, die Versorgung mit Material, Ersatzteilen und Schmierstoffen sowie die logistische Unterstützung bei den regelmäßigen Umgruppierungen der Fluggruppen. Kernstück ist die Flugzeugwartungsstaffel »Wizards«, deren hochqualifiziertes Personal eine pünktliche, sorgfältige und präzise Wartung der Hubschrauber sicherstellt.

UNSERE FOTO-MISSION

Im Dezember 2025 hatte Aviation-Shots die Gelegenheit, an einer Fotomission mit den Hubschraubern des 5. »Rigel« teilzunehmen. Ziel war die Erstellung von Luftaufnahmen, die an die 27. »Mercurio«- und 49. »Capricorn«-Gruppen geliefert wurden. Geplant war der Einsatz von vier Hubschraubern: zwei UH-90A und zwei AH-129D.

Vor dem Flug trafen wir die Besatzungen im Besprechungsraum der 27. »Mercurio«, Oberstleutnant W.M., ehemaliger Testpilot der AH-129 und UH-90A, leitete die Einweisung. Wir besprachen die gewünschten Aufnahmen und die Positionierung der Hubschrauber in den verschiedenen Flugphasen. Die Route führte dem Tagliamento-Fluss bis zum Meer folgend entlang der Küste nach Caorle, mit anschließendem Rückflug auf der gleichen Strecke. Die Wettervorhersage prognostizierte vereinzelte Wolken und gute Sicht über dem Meer.



Bei diesem Flug sind beide Türen geöffnet, um mehr Möglichkeiten für Bilder zu bieten. Bei Bedarf kann auch die Hintertür während des Flugs geöffnet werden.

»Zusätzlich zu seiner Hauptaufgabe in der Unterstützung mit AH-129D- und UH-90A-Hubschraubern sowie bei luftmechanisierten Operationen im Inland und in Auslandseinsätzen leistet das 5. Regiment Rigel einen Beitrag zum Nationalen Luftnahdienst (PIAN)«.

Im Hangar erhielten wir eine Einweisung in die Sicherheitsausrüstung: einen speziellen Gurt mit rotem Verankerungsseil, der maximale Bewegungsfreiheit bei geöffneter Heckrampe und Seitentüren bietet. Besonders wurde die Notfallbefreiung vom Seil demonstriert. Mit angelegtem Gurt stiegen wir in einen UH-90A ein, das Seil wurde durch den Bordoperator eingehakt und auf unsere Bewegungen angepasst. Kopfhörer ermöglichten die Kommunikation mit der gesamten Besatzung während der Fotosession.

Um 11:30 Uhr hoben wir ab. Die Formation aus zwei UH-90A und zwei AH-129D flog Richtung Osten zum Tagliamento, drehte dann nach Süden, während der führende UH-90A die Heckrampe öffnete, um die anderen Hubschrauber in verschiedenen Positionen zu fotografieren. Über dem Meer bei Lignano Sabbiadoro drehte die Formation nach Westen entlang der Küste Richtung Caorle. Bei ruhiger See und guter Sicht entstanden Aufnahmen aus den Seitentüren der UH-90A, sowohl Nahaufnahmen der AH-129D als auch Gruppenaufnahmen mit beiden Hubschraubern.

Auf dem Rückweg wurde eine weitere Serie nahe Caorle erstellt. Am Stützpunkt Casarsa schließlich positionierte sich der führende UH-90A seitlich an der Landebahn, um die anfliegenden Hubschrauber der Formation zu fotografieren.

HUMANITÄRE MISSIONEN

Zusätzlich zu seiner Hauptaufgabe in der Unterstützung mit AH-129D- und UH-90A-Hubschraubern sowie bei luftmechanisierten Operationen im Inland und in Auslandseinsätzen leistet das 5. Regiment »Rigel« einen Beitrag zum Nationalen Luft-

nahdienst (PIAN). Ein UH-90A und ein AH-129D sind rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr einsatzbereit. Zu den Aufgaben gehören die Suche nach Vermissten in Ebenen und Gebirgen, die Bekämpfung von Waldbränden, der Transport von Organen, medizinische Notfalltransporte, Rettung schwer verletzter Patienten sowie Einsätze bei öffentlichen Katastrophen.

Überraschenderweise kann ein Kampfhubschrauber wie der »Mangusta« dank seiner hochentwickelten Sensoren auch bei Suchaktionen nach Vermissten effektiv eingesetzt werden.

Zu den bemerkenswerten Einsätzen gehört das Erdbeben in Friaul 1976: Mehr als tausend Menschen wurden aus unzugänglichen Gebieten evakuiert, Hunderte Verletzte gerettet und hunderte Tonnen Lebensmittel, Hilfsgüter und Medikamente verteilt – ein Einsatz, der die Leistungsfähigkeit der Hubschrauber und das Engagement der Besatzungen an ihre Grenzen zeigte.

FAZIT

Die beiden halben Tage, die wir auf dem Stützpunkt Casarsa della Delizia, dem Hauptquartier des 5. Armeeluftfahrtregiments, verbringen durften, ermöglichten uns einen tiefen Einblick in die lange Geschichte der Einheit sowie in die Leistungsfähigkeit der Hubschrauber UH-90A und AH-129D. Unser Dank gilt dem Büro für Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation des Generalstabs der Armee, dem Kommandanten der Flugeinheit, dem Unteroffizier des Korps mit umfassendem Wissen zur Geschichte des Stützpunkts, dem PI-Manager sowie den Flugbesatzungen für ihre außergewöhnliche Hilfsbereitschaft und Professionalität. ♦

TECHNISCHE DATEN

UH-90A

Die wichtigsten technischen Merkmale

Rumpflänge
19,56 m

Rotordurchmesser
16,30 m

Länge
19,56 m

Rotorscheibenfläche
208,57 m²

Leergewicht
4.200 kg

Maximales Startgewicht
10.600 kg

Höchstgeschwindigkeit
175 Knoten (324 km/h)
auf Meereshöhe

Reisegeschwindigkeit
130 Knoten (240 km/h)

maximale Flughöhe
20.000 Fuß (ca. 6.000 Meter)

Maximale Reichweite
4 Stunden (900 km),
variabel je nach Art der Mission

Triebwerke
zwei General Electric
T700-GE-T6E1