

Cockpit

Cockpit

SFr. 7.60 / € 5.20

Das Schweizer Luftfahrt-Magazin Nr. 10/Oktober 2005

Nr. 10/Oktober 2005

Meetings

Altenrhein • Biel-Kappelen

Dittingen • Lausanne

St. Stephan

«Rolls-Royce» der Lüfte

Die Gulfstream Story

Dr. Bruno Stanek

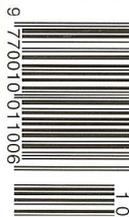
Space Shuttle –
sicher wie nie zuvor

History

Udet in Dübendorf

Cockpit

Jugend- wettbewerb



Elefanten über den Alpen

oder das Gebirgsflug-Training der deutschen Piloten in der Schweiz

Um einem römischen Angriff auf Spanien zuvorzukommen, überschritt Hannibal seinerzeit mit wahrscheinlich mehr als 55 000 Soldaten und 37 Kriegselefanten die Alpen. In der Neuzeit durchkreuzen fliegende Elefanten die Berge – Sikorsky CH-53 genannt. Seit Anfang des Jahres sind zeitweise zwei Sikorsky CH-53-Helikopter der deutschen Heeresflieger in Alpnach stationiert. Während die Gebirgsfluglehrer aus dem Laupheimer Regiment stammen, gehören die Piloten teilweise und der Leiter der Gebirgsflugausbildung der so genannten Elefantenstaffel 2/251, dem mittleren Transporthubschrauber-Regiment 25 «Oberschwaben», an.

1 954 wurde Oberst Horst Pape mit der Planung des Aufbaus der Heeresfliegertruppe betraut. Das Heer sollte über eigene Flugzeuge verfügen, um Verbindungs-, Aufklärungs-, Überwachungs- und Transportflüge selbständig und unabhängig von der Luftwaffe durchzuführen. Am 7. Januar 1957 wurde der Flugplatz Niedermendig in der Eifel von den Franzosen übernommen und das erste Flugplatzkommando aufgestellt. Im selben Jahr kamen weitere Standorte wie Fritzlar, Celle und Rheine-Bentlage dazu. Bereits Anfang 1957 wurden leichte Transportflugzeuge des Typs Dornier Do-27 angeschafft. Zeitgleich wurden eine Vielzahl von Helikoptern, zunächst zur Truppenerprobung, beschafft: Bell 47, Djinn SO 1221, Skeeter Mk 6, Bristol 171 Sycamore, Vertol H21 und die Sikorsky



7740 PS leisten die zwei General Electric T-64-GE-7-Triebwerke der CH-53 G. Die Zuladung beträgt neun Tonnen, respektive eine Aussenlast von 7200 kg kann befördert werden. Die Dienstgipfelhöhe liegt bei rund 9000 Metern über Meer.

S58. Die Wahl fiel aber auf ein ganz anderes Muster – 1959 wurden 130 Alouette II beschafft und an die Heeresflieger ausgeliefert, welche die vorhandenen Do-27 ablösten.

Unter der Werksbezeichnung S-65 entwickelte Sikorsky Anfang der Sechzigerjahre einen schnellen, allwettertauglichen Kampfzonen- und Transporthelikopter, um an einer Aus-

schreibung des US Marine Corps teilzunehmen. Der Prototyp absolvierte am 14. Oktober 1964 seinen Erstflug und im September 1967 begann die Auslieferung der als CH-53 A «Sea Stallion» bezeichneten Maschinen an das USMC. Die Avionik der CH-53 A ermöglichte erstmals den Konturenflug im Gelände. Amerikanische Piloten demonstrierten eindrücklich die Leistungsfähigkeit, in-

dem sie mit der rund 12 Tonnen schweren Maschine Rollen und Loopings flogen!

Sechsblättriger Rotor

Die Heeresflieger erhielten unter der Bezeichnung CH-53 G (= Germany) eine neuere Variante. Beschafft wurden zwei komplette Maschinen aus den USA, und zwischen 1972 und 1975 wurden insgesamt 110 Maschinen, hauptsächlich durch die deutschen Luftfahrtunternehmen VFW Fokker, MBB und Dornier in Lizenz gefertigt. Bei der Sikorsky CH-53 G handelt es sich um einen turbinengetriebenen, zweimotorigen Transporthubschrauber mit einem sechsblättrigen Hauptrotor. Die Be- und Entladung erfolgt über eine Heckrampe. Der Rumpf der CH-53 ist in konventioneller Halbschalenbauweise aus Aluminiumlegierungen gefertigt und an extrem belasteten Bereichen zusätzlich mit Stahl verstärkt. Die untere Rumpfhälfte ist abgedichtet, so dass auch Landungen auf ruhigem Gewässer möglich sind!

Die Elefanten und das Schweizer Gebirge

Nebst der Flutkatastrophe in Hamburg (1962), der UNSCOM im Irak (1991–1996) der UNOSOM II in Somalia und der IFOR in Jugoslawien (Implementation Forces 1995/96), standen und stehen die deutschen Heeresflieger zwischen 1996–1998 als SFOR (Stabilization Force) im ehemaligen Jugoslawien, 1997 beim Hochwassereinsatz an der Oder, seit 1998 als KFOR im Kosovo sowie als ISAF in Afghanistan/Hindukusch im Einsatz.

Das Fliegen im Hindukusch-Gebirge stellt extrem hohe Anforderungen an Mensch und Maschine. Während die Luftwaffe die C-160 Transall einsetzte, operierten die Heeresflieger mit der



Fotos: Roger Wimmer

Das Staffelwappen wurde 1987 während der Übung «Frankenexpress '87» auf Schloss-Dürrenmungenau zum ersten Mal im Original vorgestellt. Der Elefant steht als Symbol für Grösse und Kraft der CH-53, der Baumstamm als Symbol für schwere Lasten. Die Berge weisen auf den Standort Laupheim hin, der in Alpengnähe liegt.

CH-53G, dem einzigen Hubschraubermuster der Bundeswehr, das zum Einsatz kam. Bei Sandstürmen und hohen Temperaturen sowie der niedrigeren Luftdichte in der Höhe, haben sowohl Triebwerk als auch die Rotorblätter eine geringere Wirkung – mit Ausnahme der Sandstürme also ähnliche Bedingungen wie sie in der Schweiz anzutreffen sind. Die topografischen Gegebenheiten bieten sich für das Gebirgsflug-Training geradezu an. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei vor allem der Flugvorbereitung, dem Ausloten der Leistungsbereiche der CH-53, den Beobachtungen der oftmals schnell wechselnden Wetterlagen (Wind, Thermik), den räumlichen Verhältnissen sowie dem eigentlichen Gebirgsflug (bei Landungen im Gebirge können nur allzu leicht Lawinen ausgelöst werden).

Standardmässig werden die zwei Sikorskys mit zwei Tonnen beladen. Das Fliegen mit einer Unterlast bis drei Tonnen (Trainingsgewichte) wird auch in der Praxis angewandt. Warum findet das Gebirgsflug-Training in der Schweiz statt? Die Frage kann einfach beantwortet werden. Einerseits die Höhe der Berge

– der höchste Berg in Deutschland ist die Zugspitze und misst knapp 3000 Meter, andererseits die Erreichbarkeit der Trainingsräume – während in Deutschland mit einer Überflugzeit von 40 Minuten ins Trainingsgebiet gerechnet werden muss, sind es in der Schweiz gerade mal fünf Minuten. In vier aufeinander folgenden 3-Wochen-Einsätzen stehen jeweils eine Standard-Crew von fünf Mann (zwei Piloten, zwei Helikoptermechaniker [HM] und ein Flightengineer [FE]) im Einsatz. Während der FE laufend die Instrumente überwacht und, falls Werte in die Grenzbereiche kommen (z.B. die Abgastemperatur), die Triebwerke regelt, spricht der erste HM bei der Landung von der Seitentüre die Piloten ein – kopfüber über der Türe hängend(!), damit er das Fahrwerk einsehen kann. Der zweite HM überwacht von der geöffneten Rampe aus, ob sich Hindernisse beim Heck oder beim Heckrotor befinden – immerhin liegt zwischen Cockpit und dem Heckrotor die Distanz von 20 Metern!

Gegenrecht

Deutsche Piloten stehen aber nicht nur in der Schweiz im Einsatz; mit Eurocopter EC-135, Bölkow Bo-105, Bell UH-1 und CH-53 wird auch in den Pyrenäen, in Österreich und in Italien trainiert. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass auch die Helikopterpiloten der Schweizer Luftwaffe in Deutschland Gastrecht geniessen. Sie trainieren dort, was in der Schweiz nicht möglich ist – den Tiefflug, den Nachttiefflug und das zivile IFR-Training!

Roger Wimmer



Die ganze Crew (von links): Thomas Günther, Rolf Eikermann, Gerald Hötpner, Tono Dropmann, Mike Maly und Pilot Zoltan Szekeres.



Landungen auf Schneefeldern gehören zum Anspruchsvollsten, was die Piloten in den drei Wochen trainieren. Gleisende Sonne und die Reflektion des Schnees erschweren ein genaues Abschätzen der aktuellen Situation.