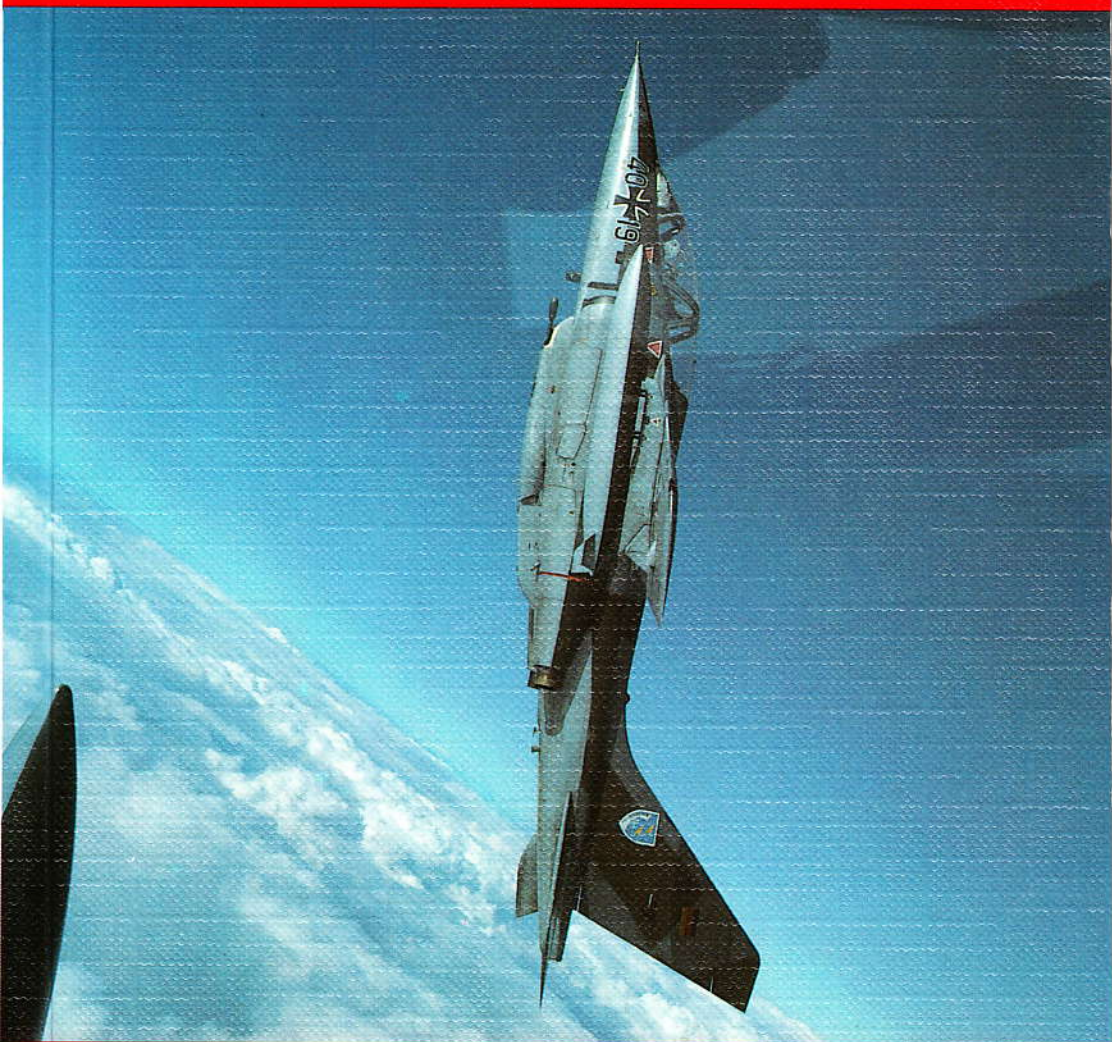


Flieger Kalender 1985

INTERNATIONALES
JAHRBUCH
DER LUFT- UND
RAUMFAHRT



MITTLER



M.B.339A der »Frecce Tricolori« der 313^o Gruppo (13), zum Beitrag auf S. 109.

Gleich werden die drei Großen Bremsschirme die Ladung aus der fliegenden Maschine ziehen (zum Beitrag auf S. 135).



*Im Cockpit der riesigen
C-5A (siehe Beitrag
auf S. 157).*



Von Dover AFB starten die C-5a, Galaxy, zum Überseeverkehr nach Europa (siehe Beitrag auf S. 157).



Markus Rindisbacher

Hoch lebe die Abkürzung:



das amerikanische Schnellabwurfssystem der US Air Force

Anlässlich der jährlichen Herbstmanöver der NATO-Staaten in der Bundesrepublik, bei denen Amerikaner, Kanadier und Bundeswehreinheiten auch den Ausbau von Brückenköpfen üben, ist die US Air Force Europe (USAFE) selbstverständlich immer mit von der Partie.

Innerhalb Europas werden die militärischen Lufttransporteinsätze bekanntlich im Kommandobereich der 322th Lufttransportdivision (MAC) geleitet, die sich auf dem Flugplatz Ramstein in der Pfalz befindet (siehe Flieger-Kalender 1984, S. 137). Die USAFE unter der Leitung der 37th Taktischen Lufttransportstaffel, die mit Flugzeugen vom Typ Lockheed C-130, Hercules, ausgerüstet ist und unter dem Kommando des 435th Taktischen Lufttransportgeschwaders (TAW MAC) steht, wird für diese schwierigen Aufgaben angefordert.

Die USAFE mit dem 435th Airlift Wing wird in so einem Fall beauftragt, Bodenplatten einer Behelfspiste in das vom angenommenen Gegner umringte, aber gesäuberte Territorium abzulassen.

Die US Army dagegen erhält inzwischen die Order, binnen 36 Stunden eine Behelfspiste anzulegen, die es erlaubt, Flugzeuge vom Typ C-123, Provider, landen zu lassen, die dann weiteres schweres Gerät einfliegen.

Low Altitude Parachute Extraction System = LAPES

Unter diesem Namen verbirgt sich nichts anderes als das Entladen sperriger Güter und Fahrzeuge aus fliegendem Flugzeug in geringer Höhe.

*Obiges Bild:
Die drei großen Bremsschirme ziehen die
Ladung aus der tief fliegenden Hercules.*

Auf diese Art werden gepanzerte Fahrzeuge bis zu 20 Tonnen, Jeeps, Wasser und Munition auf Paletten, ja sogar ganze Tankwagen und andere Güter im Schnellverfahren entladen. Diese Güter werden dann mit drei meist etwa 8 m im Durchmesser großen Bremsschirmen aus dem Transportflugzeug gezogen und abgebremst.

Das zweite Entladesystem heißt Low Velocity Airdrop (Niedrig-Geschwindigkeits-Abwurf). Hier wird bei geringer Fluggeschwindigkeit in einer Höhe von 400 Metern von zunächst nur einem Fallschirm, mit einem Durchmesser von ca. 4,50 m, Last aus dem Flugzeug gezogen und gleitet dann an zwei Fallschirmen vom Typ G-12D mit einem Durchmesser von je 20 Metern zur Erde.

Ein Augenzeuge berichtet von der Übung

Es wird fieberhaft die ganze Nacht durch unter erschwerten Bedingungen ein Wintergerstenfeld geerntet, nachdem mit gro-

ßen Planiermaschinen die oberste Erdschicht abgetragen wurde. Bereits beim ersten Tageslicht erscheinen zwei Transportflugzeuge vom Typ C-130, Hercules. Während des ersten Überfluges öffnen sich bereits die großen Hecktore, und die Abwurfstelle wird inspiziert.

Mit sonorem Brummen drehen die schwerbeladenen Transporter über dem Platz ab und beginnen den zweiten Anflug in niedriger Höhe. Zweihundert Meter vor der Pistenmarkierung zieht schließlich ein kleiner Zugschirm drei riesige Bremsschirme aus dem Rumpf der Hercules. Die Maschine fliegt in einer Höhe von nur 2 Metern, als zwei Paletten mit jeweils sechs Tonnen Pistenplatten aus der Heckladeluke herausgezogen werden.

Eine riesige Staubwolke begleitet das ganze Manöver, das sich in Sekundenschnelle abspielt.

Die C-130 gewinnt schnell wieder an Höhe und hat auf diese Art und Weise in weni-

Lockheed C-130, Hercules, beim Entladen der angeforderten Pistenplatten.





Lockheed C-130 E, Hercules, bei einer LAPES-Mission auf sandigem Untergrund.

gen Sekunden 12 Tonnen Fracht in ein angenommenes Krisengebiet eingeflogen.

Kurz darauf folgt auch die zweite Hercules und vollführt das gleiche Manöver, um ihre Ladung schnellstmöglich den Bodentruppen zur Verfügung zu stellen.

Nach insgesamt 36 Stunden Knochenarbeit entsteht so eine Runway von 1200 Metern Länge, die ausreicht, um Transporter vom Typ C-123, Provider, landen und starten zu lassen.

Kurz darauf wird die ganze Piste wieder abgebaut, indem mit riesigen Sattelschleppern die Platten weggefahren werden, damit die Planiertraupen ihre Arbeit wieder aufnehmen können.

Einige Zeit später sieht der Acker so aus, als wäre hier nie ein Flugfeld gewesen . . .

Logik

Ein Fluglehrer zu seinem Flugschüler:

»Wissen Sie, welchen IQ* ein Huhn hat?«

»Soviel ich weiß 3.«

»Dann haben Sie 2!«

»Wie kommen Sie darauf?«

»Weil ein Huhn fliegen kann!«

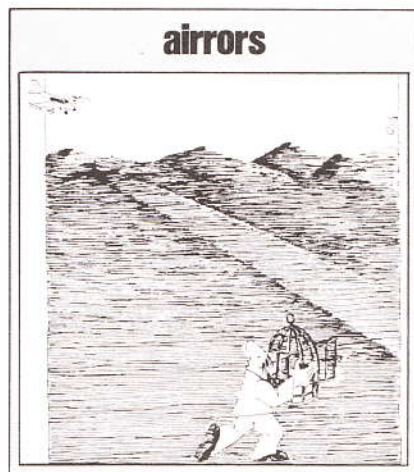
* Intelligenz-Quotient

Schon gehört?

Hocken zwei Geier in der Wüste von Nevada herum. Da rast ein Düsenjäger im Tiefflug vorbei, daß die Federn stieben.

»Donnerwetter. . .!« Sagt der eine. »So möchte ich auch mal fliegen können.«

Meint der andere: »Steh' ich nicht drauf, wenn einem immer der Hintern glüht.«



Markus Rindisbacher

Hier sind alle Ausmaße riesig:

Mit der Galaxy, C-5A, über den Atlantik



In den frühen Morgenstunden herrschte schon reges Treiben auf der größten Luftwaffenbasis der US Air Force in Europa. Ramstein Air Force Base in der Pfalz, nahe Kaiserslautern, ist Tag und Nacht aktiv.

Wöchentlich werden hier bis zu dreißig Transportflugzeuge vom Typ Lockheed C-5A, Galaxy, abgefertigt, die meistens Fracht und Passagiere aus den Vereinigten Staaten von Amerika nach Europa und zurück befördern.

Unsere C-5A mit der Nummer 213 beginnt aufzuheulen, um schließlich in ein lautes Brummen überzuwechseln, als Captain Robert White mit seiner neunköpfigen Besatzung die Triebwerke des Riesenvogels auf Touren drehen läßt. Diese C-5A gehört dem 436. MAW (Military Airlift Wing), das auch »Eagle Wing« genannt wird. Als Staffel ist sie wiederum der 21. Air Force unterstellt, die in McGuire (New Jersey) beheimatet ist. Nach einem halbstündigen Check und nach einigen Notübungen an Bord beginnt die C-5A langsam und träge vom Abstellplatz zur Runway Nr. 27 zu rollen.

Erst einmal in Bewegung, rollen wir dann mit den rund 300 Tonnen doch mit einer gewissen Leichtigkeit auf dem kurvenreichen Taxiway entlang, bis wir in der »Ta-

ke-Off«-Position einen letzten Standlauf mit Vollschub absolvieren. Alle Triebwerke scheinen in Ordnung, und die C-5A beginnt erst langsam und dann immer stärker zu beschleunigen, bis wir nach etwa 2460 m Rollstrecke kaum merklich von der Startbahn abheben. Stetig steigend, drehen wir in Richtung Brüssel und Amsterdam ab, um schließlich das Funkfeuer »Dagger«, das im Ärmelkanal liegt, zu überfliegen. Danach geht es mit 769 km/h in Richtung Kingston-Leeds und Londonderry in Irland, und dann liegt die offene See des Atlantiks vor uns. Erst jetzt beginnt an Bord der C-5A eine ruhigere Phase, in der wir Zeit finden, diesen Großraumtransporter ein bißchen näher zu betrachten. Der Bordcomputer, das Hirn der Galaxy, ist bereits in Ramstein



Galaxy, C-5A, das größte Flugzeug der Welt.

noch auf dem Boden mit den Flugdaten vorprogrammiert worden. Man hat Höhen, Geschwindigkeit, Wind, Treibstoffverbrauch und vieles mehr eingegeben.

Die C-5A fliegt nun in rund 33 000 Fuß (ca. 9500 m Höhe) und wird nacheinander alle Positionspunkte auf dem Weg über den Atlantik ansteuern, die im Computer gespeichert sind. Der Computer zeigt auf Knopfdruck dabei auch an, wo wir uns gerade befinden oder aber, wie lange wir noch bis zum nächsten Bezugspunkt zu fliegen haben werden. Er zeigt bei Bedarf natürlich auch an, wieviel Zeit und Treibstoff wir für diese bestimmte Strecke noch benötigen werden bzw. wie lange wir noch bis nach Dover Air Force Base, unserem Bestimmungsort, unterwegs sein werden. Als zusätzliche Kontrolle wird mit einem Sextanten die Sonnenposition bestimmt, die uns bestätigt, daß wir richtigen Kurs halten.

Der Flugingenieur beobachtet während des ganzen Fluges die technischen Instrumente und dosiert die Treibstoffzufuhr von den zwölf Flügelintegraltanks, die zusammen ein Fassungsvermögen von 185 465 Litern aufweisen. Allein dieser Treibstoff wiegt 114 471 kg, man könnte $6\frac{1}{2}$ Eisenbahnwaggons damit füllen.

Die C-5A besitzt auch ein Störungssuchsystem, das im Flug und auf dem Boden mehr als 800 Meßpunkte in den Haupt- und Nebensystemen der Flugzeugelektronik überwacht. Das System nennt sich

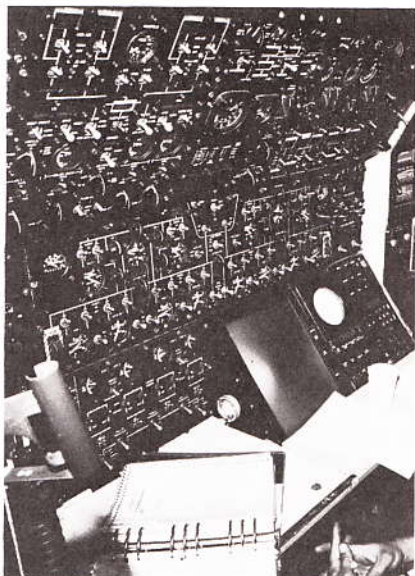
»MADAR« und ist gut für die Störungssuche, deren Analyse und Aufzeichnung. MADAR spürt also mit Hilfe des Bordcomputers Fehlerquellen auf, indem es die Störung sucht, lokalisiert und identifiziert. Der Computer benennt dann sogar die Reparaturbasen und gibt Auskunft über die Ersatzteilbeschaffung der Bestandteile.

An Grönland vorbei haben wir inzwischen nach langer Flugzeit wieder Kontakt mit landgestützten Funkfeuern in Neufundland. Nach ihrem Passieren drehen wir ab in Richtung Vereinigte Staaten von Amerika. Wir überfliegen Boston in immer noch 33 000 Fuß und danach geht es weiter in Richtung New York, wo wir die Stadt allerdings nur erahnen können, da sie an diesem Tage in dicke Wolken gehüllt ist. New York Control weist uns eine niedrigere Flughöhe von 28 000 Fuß zu, in der wir noch fünfzig Minuten bis nach Dover AFB fliegen werden. Im Cockpit wird es wieder lebendig, die Besatzung bereitet die Landung vor. Wir 56 Passagiere hinter dem Flügelmittelstück müssen uns anschnallen. Das Wetter haben wir von Dover Air Force Base bereits erhalten, und schon sind wir auf Towerfrequenz, die uns nun bis zum Touch auf die Rollbahn begleiten wird. Es ist bedeckt und schlechte Sicht mit Seitenwind. Captain White indessen grinst nur und meint, wir haben sowieso kaum Gewicht an Bord, bevor er das Ungeheuer problemlos aufsetzt, ohne jegliche Erschütterung, butterweich sozusagen. So

endet unser Flug, PBA 3R5, ohne Vorkommnisse.

Zum Abschluß noch einmal die Galaxy, C-5A, in Zahlen: Sie ist das größte, bereits im Jahre 1963 entwickelte Transportflugzeug, das vom Bug oder vom Heck aus be- und entladen werden kann. Am 30. Juni 1968 erfolgte der erfolgreiche Erstflug, der anschließend zu bauenden 81 Riesenflugzeuge dieses Typs.

Die C-5A hat eine Länge von 75,54 m, eine Flügelspannweite von 67,88 m und eine Flügelfläche von 567 m². Ihr Rüstgewicht beträgt 153 286 kg, die Zuladung 195 514 kg. Maximales Startgewicht = 348 800 kg, ihre Dienstgipfelhöhe liegt bei 10360 m und ihre Reichweite ohne Nachtanken beträgt fast 13860 km. Der Schub der vier General-Electric-TF-39-GE-1-Zweikreistriebwerke beläuft sich auf je 18 640 kp. Die C-5A ist speziell für sperrige Güter konstruiert worden und hat einen Weltrekord aufgestellt, indem sie mit 362 063 kg einen Start durchführte.



Verwirrende Vielfalt im Arbeitsbereich des Flugingenieurs der Galaxy.

Blick auf den Arbeitsplatz des Copiloten der C-5A, Galaxy.

