

Transall – Durchhalten ist der Befehl

Verfasser: Andi Schmidt

München, 01.10.2014, 00:21 Uhr

Presse-Ressort von: Andi Schmidt

Bericht 371x gelesen



Abflug Transall Landsberg/Lech-Penzing LTG61 Bild: Andi Schmidt www.andi-schmidt-aviation.de

München [ENA] Auch im Jahr 2020 wird man sie noch am Himmel sehen. Das zweimotorige Transportflugzeug der Bundeswehr mit Namen *Transall*. Somit um viele Jahre länger als ursprünglich geplant muss das *Arbeitstier der Luftwaffe* noch ran. Ein hausinterner Kompromiss für die fliegenden Transportverbände.

Im Zuge der beschlossenen Waffenhilfe der Bundesregierung im Wert von 70 Millionen Euro im Kampf gegen die Terrormiliz Islamischer Staat (IS) im Nordirak begleitet eine Fülle von Medienberichten nun auch das allgemeine Thema *Bundeswehr*. Dabei wird über die *Einsatzbereitschaft der Truppe* viel berichtet. Speziell über die Einsatzfähigkeit der Luftwaffe. Namhafte Medien zitieren Eurofighter, den Transporthubschrauber CH-53 und NATO-Helikopter NH90, Kampfhubschrauber *Tiger* und Marine-Hubschrauber Typ Sea Lynx sowie deren Aufklärungsflugzeuge Typ P3-C Orion als auch das Transportflugzeug C-160 Transall als nur unzureichend einsatztauglich.



Heimatbasis Landsberg/Lech-Penzing



Start zu einer neuen Mission



Modernisierte französische C-160 mit Tankstutzen (Luftbetankung)

Probleme mit dem Nachfolger A400M

Laut Aussage des Verteidigungsministerium handle es sich dabei um eine *momentane Bestandsaufnahme an Mängeln* über die Medienberichte öffentlich informieren. Dabei wird von verschiedenen Medien eine Ausfall-Quote von annähernd 40 Prozent erörtert. Das einige Probleme interne Versäumnisse sind, lässt sich nicht verleugnen. Ein Beispiel ist die extreme Verlängerung der Nutzungsdauer des Transportflugzeuges C-160 Transall. Dabei fliegt das Nachfolgemuster von Airbus *A400M* bereits, erfüllt aber seit Jahren nicht das angestrebte Profil bezüglich der Leistung der Motoren/Antrieb sowie der Stabilität der Laderampe und konnte somit noch nicht in die fliegenden Verbände der Bundeswehr Einzug halten.

Bereits seit den 1980er-Jahren suchen die Betreiberstaaten der C-160 Transall nach einem Nachfolgemuster. Nach damaliger Schätzung werde die *Transall* etwa im Jahre 2000 ihre maximale Lebensdauer erreicht haben. Aus jetziger Sicht ja fast ein Wunder und übermäßiger Kraftakt zur Überwindung damaliger Prognosen ist eingetreten. Die *C-160 Transall* hatte ihren Erstflug am 25. Februar 1963 und wurde 1967 bei der Bundeswehr als Ersatz der nicht mehr zeitgerechten *Nord Noratlas* in Dienst gestellt.



Tag der offenen Tür in Lagerlechfeld



Besichtigung des Innenraums ist möglich



Ausstellungsstück am *Tag der offenen Tür*

Das Freundschafts-Projekt *Transall*

Verantwortlich für den Flugzeugbau und des Projekts *Transporter Allianz* war ein deutsch-französisches Konsortium. Der Name *Transall* ist aus dieser Allianz entstanden. Gefertigt wurden insgesamt 214 Einheiten für die Staaten Frankreich und Deutschland in den Jahren 1965 bis 1985. Von den ursprünglich geplanten 110 Maschinen für Deutschland gingen bereits 20 Exemplare direkt an den NATO-Partner Türkei. Der damalige zuständige Verteidigungsminister Gerhard Schröder wollte das Hersteller-Partnerland Frankreich nicht durch eine nachträgliche Vertragsänderung verärgern. Aus Kostengründen wurden nur Besatzungen für 90 Einheiten ausgebildet. Was für eine fragwürdige Strategie aus heutiger Sicht.

Die Leistungsdaten des *Schulterdeckers* mit seinen zwei-motorigen Propeller-Antrieb lesen sich wie folgt: Länge 32,40 m, Flügelspannweite 40 Meter, Leergewicht ca. 29 t, normales Startgewicht ca. 45 Tonnen. Zuladung bis zu 16 t in Form von Treibstoff, Besatzung (5) und 93 Soldaten. Flugreichweite zwischen 3.800 km und 8.800 Kilometern je nach Nutzlast, Dienstgipfelhöhe 8.230 Meter bei einer Höchstgeschwindigkeit von 513 km/h erzielt bei einer Leistungsabgabe der beiden Rolls-Royce-Tyne-Mk.22-Propellerturbinen von jeweils ca. 5.700 PS.



Regelmäßiger Gast zu *Tannkosh* in Tannheim



Tag der offenen Tür in Neuburg a.d. Donau



Demo eines Spezialeinsatzes: Evakuierung

Schwierige Auslandseinsätze

Erforderliche Startbahnlänge bei Kurzstart 730 m und Landestrecke 450 Meter durch einen sogenannten *Sarajevo-Anflug* mit voll ausgefahrenen Landeklappen und Luftspoilern bei minimaler Motorenleistung. Dabei wird ein extremer Steilanflug aus hoher Höhe abgeflogen der optisch einem Absturz ähnelt. Dieses spezielle Anflugverfahren fand erstmals Anwendung im Bosnienkrieg um möglichst lange außerhalb der Reichweite von Bodenwaffen zu bleiben.

Im Rahmen der internationalen Afghanistan-Schutztruppe ISAF findet die C-160 Transall seit 2001 ebenfalls Verwendung in Masar-e Scharif. Einer Region im Norden Afghanistans. Dort zeigen sich sehr deutlich die Grenzen des Transportflugzeuges. Ursprünglich ja entwickelt für einen Einsatzbereich in Mitteleuropa. Begrenzter Laderaum in der Größe zur Nutzung von Paletten und Containern. Eine Beförderung von Nutzfahrzeugen oder größeren militärischen Gerätschaften ist nicht möglich. Die hohen Außentemperaturen zerren sehr am Leistungspotential der Motoren.



Anflug einer C-160 des LTG61



Heimatbasis *Penzing* Nähe Landsberg/Lech



5.700 PS leistet dieses Triebwerk

Die Zeit drängt - Viel Geld ist bereits investiert

Zudem wird dort von sehr hoch gelegenen Flugplätzen gestartet. Einige Plätze befinden sich in einer Höhe von über 2.000 Metern. Bei einer notfallbedingten zum Beispiel durch Leistungsausfall eines Antriebs eingeschränkten niedrigen Dienstgipfelhöhe des Flugzeuges von etwa 3.000 m bleibt da nicht mehr sehr viel Spielraum. Ein möglicher Ausfall eines Motors ist immer möglich und dies muss bei sorgfältiger Flugrouten-Planung stets mit einbezogen werden. Mindestsicherheit und Leistungsreserve wird in so einem Fall nur durch Reduzierung der Nutzlast auf maximal vier Tonnen erreicht.

Das Konzept *Transportflugzeug C-160 Transall* ist nun 50 Jahre alt und passt seit vielen Jahren nicht mehr in das geänderte Anforderungsprofil unserer Bundeswehr. Ziel der jetzigen zuständigen Entscheidungsträger muss diesbezüglich die Forcierung aller Kräfte in bereits mit fünfjähriger Verzögerung laufende neue Projekte wie zum Beispiel den A400M von Airbus sein. Gefordert ist ein Produkt, das endlich fehlerfrei in die Bundeswehr integriert werden kann. Kopfschütteln, wenn man liest, dass das Waffensystem des A400M in der Einführungsphase nicht an die SAP-Standardsoftware der Bundeswehr angebunden werden könne.

Hinweis in eigener Sache: Als Informationsquelle für diesen Artikel wurden allgemein zugängliche

Inhalte verwendet. Recherchiert wurde unter anderem bei: Bundeswehr/Luftwaffe, Spiegel-Online, n-tv, focus, wikipedia und weiteren Portalen. Das Bildmaterial ist aus eigenem Archiv entnommen und unterliegt dem Urheberrecht. Die gezeigten Bilder hätten von jedermann erstellt werden können. Text und Bilder sind rein journalistischer Content und ohne Wertung von Politik und Industrie.

Für den Artikel ist der Verfasser verantwortlich, dem auch das Urheberrecht obliegt. Redaktionelle Inhalte von European-News-Agency können auf anderen Webseiten zitiert werden, wenn das Zitat maximal 5% des Gesamt-Textes ausmacht, als solches gekennzeichnet ist und die Quelle benannt (verlinkt) wird.

PDF downloaden: 



Problem melden?

[« Zurück zur Übersicht](#)
