



30. Hubschrauberforum in Bückeburg

Bild oben: Das Modell eines Boeing CH-47F Chinook im Bundeswehr-Look.

Der Ehrengast Sergei Sikorsky (92) am Stand von Lockheed Martin Sikorsky vor der Fotowand mit den vier Prototypen CH-53K.



Der Trägerverein des Hubschraubermuseums Hubschrauberzentrum veranstaltet seit 1961 im Zwei-Jahresrhythmus das Hubschrauberforum in Bückeburg. Hier treffen sich Hubschrauber-Fachleute aus Militär, Gewerbe und Industrie auf dem Flugplatz der Heeresflieger in Bückeburg, dem heutigen internationalen Hubschrauber-Ausbildungszentrum. In den letzten Jahren ist auch eine Ausstellung hinzugekommen, in der dieses Jahr 30 Hersteller ihre neuesten Produkte vorstellen konnten. Die ca. 300 Teilnehmer des Forums erfuhren in interessanten Vorträgen die neuesten Entwicklungen im Themenbereich Hubschrauber. Brigadegeneral Uwe Klein, General der Heeresflieger begrüßte die Teilnehmer und Dr. Wolfgang Schoder, Präsident des Hubschrauberzentrums Bückeburg eröffnete die Veranstaltung.

Der Ehrengast Sergei Sikorsky (92) war extra nach Bückeburg gekommen. Der Sohn des Hubschrauberpioniers und Firmengründers Igor Sikorsky erinnerte sich in seiner Rede an die 1950er Jahre, als er die Einführung der Sikorsky H-34 bei der Bundeswehr unterstützte und oft in Bückeburg, Celle und Niedersermig war.

Den Eröffnungsvortrag zum diesjährigen Thema „Von der Vergangenheit in die Zukunft“ hielt Generalmajor Reinhard Wolski, Amtschef des Amts für Heeresentwicklung. In seinem Vortrag erläuterte er die Entwicklung der Hubschrauber in der zivilen und militärischen Nutzung bis in die heutige Zeit. In die Zukunft blickend betonte er die Aufgaben und die Weiterentwicklung der Hubschrauber und ihrer technischen Ausrüstung, z.B. Assistenzsysteme, Elektroflug sowie die zivil-militärische Zusammenarbeit. Aus den 27 Vorträgen möchte ich



Ein Boeing CH-47F Chinook der US Army im Static Display.

Grafik des Kipprotor-Versuchsmusters Bell V-280 Valor – US Army Future Vertical Lift (FVL).

Fachbesucher im Gespräch mit einem Besatzungsmitglied des Boeing CH-47F Chinook der US Army.



auf vier etwas näher eingehen, die auch die Modellbauer interessieren werden.

US Army Future Vertical Lift (FVL) Bell V-280 Valor – Kipprotor-Versuchsmuster

Mike Simmons, Senior Manager von Bell Helicopter stellte die Weiterentwicklung der Bell-Boeing V-22 Osprey vor. Die US-Streitkräfte haben 2007 das Programm Future Vertical Lift (FVL, sinngemäß auf Deutsch: zukünftiges senkrechtstartfähiges Verwandlungs-Flugzeug) begonnen. Die V-280 soll eine Reisegeschwindigkeit von 520 km/h erreichen; die Ziffer »280« steht für 280 Knoten. Die Reichweite soll bei 3.900 km liegen, die Nutzlast soll zirka 4.500 kg betragen. Die Besatzung wird aus vier Mann bestehen, elf voll ausgerüstete Soldaten können transportiert werden. Ein wesentlicher Unterschied zur V-22 Osprey ist, dass bei der V-280 (www.bellhelicopter.com/military/bell-v-280) die beiden Triebwerke in den Flügeln integriert sind und die Rotoren über jeweils eine Antriebswelle gekippt werden. Der Erstflug ist für September 2017 geplant.

Neuer schwerer Transporthubschrauber für die Bundeswehr: Sikorsky CH-53K oder Boeing CH-47 Chinook?

Die beiden Unternehmen Lockheed Martin Sikorsky und Boeing aus den USA nutzten das Hubschrauberforum, um die Vorzüge ihrer Transporthubschrauber den Fachleuten zu präsentieren. Der Sikorsky CH-53K King Stallion wurde von Col. Hank Vanderborght, US Marine Corps, H-53 Program Mana-



Bild: Bell Helicopter / Reuters

ger und Dr. Andreas Bernhard, Sikorsky, CH-53K Program Chief Engineer vorgestellt. Den Boeing CH-47F Chinook präsentierten LtCol. Marcel de Vries, RAAF, Product Manager Chinook und David Koopersmith, Boeing Vice President and General Manager of Vertical Lift.

Der Grund dieses Beschaffungsprogramms: Von 1969 bis 1975 wurden bei der Bundeswehr 112 Sikorsky CH-53G eingeführt und lösten damals die Sikorsky H-34 ab. Nun sind sie selbst in die Jahre gekommen und die Luftwaffe der Bundeswehr sucht nach einem Nachfolgemuster. Mittlerweile hat sich herumgesprochen, dass man sich zwischen zwei Hubschraubertypen entscheiden wird: Der CH-53K von Lockheed Martin Sikorsky oder der CH-47F Chinook von Boeing. Nun liegt es an den Verantwortlichen der Bundeswehr und den politischen Entscheidungsträgern, sich für ein Muster zu entscheiden, die Stückzahlen festzulegen und möglichst auch einzuhalten.

Die wesentlichen Merkmale im Vergleich: Die CH-53K King Stallion ist gegenüber der CH-53G/GS/GE/GA eine komplette Neuentwicklung für das US Marine Corps. Sie hat einen größeren Frachtraum, mehr Nutzlast und mit drei Triebwerken eine bessere Leistung. Sie kann eine Außenlast von 16.330 kg verteilt an drei Lasthaken 200 Kilometer weit transportieren und wieder zurückfliegen. Der Frachtraum wurde auf 9,10 x 2,70 x 2,00 Meter (LxBxH) vergrößert, sodass die Bundeswehr zwei Kleinkettenfahrzeuge Wiesel darin transportieren könnte. Die Besatzung besteht aus zwei Piloten und bis zu 55 ausgerüstete Soldaten hätten darin Platz. Seit dem 27. Oktober 2015 befindet sich der erste von vier Prototypen in der



So könnte der neue CH-53 für die Bundeswehr aussehen.

Lukas Weide vom Hubschraubermuseum Bückeburg präsentierte die Designstudie des Flettner 207 FAKT von Dieter Störig.

Flugerprobung; der vierte kam erst im September 2016 dazu. Die Einsatzbereitschaft mit vier CH-53K beim US Marine Corps ist 2019 vorgesehen. Insgesamt sollen 200 Maschinen bis 2031 beschafft werden.

Die Boeing CH-47F Chinook wird seit über 50 Jahren hergestellt, wurde schon mehrmals modifiziert und hat sich im Einsatz bewährt. Seit 1962 wurden über 1.200 CH-47 in verschiedenen Ausführungen hergestellt und sind heute in 19 Nationen im Einsatz. Seit 2006 sind über 400 CH-47F ausgeliefert worden. Die Zuladung ist mit 10.886 kg niedriger als bei der Sikorsky CH-53K, die CH-47 hat aber auch drei Lasthaken. Der Frachtraum hat die Maße 9,19x2,10x1,88 Meter (LxBxH). Die Besatzung besteht aus zwei Piloten und kann 33 ausgerüstete Soldaten transportieren. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 302 km/h angegeben, die Reichweite mit ca. 600 km.

Abschließend zu diesem Thema wies Stefan Wölfe von Airbus Helicopters in seinem Vortrag »Perspektiven aus der Sicht von Airbus« auf die Bedeutung der Einbindung der deutschen Industrie bei diesem Beschaffungsprogramm hin.

VSR700 – Das Vertical Unmanned Aerial System (VUAS) für militärische Anwendungen

Timothy Williams von Airbus Helicopters stellte die militärische Drohne VSR700 vor, die kurz zuvor auf der Paris Air Show in Le Bourget im Juni 2017 der Fachwelt präsentiert wurde. Der Leichtubschrauber Guimbal Cabri G2 aus fran-



zösischer Produktion dient als Versuchs-Plattform für den VSR700. Beide Unternehmen arbeiten zusammen an der Entwicklung eines VUAS für taktische militärische Einsätze. Zur Zeit werden mit der Cabri G2 autonome Flugversuche mit einem Sicherheitspiloten durchgeführt. Der Prototyp VSR700 soll 2018 zu seinem Erstflug abheben.

Die Designstudie des Flettner 207 FAKT von Dieter Störig (siehe ROTOR 4/2017) wurde im Foyer des Veranstaltungsbauwerks ausgestellt und führte zu interessanten Gesprächen, denn unter den Fachleuten waren auch etliche (ehemalige) Modellbauer.

Das nächste Hubschrauberforum wird wieder in zwei Jahren in Bückeburg stattfinden.

R