

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Band: 56 (1981)
Heft: 4

Artikel: Neue Hubschrauber für das österreichische Bundesheer
Autor: Pechmann, Josef
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-705315>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Neue Hubschrauber für das österreichische Bundesheer

Oblt d R Josef Pechmann, Wien

Die Hubschrauberflotte des österreichischen Bundesheeres hat im Laufe eines Jahres einen Verjüngungsprozess durchgemacht: Wie der «Schweizer Soldat» bereits in seiner Folge 7/1980 kurz berichtete, sind vor etwa einem Jahr die ersten beiden Hubschrauber Agusta Bell 212 (AB 212) in Österreich gelandet; im Februar dieses Jahres hat das Bundesheer die letzten von insgesamt 24 Maschinen dieses Typs übernommen. Der AB 212 ersetzt den bisher verwendeten Transporthubschrauber AB 204. Damit verfügt die Fliegerdivision des österreichischen Bundesheeres – zumindest auf dem Sektor mittelschwerer Hubschrauber – über modernstes Gerät, das sich überdies ausgezeichnet in das Konzept der Raumverteidigung einfügt.

Ein Hubschrauber ist etwa nach 15 Jahren durch die Technik überholt. Aufgrund der Materialermüdung steigt die Reparaturanfälligkeit, und es ist auch nicht mehr die geforderte höchste Flugsicherheit gegeben. Die bisher in Verwendung gestandene Agusta Bell 204 hat ihre Zeit «abgedient».

Der Entscheidung über den Ankauf eines Nachfolgemusters gingen längere Prüfungs- und Ausscheidungsverfahren voran. Es ist ja nicht gerade wenig, was der Steuerzahler für einen solchen neuen Hubschrauber zu berappen hat, daher müssen die verschiedenen Kriterien sehr genau und möglichst objektiv gegeneinander abgewogen werden: Da spielen einmal neutralitätspolitische Überlegungen eine Rolle ebenso wie Kompensationsgeschäfte, der technische Aufwand für Betrieb und Wartung muss kalkuliert werden, und schliesslich müssen Anschaffungspreis und Erhaltungskosten mit den militärischen Erfordernissen in Einklang gebracht werden.

Nach gewissenhafter Prüfung hat man sich für den Hubschrauber Agusta Bell 212 entschieden. Dabei hat sicher auch die grosse Erfahrung der Herstellerfirma im Hubschrauberbau – und dadurch bedingte grösstmögliche Verlässlichkeit und geringstmögliche technische Risiken – eine Rolle gespielt. Relativ niedrige Kosten sowohl bei der Anschaffung wie auch im Betrieb bei ausreichender Leistung der Maschine für die vorgesehenen Aufgaben waren weitere Motive für diese Entscheidung.

Es gibt keine Umstellungsprobleme

Indem man bei derselben Hubschraubermarke blieb, gibt es weder für die Piloten noch für das Wartungspersonal grössere Umstellungsprobleme. Ein Grossteil (an die 60%) der lagernen Ersatzteile der Hubschrauber 204 und 206 kann in den AB 212 eingebaut werden. Alle Werkzeuge und Vorrichtungen, Prüfgeräte und Werkstatteinrichtungen, wie sie das Bundesheer bereits in Millionenwerten für die Bell-Hubschrauber besitzt, können weiterhin verwendet werden. Der AB 212 ist also keine Neueinführung, sondern die logische Weiterentwicklung einer Anschaffungspolitik, die schon 1956 mit dem Ankauf des Hubschraubers Bell 47G2 begonnen hat. Mit diesem Hubschrauber, dem ersten seines Typs in Europa,

hat das österreichische Bundesheer Pionierarbeit auf dem Gebiet der Hochgebirgsfliegerei geleistet. Noch im gleichen Jahr erfolgte die erste Landung auf dem Schneeberg, wenig später auf dem Hochkar und dem Grossvenediger.

Der AB 212 ist ein amerikanischer Hubschrauber, bei dessen Entwicklung sich das Werk auf die Modelle 204 und 205 stützen konnte, von denen die Firma Bell mehr als 10 000 Stück gebaut hat. Die für Österreich bestimmten Hubschrauber werden in Italien von der Firma Agusta in Lizenz hergestellt. Der AB 212 stammt ebenso wie der AB 204 aus der Serie UH-1. Es handelt sich um einen mittelschweren Hubschrauber mit einem 2-Blatt-Rotorsystem, das sich durch einen niedrigen Geräuschpegel auszeichnet. Angetrieben wird er von einem Pratt & Whitney-PT-6-Turbo-«Twin-Pac»-Triebwerk, das aus zwei 900-SHP-PT-6-Triebwerken besteht. Für den Reiseflug wurde die Leistung dieses Triebwerkes auf 1130 SHP gedrosselt.

Minutenschnelle «Verwandlung»

Innerhalb weniger Minuten kann der AB 212 in verschiedene Frachtversionen umgerüstet werden:

- in einen Luftfrachter mit einer Gesamtladekapazität von 7 m³,
- in einen Sanitätshubschrauber,
- in einen Rettungshubschrauber mit Seilwinden für alle Bergungsarten,



Technische Daten

Gewichte und Lasten:

Rüstgewinde (inkl. Lasthaken und Winde)	3050 kp
Besatzung 2 Mann	160 kp
Treibstoff	744 kp
Nutzlast	1126 kp
Abfluggewicht	5030 kp
Anzahl der Passagiersitze	15
San-Version	3 Tragbahnen und 8 Sitze oder 6 Tragbahnen und 2 Sitze

Abmessungen:

Zelle Gesamtlänge	17,46 m
Rumpflänge	14,15 m
Gesamtbreite	2,81 m
Rumpfbreite	2,41 m
Gesamthöhe	4,39 m
Ladevolumen	6,22 m ³
Hauptrotor Anzahl der Blätter	2
Rotordurchmesser	14,69 m
Heckrotor Anzahl der Blätter	2
Rotordurchmesser	2,59 m

Triebwerk:

Baumuster:
Pratt & Whitney
PT6T-3 TWIN-PAC
Hersteller:
United Aircraft of Canada
Nennleistung:
1800 SHP
jedoch gedrosselt durch Getriebe auf
1130 SHP Dauerleistung
1290 SHP Startleistung
Normaldrehzahl 6600 UpM = 100%
Kraftstoffvorrat 812 l
Verbrauch 365 l/h

Flugleistungen:

(bei max. Abfluggewicht von 5080 kp) Reisegeschwindigkeit 200 km/h
Schwebehöhe mit Bodeneffekt 3353 m
Schwebehöhe ohne Bodeneffekt mit max. Abfluggewicht nicht möglich mit 4540 kp 2335 m
max. Steiggeschwindigkeit 7,2 m/sek.
Die technischen Daten beruhen auf Werksangaben.

Stellenanzeiger



Wir sind ein modern eingerichteter Elektronikbetrieb, spezialisiert für Radar- und Computertechnik

Für Reparaturen an modernen, rechnergesteuerten Flab Radar- und Waffensystemen suchen wir

Elektronik-Spezialisten

Elektronikmechaniker, FEAM oder Radioelektroniker

Wir wünschen:

Berufserfahrung, vornehmlich auf dem digitalen Sektor. Initiative, Freude an zuverlässiger und selbständiger Arbeit.

Wir bieten:

- abwechslungsreiche und interessante Tätigkeit
- gründliche Einarbeitung in die Spezialgebiete und zielgerichtete Weiterbildung (fachlich und sprachlich)
- fortschrittliche Arbeitsbedingungen und gute Sozialleistungen
- bei Eignung Aufstiegsmöglichkeiten

Interessenten laden wir zu einem unverbindlichen Besuch ein. Schreiben oder telefonieren Sie uns, nähere Auskünfte erteilen wir Ihnen gerne.



Kriegsmaterialverwaltung, Elektronikbetrieb
6032 Emmen, Telefon 041 59 36 11



Spinnerei
Streiff AG
8607 Aathal

Zur Ergänzung unseres **Kaders** in unserem Betrieb **Aesch BL** suchen wir einen

Abteilungsmeister

(Anwärter)

Wenn Sie eine mechanische Grundausbildung absolviert, Sinn für Zusammenarbeit und Geschick im Umgang mit Mitarbeitern haben, erwartet Sie eine vielseitige und verantwortungsvolle Stelle.

Wir informieren Sie gerne über unsere Anstellungsbedingungen und freuen uns auf Ihren telefonischen Anruf.

Betriebswohnungen stehen zur Verfügung!

Spinnerei Streiff AG, Personalbüro
8607 Aathal, Telefon 932 32 93



Bausteine zu Ihrem Erfolg



- Freude am Umgang mit Mitmenschen
- Persönlicher Einsatz
- Ausdauer und Initiative
- Bereitschaft, Neues zu lernen
- Einteilung der Arbeitszeit durch Sie selbst
- Genugtuung durch weitgehende Selbständigkeit
- Gründliche Ausbildung durch uns
- Garantiertes Einkommen ab Beginn
- Nach oben unbegrenzter Verdienst, den Sie durch Ihre Leistung selbst bestimmen
- VITA, die Versicherung mit dem VITA-Parcours, die Gesellschaft mit dem sportlichen Geist

FÜHLEN SIE SICH ANGESPROCHEN?

Dann füllen Sie doch bitte den nachstehenden Talon aus.

In einem für Sie unverbindlichen Gespräch orientieren wir Sie gerne über diese anspruchsvolle Berater(innen)-Tätigkeit in unserem Dienstleistungsunternehmen mit Zukunft. (Wenn Sie noch weitere «Bausteine» mitbringen, um so besser!)

Bitte ausschneiden und einsenden an:

VITA Lebensversicherungs-AG
Generalvertretung Conzett & Huber, Postfach 686, 8021 Zürich
Abt. Organisation, Tel. 01 242 44 55, int. 266

Talon

So

Bitte rufen Sie mich an
Sie erreichen mich am besten am _____, um _____ Uhr

Name _____

Vorname _____

Strasse _____

PLZ/Ort _____

Telefon _____



Kantonspolizei
Aargau

Wir suchen für die am 1. April 1982 beginnende einjährige Polizeischule

Polizei-Aspiranten

Bewerber müssen Schweizerbürger und 20–30 Jahre alt sein, eine Berufslehre erfolgreich abgeschlossen haben, körperlich gewandt sein und über einen guten Leumund verfügen.

Wir bieten eine vielseitige und gründliche Ausbildung bei vollem Lohn, nach dem Ausbildungsjahr eine interessante und anspruchsvolle Tätigkeit im kriminal-, sicherheits- und verkehrspolizeilichen Bereich, gute Besoldung und sichere Anstellung.

Möchten Sie Näheres erfahren, senden Sie uns den untenstehenden Talon oder rufen Sie uns einfach an. Sie erhalten von uns Informationsmaterial.

Polizeikommando des Kantons Aargau,
5001 Aarau, Telefon 064 22 14 01

✂

Ich interessiere mich für den Polizeiberuf und bitte um Zustellung von Informationsmaterial.

Name und Vorname _____

Beruf _____ Jahrgang _____

Adresse _____

LZ/Ort _____

– in einen fliegenden Kran mit einer maximalen Lasthakenbelastung von 2170 kg.

In der zivilen Version bietet die Kabine des AB 212 Platz für 15 Personen, in der Militärversion kann die Maschine eine Nutzlast von 2300 kg aufnehmen, das heisst, es können im Einsatzfall ohne weiteres zwei voll ausgerüstete Schützengruppen (16 Soldaten) und zwei Piloten transportiert werden. Als Sanitätshubschrauber kann er sechs Tragbahnen und zwei Sanitäter aufnehmen. Grosse Kabinentüren und ein nur geringer Abstand des Kabinenbodens vom Erdboden ermöglichen ein optimales Be- und Entladen.

Der neue Hubschrauber des Bundesheeres ist mit einer Neuentwicklung eines Stabilisierungssystems ausgestattet, das von der französischen Firma SFENA entwickelt wurde und in jeden Hubschrauber mit Servosteuerung eingebaut werden kann, also auch in die bei der österreichischen Fliegerdivision in Verwendung stehenden AB 206A, aber auch in andere Hubschraubermodelle. Dieses «Ministab-Stabilisierungssystem» verleiht dem Hubschrauber je nach Ausbaustufe eine kurzzeitige oder langzeitige Stabilisierung und kann bis zum vollen Autopilotensystem ausgebaut werden. Bestens bewährt hat sich dieses System bereits besonders bei Aussenlasttransporten.

Der AB 212 Twin ist der erste mittelschwere Hubschrauber, der aufgrund seiner zwei Triebwerke von der Federal Aviation Association für den Betrieb nach Instrumentenflugregeln mit nur einem Piloten zugelassen wurde. Für den Fachmann liegt der Vorteil der zwei Triebwerke klar auf der Hand, aber auch der Laie wird unschwer erkennen, welche Sicherheit für den Piloten gegeben ist, wenn im Instrumentenflug eines der Triebwerke ausfällt und er noch immer mit 900 SHP sicher und kontrolliert fliegen kann.

Verwendung im österreichischen Bundesheer

Der internationale Trend beim Einsatz von Kampfzonen-Hubschraubern geht dahin, für den Mannschaftstransport nicht mehr den grossräumigen, sondern mehr und mehr den bewaffneten wendigeren mittleren Hubschrauber zu verwenden, der aber dennoch imstande ist, Truppen mit einer gewissen Kampfkraft zu transportieren. Die Grosshubschrauber waren allzusehr der bodengebundenen Fliegerabwehr ausgesetzt, die Verluste an Menschen und Material dementsprechend hoch. Mit dem AB 212 kann man einen kampfstarken Halbzug in das vorgesehene Zielgelände transportieren. Im österreichischen Konzept der Raumverteidigung ist er als Kampfzonen-Hubschrauber vorgesehen, der beispielsweise je

- eine Schützengruppe mit voller Ausrüstung und mit voller Munitionsausstattung, verstärkt mit einem PAR-Trupp, oder
- eine komplette 2-cm-FLAK mit Bedienung und Munition oder
- eine Pioniergruppe mit Spreng- und Zündmitteln, Minen und Sperrmaterial oder
- einen schweren Granatwerferzug mit Munition

mit jeweils einer Maschine in die Luftlandezone einfliegen kann.

Aber nicht nur in der Raumverteidigung wird der neue Hubschrauber AB 212 seine Aufgaben zu erfüllen haben. Auch bei zivilen Assistenzleistungen wird er seine Vielseitigkeit und Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen müssen. Bei zahlreichen Hochwasserkatastrophen z. B. haben Hubschrauber des Bundesheeres sich

als Helfer bewährt, und viele Menschen verdanken ihr Leben dem Einsatz von Hubschraubern. Schliesslich warten verschiedene Transportaufgaben innerhalb des Bundesheeres auf den «Neuen». Die Transportkapazität des österreichischen Bundesheeres wird jedenfalls durch die Neueinführung des Hubschraubers Agusta Bell 212 gegenüber dem bisher verwendeten AB 204 wesentlich gesteigert.

Schweizerische Armee

Der Ständerat für den PC-7

Der Ständerat hat sich in der vergangenen Frühjahrs-session für das Trainingsflugzeug PC-7 der Stanser Pilatuswerke entschieden (vgl. Umschlagbild). Vorgesehen ist der Ankauf von 40 Schulflugzeugen dieses bewährten Typs. Kosten: 110 Mio Franken. EHB

*

Der Wehrgedanke ist im Schweizer Volk verankert

Der Verein zur Förderung des Wehrwillens und der Wehrwissenschaft beauftragte 1980 die Isopublic AG mit der Durchführung einer repräsentativen Untersuchung über die Haltung des Schweizer Volkes zu grundsätzlichen und aktuellen Fragen der schweizerischen Landesverteidigung. Das Ergebnis zeigt:

- dass die Mehrheit der Schweizer die Notwendigkeit der militärischen Landesverteidigung einsieht;
- dass die Verschlechterung der sicherheitspolitischen Lage in den letzten Jahren erkannt wird;
- dass eine Mehrheit an die Abhaltung einer gut ausgerüsteten Armee glaubt.

In der kontroversen Frage der Ausfuhr von Kriegsmaterial fällt auf, dass die wahren Proportionen der schweizeri-

schen Waffenausfuhr so gut wie unbekannt sind. Auf die Frage: «Wie hoch ist Ihrer Meinung nach der Anteil der schweizerischen Waffenausfuhr gemessen an der weltweiten Waffenausfuhr in den letzten zwei Jahren?», erklärten 57%, dass sie es nicht wüssten, während sich im Durchschnitt der erteilten Antworten ein – angenommener – Prozentsatz von 9,5% ergab. Die Isopublic stellt fest: «Diese enorme Überschätzung der Bedeutung der Schweizer Waffenausfuhr ist am stärksten bei den Westschweizern (13,2%), bei den Frauen (11,7%), bei den Wenigbemittelten (11,2%), bei den Befragten, welche glauben, dass die Kriegsgefahr in Europa abnehme (11,5%).»

Effektiv betrug der Anteil des aus der Schweiz ausgeführten Kriegsmaterials an der Waffenausfuhr weltweit im Durchschnitt der Jahre 1978 und 1979 0,5%. Werden die richtigen Proportionen aufgezeigt, so manifestiert eine Mehrheit Verständnis für die schweizerische Waffenausfuhr. Von einer Grundströmung zugunsten einer Unterbindung des schweizerischen Waffenhandels kann keine Rede sein.

In der deutschen Schweiz ist die positive Haltung gegenüber der militärischen Landesverteidigung etwas ausgeprägter als in der Westschweiz. Die Notwendigkeit, eine modern ausgerüstete Armee zu haben, wird auch dort von über 70% bejaht. PJ

*

Ausfuhr von Kriegsmaterial im Jahre 1980

Der Anteil der Kriegsmaterialausfuhr an der Gesamtausfuhr der schweizerischen Wirtschaft sank von 0,97% im Jahr 1979 auf 0,69% im Jahr 1980. Wertmässig betrug diese Ausfuhr 340,6 Mio Fr. gegenüber 424 Mio Fr. im Jahr 1979. Grösste Abnehmer von schweizerischem Kriegsmaterial waren die Bundesrepublik Deutschland mit 118,3 Mio (1979: 142 Mio), Schweden mit 51,4 Mio (27 Mio), die Niederlande mit 29,5 Mio (55 Mio), Belgien und Spanien mit je 25,8 Mio (3,9 resp. 55 Mio), Österreich mit 22,1 Mio (67 Mio) und Italien mit 16,8 Mio (25 Mio). PJ

*

Divisionär Robert Haener gestorben

In seinem 61. Altersjahr ist am 20. Januar 1981 Divisionär Robert Haener, Waffenchef der Mechanisierten und Leichten Truppen, unerwartet gestorben. Heimatberechtigt in Nuningen (SO), war der Verstorbene nach Studien an den Universitäten von Basel und Bern



Abonnements- Bestellschein

**Ich bestelle ein Abonnement
zum Preise von Fr. 25.— pro Jahr**

Name: _____

Vorname: _____

Strasse/Nr.: _____

PLZ/Ort: _____

Wenn es sich um ein Geschenkabonnement handelt, bitte hier Lieferadresse angeben:

Name: _____

Vorname: _____

Strasse/Nr.: _____

PLZ/Ort: _____

Einsenden an: Zeitschriftenverlag Stäfa, 8712 Stäfa