

Aus zwei Berichten in zwei US-Militärzeitungen geht hervor, wie die sandfarbenen Chinooks nach Ansbach kamen, und wie intensiv deren Piloten ausgebildet werden, damit sie im nächsten Jahr mit ihren neuen CH-47F Kampfeinsätze in Afghanistan fliegen können.

LUFTPOST

Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 152/11 – 12.09.11

Für Afghanistan bestimmte Chinooks mit Unterstützung des 21st Theater Sustainment Command nach Ansbach gebracht

Von Capt. Greg Jones, Pressebüro des 21st TSC

KAISERSLAUTERN AMERICAN, 29.04.11

(<http://www.kaiserslauternamerican.com/article.php?i=16863>)

Mit 26 Tonnen Eigengewicht, zwei Turbinentriebwerken und 12 Tonnen Nutzlast ist der CH-47F Chinook einer der stärksten Transporthubschrauber der US-Streitkräfte.

Durch gemeinsame Bemühungen des 21st Theater Sustainment Command (in Kaiserslautern, s. http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_07/LP18307_030907.pdf), des Hauptquartiers der US-Army in Europa (noch in Heidelberg, s. <http://www.eur.army.mil/default.asp>), der 405th Army Field Support Brigade (in Kaiserslautern, s. <http://www.afsbeurope.army.mil/index.htm>), der 598th Transportation Brigade (in Rotterdam, s. <http://www.flickr.com/photos/translog/sets/72157621934563738/>), des US-Army-Ministeriums und der 12th Combat Aviation Brigade / CAB (der 12. Heeresflieger-Kampfbrigade) selbst konnten am 14. April ein Dutzend dieser schweren Lastträger an die 12th CAB ausgeliefert werden.



Chinook mit Wüsten-Tarnanstrich in Katterbach

(Foto aus http://www.flickr.com/photos/usarmyurope_images/sets/72157627144756104/show/)

Die kürzlich an die 12th CAB übergebenen CH-47-Hubschrauber vom Typ "F" gehören zum neuesten Modell der bewährten Chinook-Reihe, die schon seit Beginn des Vietnam-Krieges im Einsatz ist. Die jüngste Version des Chinooks bietet zahlreiche Verbesserungen, einschließlich eines Flugüberwachungs- und Navigationspaketes, das der Besatzung eine bessere Einstellung auf unterschiedliche Flugsituationen ermöglicht; das teilte Major Shane Morris mit, der im Program Executive Office / PEO, einem Amt des Army-Ministeriums, das die Auslieferung neuer Ausrüstungsgegenstände überwacht, für Fluggeräte zuständig ist.

Der Transport der neuen Chinooks an ihren Bestimmungsort ist keine ungewohnte Aufgabe für die Logistiker, Transportspezialisten und Flugexperten, die an dieser Operation beteiligt waren; es war zwar nur einer von vielen Fluggerät-Transporten, die das Theater Aviation Sustainment Management-Europe / TASM-E (das Management für den Fluggeräte-Nachschub der US-Streitkräfte in Europa) schon abgewickelt hat, aber solche Transporte sind niemals leicht, weil es immer andere Herausforderungen gibt.

"Diese Organisation hat seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs alle nach Europa und aus Europa erfolgten Transporte von Drehflüglern durchgeführt," sagte Lt. Col. (Oberstleutnant) Kye Allen, der Kommandeur des TASM-E. "Unabhängig davon, ob die Transporte über eine strategische Luftbrücke, über verschiedene Teiletappen oder auf Hochseeschiffen stattgefunden haben, das TASM-E hat bisher alle Fluggerät-Transporte ohne Störungen oder Unfälle abgewickelt."

Die Hubschrauber wurden nacheinander auf schweren Transportfahrzeugen über Land, auf einem Hochseeschiff und auf Flusslastkähnen transportiert und am Ende auf ihren eigenen Rädern auf einer der vierspurigen deutschen Autobahnen zu ihrem (vorläufigen) Bestimmungsort (Mannheim) gezogen – wobei sie sich auf dem letzten Teilstück nur wenig schneller als ein Jogger fortbewegten.

Ihre Reise begann in der Boeing-Fabrik in Philadelphia, wo diese Hubschrauber hergestellt werden. Von dort wurden sie auf dem Landweg zum Hafen der Stadt Baltimore gebracht. In Baltimore wurden sie auf ein großes Hochseefrachtschiff verladen und traten mit vielen Privatautos von US-Soldaten und anderer militärischer und nichtmilitärischer Ladung eine dreiwöchige Reise über den Atlantik (nach Antwerpen) an.

Nach der Seereise wurden die Hubschrauber aus dem Hochseeschiff auf Flusslastkähne umgeladen. Wegen ihrer Größe passten jeweils nur sechs auf einen Frachtkahn. Als sie nach einer 2 1/2-tägigen Reise auf dem Rhein in Lampertheim, Deutschland, eintrafen, wurden sie an einem Hafenkai ausgeladen, den die 598th Transportation Brigade regelmäßig benutzt.

Jeder der Hubschrauber kostet etwa 30 Millionen Dollar; diese Hubschrauber sind zwar keine schwierig zu handhabende, aber eine ziemlich wertvolle Ladung und müssen deshalb sehr sorgfältig bewegt werden. Major Morris, ein bewährter Chinook-Pilot, wurde vom PEO beauftragt, für eine sichere Übergabe (der Hubschrauber) an die Empfänger-Einheit, die 12th CAB, zu sorgen. Als eine Art Kundenbetreuer und Sachverständiger überwachte Major Morris alle Etappen des Transportes und stellte in direkter Zusammenarbeit mit der Empfänger-Einheit sicher, dass diese genau das bekam, was sie erwartete. Für Major Morris war die korrekte Auslieferung dieser Hubschrauber an seine Fliegerkameraden auch ein persönliches Anliegen.

"Es war ein großartiges Gefühl, als diese Fluggeräte auf dem Rhein zu den Soldaten schwammen, denen jetzt die neueste Technologie zur Verfügung steht," sagte Major Morris, und bezog sich damit auf das Schiff, das die Hubschrauber von Antwerpen in die Nähe der Coleman Baracks (in Mannheim) beförderte.

Die Hubschrauber, die jetzt an die 12th CAB in Ansbach ausgeliefert wurden, werden schon bald ihren erste Bewährungsprobe zu bestehen haben, wenn die 12th CAB zu ihrem bevorstehenden Kampfeinsatz in Afghanistan aufbricht; die Bereitstellung der brandneuen Chinooks vom Typ CH-47F wurde erst durch die gemeinsamen Anstrengungen des 21th TSC und verschiedener Partnerorganisationen ermöglicht.

Die 12th Combat Aviation Brigade der US-Army in Europa erhält das neueste Modell des Chinook-Hubschraubers

Pressebüro der US-Army in Europa, 13. 07.11

(http://www.eur.army.mil/news/archive2011/features/07132011_12cab.htm)

ANSBACH, Deutschland – **Die 12th Combat Aviation Brigade / CAB (die 12. Heeresflieger- Kampfbrigade) der US-Army in Europa hat kürzlich ihre schweren Transporthubschrauber des Typs CH-47D Chinook, mit denen ihre Piloten seit Jahren vom Army-Flugplatz Katterbach aus starteten, durch das neueste Modell, den CH-47F, ersetzt.** (s. dazu auch <http://www.youtube.com/watch?v=ObScmEP4eMg>)

"Das F-Modell ist die fünfte Generation des CH-47," sagte Chief Warrant Officer 2 Shawn Linnean, ein Testpilot der B-Kompanie des 5. Bataillons des 158. Fliegerregiments der 12th CAB, der die Hubschrauber nach der Wartung probefliegt. "Es ist die neueste Version dieses Hubschraubers." (Die Warrant Officers 1-4 sind technische Offiziere, die in den US-Streitkräften zwischen den höheren Mannschaftsdienstgraden und dem untersten Offiziersrang Leutnant eingeordnet sind.)

Die Brigade habe zwölf der neuen Fluggeräte erhalten, sagte Capt. (Hauptmann) Michael Jessee, der Kommandeur der B-Kompanie des 5. Bataillons des 158. Fliegerregiments. Einer der Hubschrauber sei ein aufgerüstetes D-Modell, das bereits zur bisherigen Hubschrauber-Flotte der Einheit gehört habe; die übrigen 11 Hubschrauber des D-Modells würden entweder ebenfalls aufgerüstet oder ausgemustert.

Viele der D-Modelle, die seit Mitte der 1980er Jahre geflogen würden, seien aufgerüstete ältere A- oder C-Modelle gewesen, die bereits Mitte der 60er Jahre in Dienst gestellt worden seien, fügte Capt. Jessee hinzu.

Die neueste Chinook-Version weise gegenüber ihren Vorgängern viele Verbesserungen auf.

"Das neue F-Modell stellt die Piloten und Mannschaften bessere Instrumente zur Verfügung, damit sie ihre Aufgabe leichter meistern und während des Fluges auftretende Probleme schneller bewältigen können," sagt Jessee.

Zu den wichtigsten Neuerungen des F-Modells gehören seine aktualisierten Instrumente; die analogen Instrumente der älteren Chinooks, die Piloten der B-Kompanie als "Dampfdruckmessgeräte" bezeichnen, wurden durch digitale Instrumente ersetzt.

"Wir haben uns von der veralteten Technologie der 60er Jahre verabschiedet und verfügen jetzt über ein voll digitalisiertes Cockpit," erklärte Linnean. "Es hilft den Piloten sehr und erleichtert ihnen die Arbeit."

Die Piloten sind vor allem deshalb begeistert, weil sich das neue F-Modell viel leichter fliegen lässt als ältere Modelle.

"Es ist der gleiche Unterschied wie zwischen dem Fahren eines Autos aus den 1980er Jahren und dem Lenken eines Neuwagens aus dem Jahr 2010," erläuterte Chief Warrant Officer 3 Michael Heekin, ein Pilot der B-Kompanie. Heekin ist ein alter Hase, der den neuen Vogel schon bei Kampfeinsätzen in Afghanistan geflogen hat.

Unabhängig davon, ob Piloten den Chinook bereits fliegen, seit das erste D-Modell

in den Himmel aufgestiegen ist, oder jetzt erst das Arbeitspferd mit den zwei Rotoren fliegen lernen, müssen alle einen Pilotenschein für das neue F-Modell erwerben, bevor sie es fliegen dürfen. Dieses Zertifikat erhalten sie erst, wenn sie 70 Theorie-Stunden im Instruktionsraum, 26 Stunden in einem der beiden hochmodernen Chinook-Flugsimulatoren, die sich die 12th CAB zugelegt hat, und 14 Übungsstunden (mit dem neuen CH-47F) in der Luft absolviert haben.

"Es ist eine ziemlich harte Ausbildung," erläuterte Heekin. "Es ist so ähnlich, wie wenn Sie versuchen würden, Wasser aus einem (unter Druck stehenden) Feuerwehrschauch zu trinken – so viele Informationen sind aufzunehmen."

Die Piloten der B-Kompanie sind wohl auch der Meinung, dass die neuen Hubschrauber besser als die alten sind und es ihnen und ihrer Einheit erlauben, einen besseren – und vor allem einen sichereren – Job zu machen.

"In dem neuen Hubschrauber können wir die Gesamtsituation auf dem Schachfeld besser beurteilen und den Chinook besser und sicherer manövrieren, was allen Beteiligten zugute kommt," sagte der Pilot und Chief Warrant Officer 2 Jeremy Larkin. "Er macht es uns möglich, unser Aufgaben besser und sicherer durchzuführen."

Jessee erklärte, die neuen Fähigkeiten der F-Modelle erlaubten es dem Piloten und der Besatzung, fundiertere Entscheidungen bezüglich der Aufgabe, der Umgebung und des Fluges zu treffen, und seine verbesserte Instrumentierung mache es möglich, den Hubschrauber auch bei eingeschränkter Sicht einzusetzen.

Wegen ihrer hohen Tragfähigkeit wurden die Chinooks während der Kampfeinsätze der 12th CAB und von ihrem Heimatstandort (Ansbach aus) in Europa für verschiedene Aufgaben wie den Transport von Truppen und Lasten eingesetzt.

"Gemeinsam mit Black Hawks (leichten Transporthubschraubern) und Apaches (Kampfhubschraubern) führen wir Kampfeinsätze, allgemeine Unterstützungsmissionen, Massentransporte von Verwundeten, Nachschub-Versorgungsflüge in Notfällen, Evakuierungsaufgaben und die schnelle Versorgung der kämpfenden Truppe mit Waffen und Treibstoff durch," ergänzte Jessee.

In Europa würden die Chinooks routinemäßig zum Transport wichtiger Persönlichkeiten, zur Evakuierung von Zivilisten und Hilfslieferungen bei Naturkatastrophen und in anderen Notfall-Situation angefordert, äußerte er abschließend.

(Wir haben die beiden Artikel komplett übersetzt und mit Ergänzungen und Links in Klammern und Hervorhebungen versehen. Nach unserem Kommentar drucken wir beide Originaltexte ab.)

Unser Kommentar

Schon Robert Gates, der vorherige US-Kriegsminister, wollte unnötige Militärausgaben einsparen (s. http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_11/LP01211_190111.pdf). Deshalb ist nicht zu erklären, warum er nicht verhindert hat, dass Hubschrauber, die im nächsten Jahr in Afghanistan gebraucht werden, erst mit viel Aufwand und für viel Geld nach Ansbach transportiert wurden. Es wäre viel billiger gewesen, die Piloten in den USA auszubilden und die Hubschrauber auf einen Rutsch in einen pakistanischen Hafen zu verschiffen. Es scheint fast so, als habe die US-Army in Europa damit herausstellen wollen,

dass sie mit ihrem in Kaiserslautern angesiedelten, völlig überdimensionierten Logistik-Unternehmen, dem 21st Theater Sustainment Command, auch künftig sehr aufwendige und entsprechend teure Militärtransporte durchführen möchte.

Es ist nicht nur unnötig, sondern nach Artikel 26 unseres Grundgesetzes auch noch verfassungswidrig, wenn sich US-Kampftruppen auf dem Boden der Bundesrepublik Deutschland auf ihre Einsätze in US-Angriffskriegen vorbereiten. Deshalb schlägt Rainer Erdel, der Reserveoffizier und FDP-Bundestagsabgeordnete für Ansbach Land, der auch noch im Verteidigungsausschuss sitzt, vor allem Schaum, wenn er sich öffentlichkeitswirksam darüber beklagt, dass General Hertling, der Chef der US-Army in Europa, trotz Zusage dann doch nicht mit ihm über die Ausbildung von US-Hubschrauberpiloten in Ansbach reden wollte (s. FLZ, Nr.202 vom 01.09.11). Warum bringt Herr Erdel das Problem nicht im Verteidigungsausschuss des Bundestages zur Sprache? Warum fordert er seinen Parteivorsitzenden Philipp Rösler, der ja schließlich Vizekanzler der Bundesrepublik Deutschland ist, nicht auf, dafür zu sorgen, dass die Bundesregierung das verfassungswidrige Treiben der US-Streitkräfte in unserem Land endlich abstellt?

Die 14 Übungsflugstunden pro CH-47F-Pilot scheinen überschaubar und bald abgewickelt zu sein. Wenn aber berücksichtigt wird, dass für den einen bereits aufgerüsteten und die elf neuen Chinooks jeweils mindesten zwei bis drei Piloten ausgebildet werden dürften, dann fallen 336 bzw. 504 Übungsstunden in der Luft an, die zum Teil auch bei Dunkelheit stattfinden werden, weil der neue Hubschrauber ja auch bei schlechten Sichtverhältnissen eingesetzt werden kann. Da immer wieder neue Piloten ausgebildet werden müssen und noch nicht feststeht, ob in Ansbach nicht auch Hubschrauberpiloten aus anderen US-Standorten ausgebildet werden, ist die Anzahl der tatsächlich zu erwartenden Übungsflugstunden nicht absehbar. Da ein Teil der zunächst ausgemusterten elf CH-47D Chinooks aufgerüstet werden soll und über deren Verbleib nichts gesagt wird, könnte es gut sein, dass bald mehr als zwölf der lauten US-Transporthubschrauber Tag und Nacht über Ansbach und Umgebung üben.

Wir hoffen, dass sich die Betroffenen nicht einschüchtern lassen und ihren in vielen Zeitungsartikeln und Leserbriefen dokumentierten bewundernswerten Widerstand gegen den Lärmterror und die sonstigen Belastungen so lange fortsetzen, bis die US-Stationierungstreitkräfte – nicht nur aus Ansbach – vollständig abgezogen sind.



Afghan-bound Chinooks fielded through efforts of 21st TSC

by Capt. Greg Jones

21st TSC Public Affairs, Published April 29, 2011

At 26 tons, with two turbine engines, and with the capability of hauling 12 tons of payload, the CH-47F Chinook heavy transport helicopter is one of the heaviest rotary wing aircraft in the U.S. military.

A dozen of these heavy haulers were delivered to the 12th Combat Aviation Brigade April 14 through the combined efforts of the 21st Theater Sustainment Command, U.S. Army

Europe Headquarters, 405th Army Field Support Brigade, 598th Transportation Brigade, 12th Combat Aviation Brigade, Department of the Army and other organizations.

The CH-47 helicopters recently delivered to the 12th CAB are of the “F” variety, the latest in a series of Chinook helicopters, which have been in service since the beginning of the Vietnam War. This version of the Chinook offers numerous improvements, including its avionics and navigational package, which give the crew increased situational awareness, said Maj. Shane Morris with the aviation branch of the Program Executive Office (a department of the Army organization that organizes fielding of new equipment).

Moving these new Chinooks through theater is not necessarily a new mission for the various logisticians, transporters and aviation experts who were involved in this operation, which is just one of many major shipments of aviation equipment the Theater Aviation Sustainment Manager-Europe supports, but these operations are never easy, as some sort of challenge always seems to arise

“This organization has been involved with the incoming and outgoing of all rotary wing aircraft since World War II,” said Lt. Col. Kye Allen, the commander of TASM-E. “Whether it is via strategic airlift, line haul or sea-going vessel, the TASM-E has ‘touched’ all aircraft movements in the theater and without incident or accident.”

The helicopters were moved via a combination of heavy land transport, sea-going vessel, river vessel and even being towed on their own wheels down a four-lane divided German highway at just a little bit faster than jogging speed.

Their journey began at the Boeing Factory in Philadelphia, where these helicopters are manufactured. They moved from there to the Port of Baltimore by land transport. In Baltimore they were loaded onto a large sea-going cargo ship where they spent a three-week voyage across the Atlantic, alongside service members’ cars and other military and non-military cargo.

After the sea voyage, the helicopters were off-loaded from the sea vessel and transferred to a river barge. The helicopters were so large they had to be moved in two shipments of six. Upon arriving in Lampertsheim, Germany, after a 2 1/2-day journey down the Rhine River, the helicopters were offloaded at a barge site regularly used by the 598th Transportation Brigade.

At about \$30 million each, these helicopters, though not delicate, are quite valuable cargo, and care is taken in every aspect of their movement. Major Morris, a veteran Chinook pilot, was sent by PEO to help ensure effective delivery to the customer unit, the 12th CAB. Acting as a sort of customer service representative and subject matter expert, Major Morris observed all of the stages of the shipment and coordinated directly with the receiving unit to make sure the end-user got what they were expecting. For Major Morris, the mission took on a nearly personal importance as he helped facilitate the delivery of these helicopters to his fellow aviators.

“It’s a great feeling seeing those aircraft floating down the Rhine River knowing they are going to Soldiers giving them the latest technology,” said Major Morris, referring to the river vessel that carried the helicopters from Antwerp to Coleman barracks.

The helicopters, now delivered to the 12th CAB in Ansbach, will soon see combat service during the brigade’s upcoming deployment to Afghanistan — a deployment now enabled with brand new CH-47 Chinooks through the combined efforts of the 21st TSC and its various partner organizations.



U.S. ARMY EUROPE

THE OFFICIAL HOMEPAGE OF THE UNITED STATES ARMY IN EUROPE

U.S. Army Europe's 12th Combat Aviation Brigade gets newest model of Army's Chinook helicopter

By U.S. Army Europe Public Affairs, July 13, 2011

ANSBACH, Germany – U.S. Army Europe's 12th Combat Aviation Brigade recently began replacing the fleet of CH-47D Chinook heavy lift helicopters its pilots have flown out of Katterbach Army Airfield here for years with the Army's newest model -- the CH-47F.

"The F model is the fifth generation of the CH-47," said Chief Warrant Officer 2 Shawn Linnean, a maintenance test pilot with the 12th's B Company, 5th Battalion, 158th Aviation Regiment. "It's the newest version to come out."

The brigade received 12 of the new aircraft, said Capt. Michael Jessee, commander of B Company, 5th Battalion, 158th Aviation Regiment. One of those aircraft is an upgraded D model aircraft that was already in the unit's fleet, he added, while their remaining 11 D models will either be upgraded as well or turned in.

The D model aircraft have been in service since the mid-1980s, the captain said, noting that many of those were earlier A or C models that went into service in the mid-60s.

The newest Chinook line has many improvements over previous versions.

"The new F Model provides the pilots and crews with more tools to efficiently manage the mission and changes that occur en route," said Jessee.

One major attribute of the F model is its updated instruments that replace the analog instruments of the older Chinooks that the members of Bravo Company call "steam gauges" with a new digital cockpit.

"We've gone to a whole digital cockpit and done away with the old 60s technology," said Linnean. "It does a lot more for you. There is a lot less pilot workload."

And most important of all, the aviators raved about how much easier the aircraft is to fly than previous versions.

"It's the difference between driving a 1980s vehicle and a 2010," said B Company pilot Chief Warrant Officer 3 Michael Heekin. Heekin is an old hand with the new birds, having flown them in combat in Afghanistan.

Regardless of whether they've been at the controls of Chinook since the first D model climbed the sky, or are brand-new to driving the big twin-rotor workhorses, the aviators have to complete certification on the new systems before they can fly. That certification consists of 70 hours of classroom instruction, 26 hours in one of the two new state-of-the-art Chinook flight simulators the brigade added to its inventory to complement the new aircraft and 14 hours of flight time.

"It's pretty rigorous training, said Heekin. "It's like drinking out of a fire hose -- there's a lot of information to take in."

The B Company pilots seemed to agree that the new aircraft are an improvement that gives them and their unit a better – and more importantly, safer – way to do business.

“It allows us to have a greater situational awareness of everything on the battlefield, so that we can perform our duties in the Chinook a lot safer for everybody involved,” said pilot Chief Warrant Officer 2 Jeremy Larkin. “It gives us a greater ability to accomplish the mission better and safer.”

The capabilities of the F models allows pilots and crews to make more informed decisions regarding mission, environment and flight, Jessee explained, and its enhanced instrumentation allows the aircraft to operate in limited visibility conditions.

With their heavy lift capabilities, the Chinooks have been used for a variety of missions moving troops and cargo during the brigade’s combat deployments and at home in Europe.

“We perform mixed multi-ship air assaults with the Black Hawks and Apaches, general support missions, mass casualty missions, emergency resupply and evacuation missions, and jump Forward Arming and Refueling Point missions,” Jessee said.

In Europe the Chinooks are routinely called upon to support VIPs, noncombatant evacuation operations, disaster relief missions and other contingency operations, he added.

www.luftpost-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern