

Die US-Army musste im Oktober 2011 ihre Hubschrauber vom Typ UH-60 Black Hawk wegen einer fehlerhafter Ölstandsanzeige für das Zwischengetriebe des Heckrotors am Boden lassen und einer gründlichen Inspektion unterziehen.

LUFTPOST

Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 229/11 – 06.12.11

Die Jokers verstehen keinen Spaß, wenn es um die Sicherheit ihrer Hubschrauber geht

Von Sgt. 1st Class Christopher DeHart

12th Combat Aviation Brigade, Pressebüro, 13.10.11

(<http://www.12cab.army.mil/DeHart%20Carpeta%20de%20trabajo/17%20October/Jokers%20don%27t%20kid%20around%20with%20helicopter%20safety.pdf>)

KATTERBACH, Deutschland – Alle Hubschrauber der US-Army vom Typ UH-60 Black-Hawk (s. <http://en.wikipedia.org/wiki/H-60>) mussten kürzlich wegen eines mechanischen Problems am Zwischengetriebe des Heckrotors am Boden bleiben.

Für die Piloten und die Wartungsleute der C-Kompanie, die sich "Jokers" (Spaßvögel) nennen, zum 158. Regiment des 3. Kampfhubschrauber-Bataillons der 12th Combat Aviation-Brigade / CAB (der 12. Heeresflieger-Brigade) gehören und zur Schnellen Eingreiftruppe auf dem Truppenübungsplatz Grafenwöhr abgeordnet sind, war das nicht besonders lustig.

"Die Anzeige für das Getriebeöl steht auf voll, in Wirklichkeit stimmt das aber nicht. Das Öl ist verbraucht, die Anzeige zeigt das aber nicht an," erklärte Pfc. (Obergefreiter) Nathan Cook, der Chef einer Jokers-Wartungsscrew für den UH-60 Black Hawk, der aus Cincinnati in Ohio stammt.

In einer Warnung des Redstone Arsenal (s. http://de.wikipedia.org/wiki/Redstone_Arsenal) an alle Army-Kommandeure bei der aktiven Truppe, den Reservisten und der National Guard heißt es: "Die Untersuchung eines Unfalls, der sich kürzlich ereignete, hat ergeben, dass das Gehäuse des Zwischengetriebes des Heckrotors kein Getriebeöl mehr enthielt. Derzeit wird davon ausgegangen, dass der Ausfall der Schmierung durch Produktionsmängel verursacht wurde. Nach Abschluss der Untersuchung wird eine weitere Mitteilung mit Hinweisen zur Wartung, Reparatur, Ersatzteilbeschaffung und zum künftigen Vorgehen folgen."

Diese Warnung enthielt die Aufforderung, alle H-60-Modelle mit einem Zwischengetriebe die seit Indienststellung oder seit der letzten Wartung über 100 Betriebsstunden aufzuweisen haben, am Boden zu lassen und vor dem nächsten Flug einer Inspektion zu unterziehen.

"Für uns hier ist das nicht so schlimm," meinte Sgt. (Unteroffizier) Aaron Sullivan, ein anderer Crew-Chef der C-Kompanie. "Ich möchte jetzt aber nicht in der Haut der Kumpels an der Front stecken."

Sullivan wies darauf hin, dass sie in ihrer Einrichtung in Deutschland die Möglichkeit hätten, Inspektionen durchzuführen und das Teil nötigenfalls auszuwechseln; die Einheiten an der Front hätten diese Möglichkeit an manchen Einsatzorten – und besonders während eines Kampfeinsatzes – vielleicht nicht.

Auf die erste Benachrichtigung folgte eine zweite, in der eine Überprüfung bereits nach 50 Betriebsstunden gefordert wurde, Ausgenommen waren nur die Hubschrauber, deren letzte Überholung im Corpus Christi Army Depot / CCAD (in Texas, s. http://en.wikipedia.org/wiki/Corpus_Christi_Army_Depot) vorgenommen wurde.

Den Kommandeuren wurde aber gestattet, einen Flug von bis zu zwei Stunden zu erlauben, um einen Hubschrauber zurück zu seinen Heimatflugplatz oder zu einer Wartungseinrichtung zu bringen, die Inspektionen und Reparaturen durchführen kann, wenn der Auftrag und die jeweilige Situation das erlauben. Damit wurde sichergestellt, dass heikle Aufträge zu Ende geführt und betroffene Hubschrauber zu Wartungseinrichtungen geflogen werden konnten.

Die Jokers-Soldaten führten die Inspektionen mit der für sie charakteristischen Gründlichkeit durch, obwohl sie dadurch zwei Flugaufträge verschieben mussten.

"Wir konzentrierten uns zunächst auf die Hubschrauber, die für Einsätze vorgesehen waren und kontrollierten dann erst den Rest," erläuterte Sgt. 1st class (Feldwebel) Mohammed Rafiq aus Hayward in Kalifornien, der Zugführer und Wartungschef bei der C-Kompanie ist.

Insgesamt war der Aufwand bei der 12th CAB minimal, weil nur drei Hubschrauber Zwischengetriebe hatten, die ersetzt werden mussten. Die Einsatzfähigkeit der Brigade Griffin (Greif) wurde nicht beeinträchtigt.

(Wir haben die Pressemitteilung komplett übersetzt und mit einem Link in Klammern versehen. Wurde vielleicht der Absturz des US-Militärhubschraubers vom Typ UH-60, der im Februar 2010 in einem Waldgelände bei Mannheim erfolgte (s. http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_10/LP04110_090210.pdf), durch genau dieses Problem verursacht? Außerdem ist natürlich auch zu fragen, wie gut gewartet die US-Hubschrauber überhaupt sind, die ständig über unseren Wohngebieten kreisen? Anschließend drucken wir den Originaltext ab.)



News Release

United States Army
12th Combat Aviation Brigade
Public Affairs Office
www.12cab.army.mil
Katterbach, Germany
DSN: 314.467.2011/2021

Jokers don't kid around with helicopter safety

By Sgt. 1st Class Christopher DeHart
12th Combat Aviation Brigade Public Affairs Office

KATTERBACH, Germany – Every H-60 model aircraft in the U.S. military was recently grounded due to a mechanical issue found in the tail assembly, specifically with the tail rotor intermediate gearbox.

For the pilots and crew with C Company "Jokers," 3-158th Assault Helicopter Battalion, 12th Combat Aviation Brigade, and attached to Task Force Quickstrike at Grafenwohr Training Area, this was no laughing matter.

“The gearbox is saying it is full but really it is not. The fluid inside is burning out, and the gauge that shows how much is inside it isn’t working right,” said Pfc. Nathan Cook, a UH-60 Blackhawk crew chief with the Jokers and native of Cincinnati, Ohio.

According to a message published by Redstone Arsenal to all Army commanders; active, Reserve and National Guard, “Investigation of a recent accident revealed the failure of the Tail Rotor (TR) Intermediate Gearbox due to lack of lubrication. At this time it is believed the failure was due to a manufacturing quality escapement which resulted in a lack of lubrication within the Gearbox. A follow-on message to include inspection, correction, requisition, and disposition instructions will be issued as the investigation continues.”

That message required the status of all aircraft with an Intermediate Gearbox with less than 100 Hours Time Since New (TSN) or Time Since Overhaul (TSO) to be changed to be Red //X//. This message resulted in the initial grounding of all H-60 model aircraft until the inspection could be completed prior to their next flight.

“It is not so bad for us here,” said Sgt. Aaron Sullivan, another crew chief with C Co. “I would hate to be the guys (deployed).”

Sullivan pointed out that they have the facilities here in Germany to perform the inspections and replace the part if necessary but the units downrange may not have that option right away depending on where they are located, especially those in the middle of a mission.

Since the initial message, a new message was issued that reduced the TSN and TSO to 50 hours and cleared any aircraft where the last Overhaul was accomplished by the Corpus Christi Army Depot (CCAD).

Additionally, commanders are authorized to allow one flight of up to two hours to bring an aircraft back to home base or a facility capable of performing the inspection and repairs as necessary per their mission and situation. This gives some flexibility in ensuring critical missions can be completed and affected aircraft to be moved to better facilities.

Joker Soldiers handled the inspection with characteristic efficiency; despite the fact the grounding forced them to delay two missions.

“We focused first on those aircraft headed out for missions, then finished the rest,” said Sgt. 1st Class Mohammed Rafiq, platoon sergeant and maintenance supervisor with C Co., and native of Hayward, Calif.

Overall, the actual impact to the 12th CAB has been minimal, though three aircraft were identified as having IGBs that need replacing. The Griffin mission carries on.

www.luftpост-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern