

NH-90 Flugsimulator (Text für Gehörlose)

Ein Triebwerkbrand zwingt den Copiloten dazu, das linke Triebwerk abzuschalten. Routiniert, professionell und ohne zu zögern arbeitet die Besatzung des NH-90 Helikopters das Notverfahren ab.

Copilot: „Mayday, mayday, mayday. Bückebug-Tower. The German Army seven, eight, nine, one. The single engine after engine fire on engine one.“

Die Besatzung entschließt sich, den Helikopter auf dem nahegelegenen Flugplatz Bückebug zu landen. Auf solche oder ähnliche Notverfahren müssen alle Besatzungen von Luftfahrzeugen vorbereitet sein. Notverfahren wie diese trainiert man am besten in einer sicheren Umgebung.

Major Rainer Lehmann: „Der Simulator kann sicherlich nicht zu einhundert Prozent die Realität ersetzen. Aber er ist durchaus geeignet, um Verfahren zu trainieren, um Verfahrenssicherheit herzustellen, aber auch um zum Beispiel diese Emergency Fälle zu trainieren, die wir ja in der realen Fliegerei nicht trainieren können. Wenn sie passieren, dann passieren sie, aber hier können wir sie trainieren und das gibt natürlich Sicherheit für den realen Flugbetrieb.“

Schuld an dem Feuer auf dem linken Triebwerk hat Hauptmann Hesse, der Simulatoroffizier. Er hat per Mausclick die Fehlfunktion eingespielt und die Besatzung gezwungen, darauf zu reagieren.

Hauptmann Jens Hesse: „Hier können wir den Zustand des Hubschraubers anhand der Instrumente und der Schalter überwachen, die hier grafisch dargestellt sind, sowie in großen Darstellungen der Instrumente und Mehrfachanzeigen wie wir sie auch aus modernen Verkehrsflugzeugen kennen. Auf den unteren Bildschirmen haben wir die Möglichkeit, das Wetter zu beeinflussen in dem die Simulation sich bewegt sowie den Flugweg auf dieser Karte zu überwachen.“

Je modernere fliegende Waffensysteme werden, desto umfassender müssen die Besatzungen ausgebildet werden. Nur so können sie anschließend die komplexen Systeme beherrschen und einsetzen. Das Ziel ist nur durch hochwertige Simulatoren zu erreichen. Was nicht simuliert werden kann, ist die physische und psychische Belastung. Menschen reagieren in realen Flugsituationen letztendlich anders als im Simulator. Für Major Lehmann ist die Ausbildung im Simulator dennoch kein Lückenbüßer.

Major Rainer Lehmann: „Ich denke, wir sind auf dem richtigen Weg, um uns auf den Realflug vorzubereiten und zugleich den Realflug zu ergänzen durch diese Ausbildung auf dem Simulator. Wir können hier Verfahren trainieren, wo wir draußen dann Flugstunden sparen und letztendlich nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch vorgehen, weil hier fallen auch keine Abgase oder ähnliches an, sondern hier fliegen wir tatsächlich relativ sauber, sag ich mal so für die Umwelt.“

Für die Ausbildung neuer Piloten sind rund 250 Flugstunden vorgesehen, von denen etwa zwei Drittel im Simulator absolviert werden. Für Oberstleutnant Zahorka ist das der richtige Weg. Eine intensive Schulung aller fliegerischen Grundfähigkeiten steht dabei im Vordergrund.

Oberstleutnant Markus Zahorka: „Der Simulator schafft ein fast bodenloses Potential an Möglichkeiten. Ganz speziell das Training von Notverfahren, das was ich draußen im realen Flieger immer vermeiden will, das etwas unvorhergesehenes passiert. Das kann ich hier sauber trainieren. Anzeigenphilosophien, Handlungsweisen und das ist demzufolge sehr wertvoll. Das natürlich im großen Rahmen, das sehen sie hier an meiner Fliegerkombi, ich bin von der Luftwaffe. Das beschreibt den großen Ausbildungsansatz hier an der Waffenschule, sprich TSK übergreifend. Alle drei Teilstreitkräfte sind hier vertreten und werden hier entsprechend geschult.“

Den Simulator hat die Firma Helicopter Flight Training Services entwickelt und gebaut. Sie stellt der Bundeswehr insgesamt vier Simulatoren zur Verfügung. vierzehn ein halb Jahre dauert der Vertrag mit der Bundeswehr und umfasst über 200.000 Flugstunden. Eine Flugstunde kostet im Durchschnitt 2.300 Euro. Einen Bruchteil dessen, was eine reale Flugstunde kostet.

Für Robert Hollensteiner, Geschäftsführer bei HFTS, zeichnet sich der Simulator durch wesentliche Neuerungen aus.

Robert Hollensteiner: „Neben den rein technologischen Entwicklungen, ein neuer Simulator im Vergleich zu Simulatoren von vor zehn Jahren, ist natürlich moderner, die Rechner sind schneller. Insofern ist dies nichts ungewöhnliches. Der qualitative Unterschied zwischen Simulatoren, die die Bundeswehr schon hat und dem NH-90 ist der, dass wir hier neben der fliegerischen Ausbildung eine taktische Ausbildung durchführen können. Das bedeutet mit einem Taktikmodul kann man hier Lagen generieren, feindliche Kräfte, Flugzeuge, Panzer, Infanterie, Electronic War für Bedrohungen simulieren, so dass der Pilot, der den Hubschrauber schon beherrscht als Fahrzeug, eben lernt, in den entsprechenden Lagen zu reagieren. Das ist der qualitative Unterschied, den wir hier erfolgreich eingeführt haben.“

Der Transporthubschrauber NH-90 soll die Maschinen vom Typ Bell UH 1D ablösen. Die Bundeswehr beschafft für Heer und Luftwaffe 80, beziehungsweise 42 Maschinen. Die Marine soll 30 Hubschrauber erhalten.