

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 83 (2008)
Heft: 2

Artikel: EC635 im Anflug
Autor: Bürgi, Hansjörg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-714957>

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: 15.03.2025

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

Erschlossen	BiG
MF 537 /	855



Foto Eurocopter

Der erste EC135 für die Schweizer Luftwaffe ist am 23. Mai 2007 in Donauwörth zum ersten Mal geflogen. Er wird später Tarnfarben und die Registration T-353 erhalten.

EC635 im Anflug

Die ersten neuen EC635 werden Mitte 2008 an die Schweizer Luftwaffe ausgeliefert und sukzessive die 45-jährigen Alouette III ablösen. Wie die aufwendige Einführung dieses neuen Transport- und Schulungshelis abläuft, erklärt der dafür zuständige Chef, Major im Generalstab Werner Tarnutzer.

HANSJÖRG BÜRGI, CHEFREDAKTOR SKYNEWS

Im April 2006 hat die Schweiz 18 EC635 sowie zwei EC135 bestellt. Der erste für die Schweizer Luftwaffe vorgesehene Eurocopter EC635 hat am 23. Mai 2007 in Donauwörth den Erstflug absolviert. Die ersten beiden EC635 und die beiden EC135 stellt Eurocopter in seinem Werk in Donauwörth in der Nähe von Augsburg her. Die übrigen 16 EC635 werden von RUAG Aerospace in Alpnach endmontiert und bis 2010 zur Luftwaffe stossen.

Quantensprung für Heliausbildung

Der EC635 stellt für die Helikopterausbildung der Luftwaffe einen Quanten-

sprung dar: Die Avionikrüstung des EC635 weist viele Analogien zum Cougar auf, die Einsatzverfahren werden grösstenteils gleich sein. Somit wird die Umschulung der Piloten auf den grösseren Transporthelikopter erleichtert. Dies war auch mit ein Grund für den Entscheid, EC635 anzuschaffen.

«Neu für die heutigen Schweizer Militärhelikoptern dagegen werden die Kufen und der Fenestron sein. Letzterer sorgt für einen sehr ökonomischen Reiseflug, weil er weniger Luftwiderstand als ein Heckrotor auslöst. Damit ist der EC635 auch leiser», erklärt Major Tarnutzer. Mit den EC635

können neben Truppen- und Passagiertransporten auch Lastenflüge sowie Such- und Rettungseinsätze durchgeführt werden. Sie werden zudem – wie bereits die Alouette III – für Aufträge ziviler Behörden für Löscheinsätze, zur Überwachung von Grenzabschnitten und zur Unterstützung der Polizei eingesetzt.

In Deutschland ausgebildet

Bereits im Herbst 2007 haben die vier EC635-Fluglehrer Beat Schöni (Cheffluglehrer EC635), Pascal Hügli, Willi Simic und Werner Tarnutzer im Rahmen eines Personal Exchange Program (PEP) bei der

Heeresfliegerwaffenschule Bückeburg (bei Hannover) Erfahrung auf dem neuen Helikopter gewonnen. Sie und zwei weitere Fluglehrer werden ab Frühling 2008 durch Eurocopter in Donauwörth auf den ersten beiden EC635 und den beiden EC135 ausgebildet und anschliessend dieses erworbene Wissen in der Schweiz in Umschulun-

gen und Ausbildungen von Piloten weitergeben. Für die Luftwaffe wird auch Hptm Stephan Oberhauser aus dem Bereich Truppenprobung die Ausbildung durch Eurocopter erhalten.

Das gleiche Prinzip der Ausbildung durch Eurocopter mit anschliessendem Wissenstransfer in die Schweiz wird auch

bei den Mechanikern angewendet. Die komplexen technischen Systeme mit vielen Möglichkeiten des Datenup- und Downloads stellen hohe Anforderungen an die Ausbildung des Bodenpersonals.

Normalerweise ein Pilot

Die EC635 werden im Gegensatz zum Cougar/Super Puma im Normalfall nur von einem Piloten gesteuert – auch unter militärischen Instrumentenflugbedingungen. «Einzig wenn wir nach zivilen Instrumentenflugregeln operieren und nachts werden voraussichtlich zwei Piloten an Bord sein», erläutert Werner Tarnutzer. Diese «Single-Pilot-Ausbildung» ist sehr anforderungsreich und wird zu einem grossen Teil auch im Simulator erfolgen.

Ob der EC635 nicht zu komplex für einen Jungpiloten sei, wird Major Tarnutzer des öfters gefragt. «Klar ist der EC635 für die Grundausbildung relativ komplex. Wenn man aber die relativ geringe Anzahl an jährlich auszubildenden Pilotenschülern betrachtet, dann ist der Betrieb einer weiteren Flotte an kleineren Helikoptern nicht realistisch. Zudem erlangen die jungen Piloten heute vor der Helikopterausbildung eine Linienpilotenausbildung (CPL/IR(A)) und bringen somit schon einige Erfahrung an Systembedienung mit und dies hilft sehr», antwortet er. Junge Piloten werden den EC635 zuerst im Simulator kennen lernen und diesen eingehend für ihre Ausbildung nutzen. Die 18 EC635 werden bei den Luftwaffen-Geschwadern 1, 2 und 3 eingesetzt. Da die Endmontage und auch die Unterhaltsarbeiten bei RUAG Aerospace in Alpnach erfolgen, wird man die EC635 dort oft sehen.

Bewaffnung nicht beabsichtigt

Die Beschaffung der 20 neuen Helikopter hat in der Schweiz einen Medienwirbel ausgelöst. Insbesondere der Systempreis von 310 Millionen Franken erschien vielen zu hoch. Doch dabei ging oft vergessen, dass militärische Helikopter aufgrund ihrer Ausrüstung wesentlich teurer zu stehen kommen als die zivile Version desselben Modells. Das breite Einsatzspektrum stellt grosse Anforderungen an die Avionik. Darunter befindet sich beispielsweise auch ein Dekodierungsgerät für den neuen 406-Notfallsender. Der Simulator – und auch jener für den Cougar – sowie ein umfassendes Logistikpaket und Support durch den Hersteller sind im Systempreis ebenfalls eingeschlossen.

Der EC635 unterscheidet sich von seinem zivilen Ebenbild insbesondere durch



Blick in das EC635-Cockpit, welches mit jenem des Cougars vergleichbar ist.

die verstärkte Aluminium-Karbon-Kompositzelle, die aufgrund von vorhandenen Aufhängepunkten auch eine Bewaffnung zuliesse. «Dies ist im Moment jedoch nicht beabsichtigt. Aber wir könnten beispielsweise auch Sensoren an diese Hardpoints montieren», erläutert Werner Tarnutzer. Die EC635 werden auch nicht mit dem Isyss-Selbstverteidigungssystem, wie es einzelne Cougars haben, ausgerüstet, da sie vorwiegend in der Schweiz zum Einsatz kommen werden.

VIPs und vieles anderes

Die beiden EC135 werden dem Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) zugeteilt und in Bern-Belp stationiert. Mit Ledersitzen, einer schallgedämpften Kabine und einer Klimaanlage ausgestattet, werden sie auch für die Beförderung von Bundesräten zum Einsatz gelangen. Der dafür heute eingesetzte Dauphin – ein Exote in der heutigen Helikopterflotte der Luftwaffe – wird so ersetzt. Äusserlich unterscheiden sich die EC135 von den EC635 nur durch den nicht vorhandenen Lasthaken, auch über eine Winde verfügen sie nicht.

In der Kabine finden bis zu sechs Passagiere Platz, ein weiterer allenfalls neben dem Piloten. Die Nutzlast der EC635 beträgt maximal 900 Kilo, je nach Einsatzhöhe weniger. Die Luftwaffe pflegt auch den Kontakt mit den zivilen Betreibern von EC135 in der Schweiz. Air Zermatt und das Genfer Universitätsspital setzen diesen Typ zum Teil bei Rettungen auch im Hochgebirge ein. Von diesen Erfahrungen profitieren nun auch die Militärpiloten.

Nachdruck aus Luftwaffe. ☒



Foto hjb

Major im Generalstab Werner Tarnutzer ist Chef Einführung EC635 und Kommandant der Lufttransportstaffel 6.

Die technischen Daten des Eurocopter EC635

<i>Hauptabmessungen und Masse</i>		Personentransport	5-6 Passagiere, respektive 4-5 VIP
Rotordurchmesser	10,20 m	Tragbahnen	2
Länge	10,21 m	<i>Triebwerke</i>	
Höhe	3,62 m	2 Pratt&Whitney PW-206 B2	
Breite	2,65 m	2 x 457 kW (2 x 594 shp)	
Leermasse	2000 kg	<i>Flugleistungen</i>	
Maximales Abfluggewicht	2910 kg	Reichweite bei Nutzlast 600 kg	160 km
<i>Abmessungen Kabine</i>		Nutzlast für Reichweite von 400 km	400 kg
Breite	1,50 m	Max. Reisegeschwindigkeit	255 km/h
Höhe	1,15 bis 1,26 m	Max. Reiseflughöhe bei max.	3000 m über Meer
Bodenfläche	2,60 m ²	<i>Transportkapazität</i>	
<i>Transportkapazität</i>		Maximale Nutzlast mit 1 Pilot	800 kg

Divisionär Mario Petitpierre gestorben



Divisionär Mario Petitpierre.

Am Neujahrstag 2008 ist im Alter von 82 Jahren Divisionär Mario Petitpierre gestorben. Vom 1. April 1981 bis zum 31. Dezember 1988 war er Unterstabschef Nachrichtendienst und Abwehr der Armee.

Mario Petitpierre wurde am 18. April 1926 als Bürger von Neuenburg, Couvet und Meggen geboren. Nach dem Gymnasium studierte er an den Hochschulen von St.Gallen, Bern und London.

1956 trat er nach zwei Jahren in der Privatwirtschaft als Hauptmann in das Instruktionskorps der Fliegerabwehrtruppen ein. Er kommandierte die Sch Flab Btr I/32, die Sch Flab Abt 40, die Lwf Abt 72, das Flab Rgt 6 und die Flab Br 33. Er arbeitete als Verteidigungsattaché in

Stockholm und Tokio, führte die Offizierschule der Flieger- und Flabtruppen, war abkommandiert zum Air Command and Staff College Maxwell in den Vereinigten Staaten und stand der Abteilung Nachrichtendienst im Generalstab vor.

1981 übernahm er den Nachrichtendienst und die Abwehr. Sein Vorgänger war Divisionär Richard Ochsner, der seinerseits Divisionär Carl Weidenmann abgelöst hatte (im Wechsel mit dem Kommando der Mechanisierten Division 11). Petitpierres Nachfolger waren die Divisionäre Hans Schlup und Peter Regli. Petitpierre führte den Nachrichtendienst und die Abwehr mit sicherer Hand und ausgeprägtem Gespür.

Erschlossen MF 537 / 858