

UME

Rettungshubschrauber
der spanischen Armee

FÜR DIE LÜFTRETTUNG



Knallige Farben machen sie unverkennbar:
die EC135 der spanischen Einheit UME

Unidad Militar de Emergencias, kurz UME:
Die Militärische Notfalleinheit Spaniens über-
nimmt im Katastrophenfall die Führung des
zweiten Rettungshubschrauberbataillons
(BHELEME II) der spanischen Heeresflieger
(FAMET). Zu den Einsätzen, die von der
BHELEME II übernommen werden, zählen
Evakuierungen, Feuerlöschflüge, Such- und
Rettungsmissionen sowie der Transport von
Rettungskräften und -material

**TEXT & FOTOS: DIRK JAN DE RIDDER,
MENSO VAN WESTRHENEN**

BHELEME II:
Cougar für den
Katastropheneinsatz



Die knallige Lackierung dient der besseren Sichtbarkeit



Ein Teil der Besatzung ist als Rettungstaucher ausgebildet



Riesiger Bambi Bucket für den gezielten Löscheinsatz

Die sogenannte Unidad Militar de Emergencias (UME) wurde im Jahr 2006 gegründet, um bei akuten Gefahren- oder Katastrophenlagen im Land in Zusammenarbeit mit dem staatlichen Rettungsdienst handeln zu können. Sie ist die jüngste Einheit der spanischen Armee, die insgesamt fünf derartige Katastrophenschutzeinheiten mit rund 4.000 Angehörigen betreibt (7% von der Luftwaffe, 90% vom Heer und 3% von der Marine). Die fliegende Einheit der UME setzt sich aus Canadair CL-215 und CL-415-Flugzeugen der spanischen Luftwaffe, sowie den bereits beschriebenen Hubschraubern des Heeres zusammen. Alle Luftfahrzeuge werden für die Brandbekämpfung aus der Luft eingesetzt, während die Hubschrauber noch ein weitreichenderes Missionsprofil haben.

Bétera ist die Heimatbasis der BHELEME II und auch der BIEM II (Emergencias Intervención Bataillon III), das sehr eng mit dem Hubschrauberbataillon zusammenarbeitet. Die vier AS532AL Cougar sind hier stationiert. Sie wurden alle in den Jahren 2011-2013 von Eurocopter Spanien ausgeliefert. Auffällig ist die Lackierung der Maschinen: ein Tarnfleckmuster, das von großen orangefarbenen Flächen durchbrochen wird. Somit ist es für andere Luftfahrzeuge einfacher, die Hubschrauber am Himmel, vor allem aber gegenüber dem Erdboden bei Einsätzen im dichten Rauch von Waldbränden, zu sehen. Es mag nicht das eleganteste Farbschema sein, aber es ist effektiv und ermöglicht es den Soldaten, die Maschinen in kurzer Zeit überzulackieren um sie im Kriegsfall rasch an andere Schauplätze verlegen zu können, auch wenn dieser Fall eher unwahrscheinlich ist. Soldaten der BHELEME II waren auch schon im Afghanistaneinsatz, dann aber immer nur als Teil anderer Einheiten und haben folglich auch Hubschrauber genutzt, die bereits vor Ort waren. Während der Waldbrandsaison, die in Spanien immer ein buchstäblich heißes Thema ist, sind die Besatzungen aber genauso lange und oft im Einsatz wie die zivilen Hubschraubercrews. Zusatztanks erhöhen die Flugdauer der Cougar auf fast fünf Stunden – ausreichend Zeit, um jeden Winkel des spanischen Festlandes zu erreichen ohne nachtanken zu müssen. Der einzige



Die EC135 gehören seit 2008 zur Flotte

DIE JÜNGSTE EINHEIT DER SPANISCHEN ARMEE

50 years 1963 - 2013

ADAC

ADAC Luftfahrt Technik GmbH

Wir sorgen dafür, dass Sie sicher in die Luft gehen.
Maintenance. Repair. Overhaul. Seit 50 Jahren!

Maintenance, Repair und Overhaul

- Hubschrauberinstandhaltung gem. Part 145
- Luftfahrttechnischer Betrieb gem. LuftGerPV
- Entwicklungsbetrieb gem. EASA Part 21
- Komponentenüberholung
- Technische Modifikationen und Umrüstungen
- Ganzlackierung und Zellenreparaturen
- Schnelle Vor-Ort-Störbehebung

Verlassen Sie sich auf unser Netzwerk

- Anerkannte Servicestation Hubschrauberhersteller: Airbus Helicopters/Eurocopter, Robinson
- Anerkannte Servicestation Triebwerkshersteller: Pratt & Whitney Canada, Turbomeca
- Erfahrener Anbieter für Lycoming Triebwerke LTS101

Zu unseren Kunden zählen

- ADAC Luftrettung gGmbH
- ANWB Medical Air Assistance
- Nationale Polizeihubschrauberstaffeln
- Nationale und Internationale Luftfahrtunternehmen
- Private Hubschrauberbetreiber

Die Betriebsstätten der ADAC Luftfahrt Technik GmbH:

• Flugplatz Bonn-Handlar
Richthofenstraße 126
D-53757 Sankt Augustin

Tel. +49 (0)2241 92 79 0
info@alt-helicopter.de /
www.alt-helicopter.de

• Flugplatz Landshut-Elfermühle
D-84034 Landshut

• Flugplatz Halle-Oppin
D-06188 Oppin

EC135
zu verkaufen



Die EC135 hat ein breites Einsatzprofil, angefangen bei der Überwachung bis hin zu VIP-Flügen

Teil Spaniens, der binnen dieser Zeit nicht erreichbar ist, sind die Kanarischen Inseln – sie werden im Falle eines ausbrechenden Buschfeuers von den Canadair übernommen.

EC135 FÜR DAS GESCHWADER

Die Eurocopter EC135 der BHELEME II wurden im Jahr 2007 bestellt und ein Jahr später ausgeliefert. Aus Wartungsgründen sind diese Maschinen nicht in Bétera, sondern in Colmenar Viejo stationiert, wo die Armee weitere sechs EC135 betreibt. Diese Maschinen gehören zum Trainingszentrum des spanischen Heeres. Angehende Hubschrauberpiloten fliegen hier zuerst die von Turboméca-Triebwerken angetriebenen EC135 T1, T2 und T2+, während die BHELEME II eine einzelne EC135 T2+ sowie drei EC135 P2+ mit Pratt & Whitney-Triebwerken einsetzt. Abgesehen von den Turbinen sind die einzigen Unterschiede der »Echo Charlies«, wie die Maschinen hier genannt werden,

DIE EC135 HAT EIN BREITES EINSATZPROFIL

die Missionsausrüstungen und das Farbschema. Die knallgelb lackierten Hubschrauber heben sich mehr als deutlich von den dunkelgrauen Helikopter ab, die für das taktische Training genutzt werden und daher möglichst nicht in der Kontur der Landschaft ausgemacht werden sollen. Die EC135 hat ein breites Einsatzprofil, angefangen bei Aufgaben im Rahmen der Überwachung und Koordinierung im Katastrophenfall, medizinischer Evakuierung bis hin zum VIP-Transport. Sie ist für VFR- und IFR-Flüge zugelassen (Sichtflug und Instrumentenflug) und kann auch mit Nachtsichtbrillen geflogen werden. Letzteres wird alle vier Monate umfangreich trainiert. Der Hubschrauber wird immer mit Zweimannbesatzung, also Pilot und

Copilot, geflogen und kann maximal sechs Passagiere oder zwei Tragen transportieren. Natürlich könnte die Maschine auch nur von einem Piloten geflogen werden, die Vorschriften des spanischen Heeres erlauben dies aber nicht.

IM KAMPF GEGEN DAS FEUER

Für Löscheinsätze nutzen die mittleren Cougar zwei verschiedene Löschwasser-Behälter. Den 2.000 Liter fassende BBT 4453 Bambi-Bucket, der zwar kleiner ist, aber auch in der Maschine transportiert werden kann, und den 500 Liter mehr fassenden BBT 6578. Beide haben ein sogenanntes PowerFill, wodurch sie durch den Behälterboden aus nahezu jedem Gewässer ab 45 cm Tiefe befüllt werden können.

Wenn mit diesen Buckets geflogen wird, sind die Hubschrauber mit zusätzlichen Spiegeln am Rumpf, sowie Lautsprechern und Sirenen ausgerüstet. Während die Canadair deutlich größere Wassermassen abwerfen kann, haben die Helis ihre ganz eigenen Vorteile. Während der großen Waldbrände im Jahr 2012 flogen die Canadair durchschnittlich drei Löschangriffe pro Flugstunde, während es die Cougar auf sechs Anflüge pro Stunde brachten. Das liegt in erster Linie daran, dass die Löschflugzeuge große Wasserflächen wie Seen oder Stauseen zum Befüllen brauchen. Die Hubschrauber hingegen können sogar in kleinen Swimmingpools in Hinterhöfen Wasser aufnehmen. Die gefährlichsten Phasen beim Löschen sind die Wasseraufnahme und vor allem der Wasserabwurf. Wenn der Pilot die 2.500 Liter Löschwasser abwirft, verliert der Hubschrauber binnen kurzer Zeit immens an Gewicht und steigt dann rasch nach oben weg. Öffnet sich

das Bucket nicht richtig kann das ziemlich knifflig werden – vor allem in bergigem Gebiet. Die Löschsaison geht von Mitte Juni bis Mitte September.

Wenn die Piloten nicht an der Basis sind, beträgt ihre Reaktionszeit etwa zwei Stunden. Üblicherweise bleiben sie aber sieben Tage die Woche auf der Basis und können dann »so schnell wie möglich« reagieren. Normalerweise zählen Waldbrände zur Zuständigkeit der lokalen Feuerwachen und zivilen Feuerlöschhubschrauber. Nur, wenn es diesen Einheiten nicht möglich ist, die Feuer rasch unter Kontrolle zu bringen, werden die Helikopter der UME alarmiert. Die Rolle der EC-Besatzungen ist in etwa mit der einer Luftüberwachung gleichzusetzen. Die Maschinen fliegen über dem Einsatzort, führen die Beteiligten an die Brandherde und achten darauf, dass sie sich nicht in die Quere kommen. Eine vollgetankte EC kann für rund drei Stunden autonom fliegen.

ZUKUNFTSPLANUNG: NBC

Die Zukunftspläne sehen vor, die Cougar auch bei biologischen und chemischen Katastrophen einzusetzen. Das Geschwader befindet sich gerade in der ersten Flug-Erprobungsphase für sogenannte NBC-Schutzanzüge (Nuklear, Biologisch, Chemisch, früher ABC). Es ist aber noch nicht abzusehen, wann dieses Einsatzprofil übernommen wird. Die Wirtschaftskrise, die genau in der Zeit ihren Höhepunkt hatte, in der die BHELEME II gegründet wurde, hatte starke Auswirkungen auf das Bataillon. Ursprünglich sollte die Einheit 15 Cougar erhalten. Doch nicht nur die Zahl der ausgelieferten Helikopter wurde drastisch reduziert, auch die Flugstunden der Piloten schrumpften auf ein Minimum.

Man kann nur hoffen, dass sich dies wieder ändert, wenn die Wirtschaftslage sich wieder stabilisiert hat. ■



中国民用直升机发展论坛
China Civil Helicopter Summit

2014
June 25th-26th, 2014
www.opplandcorp.com/heli

CHINA
June 25th-26th, 2014
www.opplandcorp.com/heli





Liu Daolin
Deputy Director
Police Air
Management Office
Ministry of Public
Security



Tian Baohua
Former Dean of CAMIC
Member of Ministry of
Communications
Expert Advisory Panel



Xu Lidong
CEO
Capital Helicopter



Somen Chowdhury
Vice President
AHS International



Jeffrey C. Lowe
General Manager
ASIAN SKY GROUP

Co-organized By: **OPPLand** | **CANPRESS** | **中国航空报社** | **aviatime** | **HELICOPTER LINKS** | **ROTOR** | **ROTORHUB** | **Sky+amers** | **公秀机** | **中国直升机**

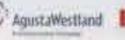
Maida partner: **AgustaWestland** | **Honeywell** | **FRASCA** | **CAE**

Supported By



Sponsored By








Event at A Glance

Day One (June 25th, Wed.)		Day Two (June 26th, Thur.)	
AM Session (0900AM-1230AM): China Civil Helicopter Market Regulation And Policy Update	PM Session (1400PM-1700PM): China Civil Helicopter Market and Demand Forecast	STREAM A (0900AM-1230AM): Outlook For China's Civil Helicopter Flight Training and Manpower Market	STREAM B (1400AM-1630PM): Civil Helicopter Manufacturing, Maintenance and Repair Station (FBO)