

Girlsday am 26.04.2012 in der Bundeswehr Rheine-Bentlage

Als erstes waren wir beim Briefing. Dort wird immer die aktuelle Wetterlage mit einer Fachsprache aus Abkürzungen englischer Begriffe besprochen. Ebenfalls werden die Flüge des Tages bekannt gegeben, ein Kurzvortrag über aktuelle Themen gehalten und gegebenenfalls wird über Probleme diskutiert. Zu allerletzt werden noch der Flugplatzstatus und die Betriebszustände von technischen Einrichtungen bekannt gegeben. So kann es sein, dass Landeplätze rot markiert sind und nicht angefliegen werden dürfen.

Nach dem Briefing wurde uns dann der Tower gezeigt und erklärt. Es gibt insgesamt drei verschiedene Kommunikationsmöglichkeiten: eine Telefonanlage zum Koordinieren mit anderen Dienststellen, z.B. Flugberatung, zwei mobile Funkgeräte für die Feuerwehr, Betankungsfahrzeuge etc. und viele fest installierte Funkgeräte für den Funkverkehr. Mit einem weiteren, separaten Telefonkreis kann man alle Notdienste erreichen. Diese Leitung kann nie besetzt sein. Das ist wichtig, da zu jeder Zeit ein Notfall eintreffen kann. Dann gibt es auch noch einige Funkgeräte, womit man mit den Piloten in Verbindung bleibt. Falls Probleme mit der Verständigung zwischen Lotse und Pilot sind, kann der Lotse den Piloten mit Hilfe einer Leuchtpistole oder im dringenden Fall mit Hilfe einer Signalpistole warnen. Ebenfalls gibt es auf dem Tower einen Computer, der nochmal die Information über das Wetter zeigt. Wenn jedoch mal ein Notfall eintritt, liegt den Lotsen eine Mappe mit einer Liste aller möglichen Notfällen zur Hand. Im Tower gibt es vorgefertigte Papierstreifen, womit man die Rangordnung der Hubschrauber festlegen kann. Alle Gespräche, Datenübertragungen und Funkprüche werden immer digital aufgezeichnet, damit man im Falle eines Unfalles die Untersuchungen genau führen kann.

Nach oder vor dem Briefing wird noch ein notwendiger Test der Flugplatzbefeuerung durchgeführt, da kaputte Lampen sehr gefährlich sein können.

Ebenfalls werden die Feuerwehrautos getestet und sie fahren sich warm. Bei dem Lampentest auf dem Flugplatz, wird nicht nur auf die Lampen geachtet, sondern auch auf herumliegende Gegenstände.

Wie ein Feuerwehrauto muss auch immer ein so genannter Mattenwagen vor Ort stehen. Der Mattenwagen kann im Notfall einen Hubschrauber, der sein Fahrwerk (die Räder) nicht ausfahren kann, abfangen.

Etwas außerhalb der Flugbahn stehen sechs Löschbehälter zu je 5000 Liter Wasser zur Verfügung.

Danach haben wir einen Hubschrauber in einer Halle besichtigt.

Die CH 53 mit der Kennzeichnung 84+89 (Hubschrauber) ist 20m lang und wiegt 10.9 Tonnen. Ihr Rotordurchmesser beträgt 22 m. Sie kann eine Außenlast von 5.5 Tonnen und eine Innenlast von 6 Tonnen tragen. Mit zwei Triebwerken je 4000 PS, kann sie 36 voll ausgerüstete Soldaten oder 100 Zivilisten oder 2 kleine Panzer transportieren. In den Hubschrauber kann man eine Intensivstation einbauen, wo Ärzte im Notfall einen Intensivpatienten und zwei Schwerletzte versorgen können.

Mit ihr werden Auslandseinsätze unternommen. Auf dem Flug werden alle 4-6 Stunden Pausen eingelegt, was so viel heißt, dass es keine Toilette gibt. In dem Cockpit gibt es drei Plätze für einen Chef, einen Piloten und einen Techniker. Bei diesem Flug passen Fluglotsen auf, dass der Hubschrauber nicht mit einem anderen kollidiert.

Die Uhrzeit wird in einer Z-Zeit angezeigt. Diese Zeit ist überall auf der Welt die gleiche, was dazu führt, dass es keine Verwirrungen in den Zeitzonen gibt.

Als wir in den Radar-Raum kamen, wurde uns das Wesentliche eines Radarsystems erklärt. Das Radarsystem in der Kaserne Rheine-Bentlage ist ein analoges Radar aus dem Jahr 1950. Es ist in einem Raum, den man stark verdunkeln muss, weil man sonst das Radarbild nicht erkennen würde. Bei diesem Radargerät hat man den Vorteil, dass man das Wetter gut erkennen kann und auch die Höhenunterschiede der Hubschrauber.

Bei einem neueren Gerät gibt es den Vorteil, dass man es auch bei Tageslicht erkennen kann, da es über einen Computer dargestellt wird. Ein Nachteil ist, dass man auf dem Bild des neueren kein Wetter sehen kann.

Wir durften auch noch einen Blick in die Ausbildungswerkstatt der Bundeswehr werfen. Dort erfuhren wir, dass man im 1. Lehrjahr sich nur mit der Metallverarbeitung beschäftigt und erst im 2. Lehrjahr an die Hubschrauber darf.

Zu aller Letzt waren wir noch in dem Wettergarten. Dort wird mit einem Gerät der Niederschlag gemessen. Per Hand wird dort im Winter der Schneefall dokumentiert. Mit einem Stab der einen Meter in den Boden reicht, wird die Erdwärme nachgemessen. Es gibt auch noch einen Laserautomat der die Wolken bis zu 40000 Fuß misst. In diesen darf man allerdings nicht von oben rein gucken, da es für die Augen schädlich ist.

(1 Fuß = 33 cm)

Zusatzinformation:

Die Start- und Landebahn war früher im 2. Weltkrieg länger, sodass die großen Bombenflieger nicht extra nach Bremen oder Hamburg fliegen mussten um zu

landen. Sie wurde jetzt aber durch Bepflanzung verkürzt.

von Ann-Sophie Gaßner und Sophie Noack, Klasse 8b