

halten. Mit Geld ist da nichts zu machen.“

Aus Furcht vor weiteren Repressalien behandeln die betroffenen Unternehmen das Mißgeschick ihrer Leute als geheime Kommandosache.

Gleichwohl erwartet die Privatindustrie ein bißchen mehr Behörden-Hilfe. Rolf Audouard: „Natürlich sind ihnen die Hände gebunden. Aber manchmal hat man das Gefühl, die machen es sich ein bißchen leicht.“

## BUNDESWEHR

### „TRANSALL“-TRANSPORTER

#### Wie ein alter Schlauch

Die Blechteile der Maschine machen wir doch so leicht wie Kochtöpfe“, behauptet Direktor Pierre Mattei vom französischen Flugzeugwerk Nord-Aviation.

„Wir plädieren ‚Nicht schuldig!‘“, ergänzt Direktor Henri Mangeot von derselben Firma.

„Transall“ in der Theorie. Nun fehlen Flugzeuge, auf denen die Piloten ihre theoretischen Kenntnisse in die Praxis umsetzen können.

Über die Gründe für den langsamen Auslieferungsrhythmus streiten sich Deutsche und Franzosen. Sie sind in der Fertigung aufeinander angewiesen: Bonn und Paris hatten sich bei der Unterzeichnung des Vertrags im Jahre 1960 darauf geeinigt, die Aufträge für die „Transall“ zu jeweils rund 50 Prozent an die Fabriken beider Länder zu vergeben. Die Gesetze modernen Großserienbaus — 110 Maschinen wurden für die Bundesrepublik, 50 für Frankreich bestellt — führten dazu, daß

- ▷ VFW alle Rumpfmittelstücke, Fahrwerksgondeln und Höhenleitwerke baut;
- ▷ bei der HFB alle übrigen Rumpfteile (Rumpfbug, Rumpheck) hergestellt werden;
- ▷ Dornier in München die Seitenleitwerke für Deutsche und Franzosen fertigt;

Regierungen in Bonn und Paris beginnen, happige Konventionalstrafen einzutreiben, die in den Verträgen für Terminüberschreitungen vorgesehen sind. Ein Rattenschwanz von Schadenersatzforderungen der Firmen untereinander kündigt sich an.

Am härtesten dürften davon die französischen Partner der „Transporter-Allianz“ — daher „Transall“ — betroffen werden. Ihre deutschen Alliierten

- ▷ werfen der Nord-Aviation vor, mit der Lieferung der Außenflügel weit unter dem Soll geblieben zu sein,
- ▷ beklagen mangelhafte Funktionstüchtigkeit des von der französischen Firma SFIM nach einer Lizenz der Sperry Rand Corporation (USA) gebauten Autopiloten und
- ▷ tadeln die starken Schwingungen, in die vor allem zu Beginn der Serienfertigung die Maschinen durch unwichtige Luftschrauben gerieten.

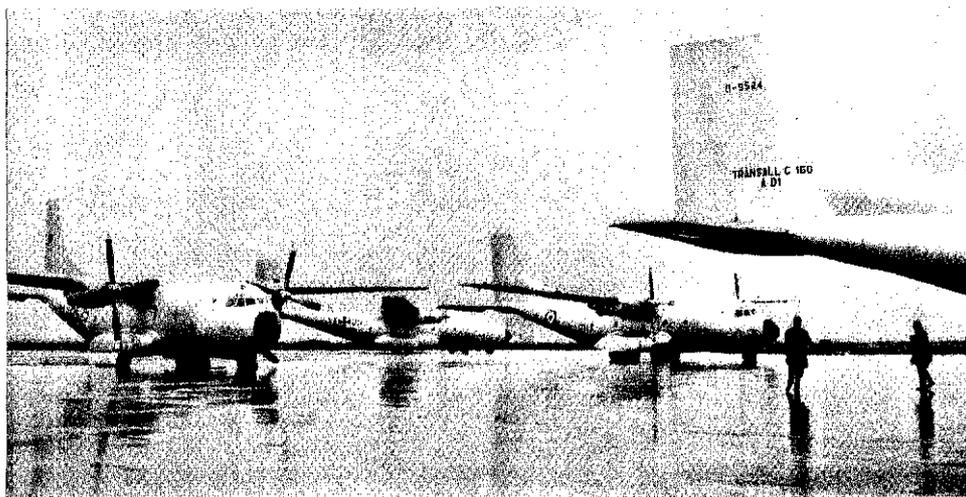
Die Franzosen sind in ihren Vorwürfen an deutsche Adressen nicht weniger offenerzig:

- ▷ Die von der MAN in München gefertigten Triebwerke „gehen nicht“ (Mattei),
- ▷ die aus Hamburg und Bremen kommenden Rümpfe „sind teilweise nicht komplett“ (Mangeot) und
- ▷ das Nichtfunktionieren einer in Deutschland gebauten Hilfsturbine für die Notstromversorgung der „Transall“ verzögere die Lieferungen von VFW und HFB an beide Luftwaffen.

So heftig wie die Franzosen wehren sich auch die Flugzeugbauer an Elbe, Weser und Isar gegen die Anschuldigungen. Vor allem bei der MAN in München ist man über den französischen Partner empört: „Unser Abnehmer ist das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung, das die bisher gebauten 195 Triebwerke glatt abgenommen und bezahlt hat.“

Leichter als bei den Triebwerken läßt sich für ein anderes mangelhaftes „Transall“-Teil der Verantwortliche ausmachen. Ausnahmsweise sind sich Deutsche und Franzosen hier sogar einig: Der von der Pariser SFIM gebaute Autopilot (Stückpreis: 86 000 Mark) „funktioniert gut, wenn er funktioniert“ (Mangeot).

Meist allerdings macht das hochkomplizierte Gerät Ärger. Bestimmt, den oft lange Strecken fliegenden Transport-Piloten das dauernde Kurshalten abzunehmen, tun viele SFIM-Produkte das genaue Gegenteil: „Transall“-Maschinen mit fehlerhaften Geräten beginnen nach rechts und links zu gieren. Längst wurden alle Zweifel beseitigt, der Mangel könne woanders liegen. Wird anstelle eines schlechten ein einwandfreies Gerät in dieselbe „Transall“ gebaut, fliegt das Flugzeug wieder geradeaus. Bis zu 48 Probe- und Abnahmeflüge waren notwendig, bis die VFW ihre ersten Serienmaschinen an die franzö-



„Transall“-Flugzeuge nach der Montage: „Kein Anlaß zum Jubeln“

Die Direktoren, die bislang nur für die Gaule Flugzeuge und Raketen bauten, wehren sich gegen Vorwürfe ihrer neuen deutschen Partner und Kollegen: Gemeinsam mit den Vereinigten Flugtechnischen Werken (VFW) in Bremen und der Hamburger Flugzeugbau (HFB) nieten die Franzosen den Kampfonen-transporter C-160 „Transall“ zusammen.

Bis zum 20. März dieses Jahres sollten an die Luftwaffen beider Länder 49 der bulligen Maschinen mit einer Spannweite von 40 Meter und einer Zuladekapazität von 18 Tonnen ausgeliefert sein. Tatsächlich waren an diesem Tag erst 21 „Transall“ an die Truppe übergeben, nur neun davon an die deutsche Luftwaffe, die nach den ursprünglichen Plänen bereits im Dezember 30 Flugzeuge dieses Typs fliegen wollte.

Die Verzögerung hat für die Truppe höchst unliebsame Folgen. Seit Jahren bimsen zukünftige Besatzungen der Lufttransportgeschwader 62 in Ahlhorn und 63 in Hohn bei Rendsburg die

- ▷ MAN in München die Triebwerke baut;
- ▷ Nord-Aviation in Bourges (Mittelfrankreich) alle Außenflügel fabriziert und
- ▷ Ratier in Figeac (Südfrankreich) die mit fünfeinhalb Meter Durchmesser größten Luftschrauben der Welt herstellt.

Lediglich die mittleren Flügelstücke, Triebwerksgondeln und Fahrwerke entstehen gleichzeitig auf Taktstraßen in Frankreich und Deutschland. In Bremen-Lemwerder (VFW), Hamburg-Finkenwerder (HFB) und Bourges (Nord-Aviation) kommen die Einzelteile aus allen Richtungen zur Endmontage zusammen.

Ursprünglich waren die Fertigungspläne so aufeinander abgestimmt, daß monatlich drei Maschinen montiert werden sollten. Schon bald jedoch geriet das Programm durcheinander. Gegenwärtig wird die Verzögerung auf mehr als ein halbes Jahr geschätzt. Die

sische Luftwaffe ausliefern konnte. Normale Quote: fünf Starts.

Selbst dann noch waren die Maschinen den deutschen Flugsicherheitsbehörden nicht geheuer: Jede bislang an die Bundeswehr ausgelieferte „Transall“ fliegt mit einer befristeten „Sondergenehmigung“. Sind bis zum Fristablauf die Mängel an Autopiloten nicht behoben, wird Steinhoffs neue „Transall“-Flotte mit einem offiziellen Startverbot belegt.

Angesichts der langen Liste von Mängeln ist der Kommentar des militärischen Beauftragten für die „Transall“, Brigadegeneral Erich Hohagen, kaum verwunderlich: „Der Führungsstab der Luftwaffe sieht keinen Anlaß zum Jubeln.“

Zur Zeit sind auf der Hardthöhe Hohagen und der Leiter der „Unterabteilung Durchführung der Beschaffungsprogramme“, Ministerialdirigent Dr. Hans Siebe, damit beschäftigt, den Zeitverlust soweit als möglich wieder aufzuholen. Auch sie tadeln vor allem die fehlenden Flügel-Lieferungen der Nord-Aviation. Hohagen unter Anspielung auf die Mai-Unruhen des Jahres 1968: „Der Streik wirkt sich jetzt aus.“

Da in Frankreich keine weitere Beschleunigung der Tragflächenproduktion zu erreichen ist (Mattel: „Wir bauen jetzt schon 50 Prozent mehr als ursprünglich geplant“), rücken Hohagen und Siebe zur Zeit den fehlerhaften Geräten mit Improvisationen zu Leibe:

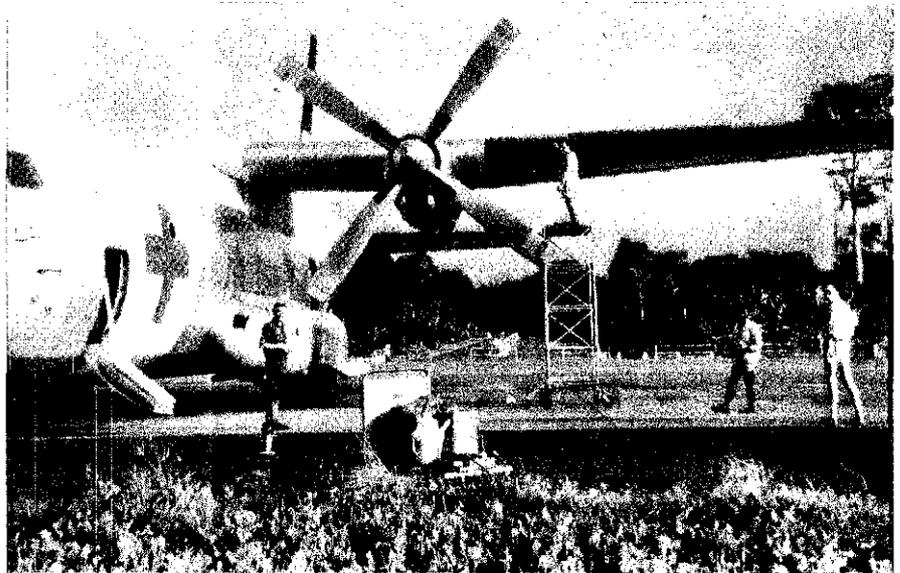
- ▷ In eine fehlerhafte Hilfsturbine wurde ein Entwässerungsventil eingebaut. Schädliches Kondenswasser läuft ab, das Aggregat springt in der verlangten Höhe an.
- ▷ Gegen den Lärm läßt die Luftwaffe nun 180 Kilogramm schwere Schwingungsabsorber einbauen. Hohagen: „Wenn eine Maschine zwanzig Tonnen wegschleppt, dann machen vier Zentner bestimmt nichts mehr aus.“

Völlig ungewiß ist dagegen noch, wie Bonn die Frage des Autopiloten lösen will. Hohagen findet dringliche Fragen in dieser Sache eher lästig: „Das klingt ja so, als ob man ohne Autopiloten nicht fliegen kann.“ Aber für den General kommt die allgemeine Erteilung von Sondergenehmigungen „nicht in Frage“. Denn: „Dann hat hinterher ja die Luftwaffe den ganzen Ärger am Hals.“

Auch Zivilist Siebe, für den Autopiloten eigentlich nur „eine Sache des Komforts, nicht der Funktionstüchtigkeit“ sind, ist ratlos: „Zurückgeben geht nicht, Konventionalstrafe geht auch nicht, das Ding soll funktionieren.“

Angesichts der Vielzahl unzulänglicher Einzelteile nimmt es wunder, daß bei der deutsch-französischen Zusammenarbeit dennoch ein überdurchschnittlich gutes Flugzeug herausgekommen ist.

Franzosen wie Deutsche hoffen sogar mit einigem Grund auf Exporter-



„Transall“-Maschine im Biafra-Einsatz: Besatzungen per Stellenanzeige

folge. Die klobigen Maschinen beeindruckten militärische und zivile Dienststellen der Interessentenländer durch

- ▷ äußerst gutmütiges Flugverhalten selbst unter schwierigen Bedingungen,
- ▷ sehr kurze Ladezeiten und
- ▷ eine Startstrecke von nur 400 Metern bei einem Startgewicht von 38 Tonnen.

Gut sind die Möglichkeiten für europäische Flugzeugverkäufer vor allem in Afrika und in Europa selbst. Die Franzosen verkauften neun „Transall“ an Südafrika, Bonn verhandelt wegen zwölf Maschinen mit Marokko. Die Belgier, die ebenfalls eine ausgediente „Noratlas“-Flotte ersetzen müssen, sind sogar an 24 Flugzeugen interessiert.

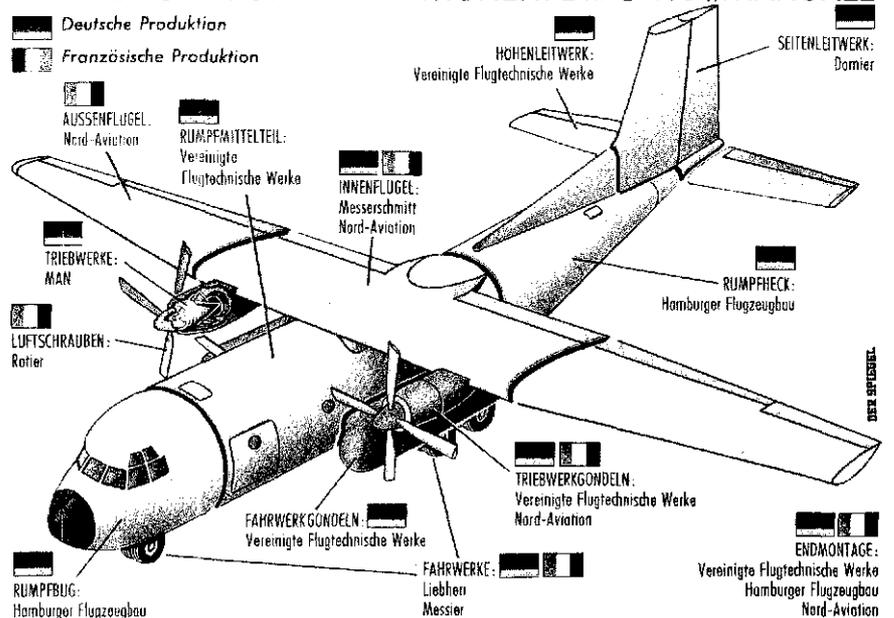
„Transall“-Kunden kaufen wohlfeil: Da der Bundestag 1963 für den deut-

schon Bedarf viel zu viele Maschinen genehmigte, erhalten die Käufer einen Nachlaß von drei Millionen Mark pro Stück. Offizielle Begründung in Bonn: Es ist international üblich, beim Export von Militärflugzeugen die Entwicklungskosten nicht auf die exportierten Maschinen umzulegen.

Während der deutsche Steuerzahler mithin 13 Millionen Mark in jede „Transall“ steckt, brauchen Belgier und Marokkaner nur zehn Millionen zu bezahlen. Allerdings: Auch die Amerikaner boten das Konkurrenzmodell C-130 „Hercules“ den Deutschen seinerzeit frei von Entwicklungskosten an.

1963, als sich der Verteidigungsausschuß des Bundestages gegen dieses US-Flugzeug und für die Entwicklung der „Transall“ zusammen mit den Franzosen entschied, hatte die „Hercules“ dem europäischen Konkurrenz-Muster ungezählte Flugstunden in

EIN PRODUKT VON ZWEI NATIONEN: DIE C-160 „TRANSALL“



Vietnam voraus. Die „Erprobtheit“ der amerikanischen Maschine war eines der stärksten Argumente der „Transall“-Gegner.

Inzwischen hat der deutsch-französische Lastenvogel einiges vom Vorsprung der „Hercules“ wettgemacht: In Biafra erwies sich die „Transall“ als das bei weitem wirkungsvollste aller für die Versorgung der eingeschlossenen Bevölkerung eingesetzten Flugzeuge.

Im Oktober 1968 hatte die Bundesregierung dem Internationalen Komitee vom Roten Kreuz (IKRK) in Genf eine „Transall“ zur Verfügung gestellt. Die Genfer malten groß ihr Kreuz auf Rumpf und Tragflächen der Maschine und übergaben sie der Baseler Fluggesellschaft Balair, einer Tochtergesellschaft der Swissair. Die Schweizer fliegen seit langem gegen Kasse für die Uno und das IKRK.

Unter Balair-Regie, mit Balair-Besatzung und mit Bodenpersonal von Nord-Aviation und VFW flog die „Transall“ seit dem 6. November allnächtlich von Santa Isabel auf der portugiesischen Insel Fernando Póo, später von Cotonou in Dahome nach Uli in Biafra.

Zwischen Anfang November und dem 12. April transportierten Balair-Kapitän Guy Steiner und seine Besatzung bei 198 Einsätzen 2270 Tonnen Lebensmittel und Medikamente nach Uli (siehe Kasten Seite 42). August Rudolf Lindt, Generalkommissar des IKRK in Westafrika, schrieb in einem Brief an Bundeskanzler Kiesinger: „Das uns von der Bundesregierung zur Verfügung gestellte Flugzeug leistet bei der Verwirklichung der Aufgaben des IKRK unschätzbare Dienste.“

Die Dienste bleiben dem Roten Kreuz erhalten. Bonn entschied, daß die „Transall“ nach einer derzeit in Bremen stattfindenden Generalüberholung dem IKRK wieder zur Verfügung stehen soll. Die Balair sucht deshalb neuerdings mit Stellenanzeigen neue „Transall“-Crews. Ein Teil der Besatzungen mag nicht zurück in das gefährliche Geschäft. Kein Wunder: Bei einem Angriff der Nigerianer auf den biafranischen Behelfsflugplatz Uli zerlöchernten Bombensplitter die Maschine. Eine Stunde später war sie auf dem Rückflug.

Auch die Bundeswehr hat mittlerweile einen Beweis für die Robustheit der „Transall“: Eine Maschine mußte bauchgelandet werden, weil ihr Fahrwerk sich wegen einer technischen Panne nicht mehr ausfahren ließ. Høhagen: „Sie wurde aufgebockt, das Fahrgestell von Hand ausgefahren, der Vogel ein bißchen zurechtgemacht und nach wenigen Stunden wieder gestartet.“

Angesichts der flügellos in Bremen herumstehenden Rümpfe allerdings sieht der General düster in die Zukunft: „Was sich da alles einschleichen kann, ist märchenhaft. Vom Stehen werden die Vögel porös wie ein alter Schlauch.“

Wohin sie auch gehen, die „Transall“ beherrscht die Luft –  
vollkommene Beherrschung –  
welche Rasse!



**MICHELIN**  
**XAS**

