



Für Fallschirmspringer aus 28 Nationen gab es beim Big-Way-Camp in Kharkiv-Korotytsch das seltene Erlebnis, aus dem Militärtransporter An-72 zu springen.

BIG WAY CAMP IN KHARKIV

Sprung aus der An-72

Vom 21. bis 27. August 2017 fand im ukrainischen Korotytsch nahe Kharkiv (Charkow) ein den europäischen Standards entsprechendes Big-Way-Fallschirmspringercamp mit internationaler Beteiligung statt. Zum ersten Mal in der ukrainischen Geschichte konnten 42 Fallschirmspringer aus 27 Ländern ihr Können beim Formationsprung aus einer militärischen An-72P der ukrainischen Nationalgarde beweisen.

Ausrichter der Veranstaltung war der in der ukrainischen DOSAAF Nachfolgeorganisation OSOU organisierte Flugzeug- und Fallschirmspringerklub aus Kharkiv-Korotytsch. Ähnlich wie bei der GST in der DDR war das Hauptanliegen der sowjetischen paramilitärischen Massenorganisation DOSAAF die

Vorbereitung der Jugend auf eine Karriere beim Militär. Die 1991 in der Ukraine gegründete OSOU ist nun allerdings privat organisiert und betreut als Dachgesellschaft sämtliche in der Ukraine vorhandenen Springerklubs.

Zwischen diesen sticht der Klub in Kharkiv besonders heraus. Dabei geht es nicht nur um

die Größe von bis zu 100 Mitarbeitern in der Hauptsaison alleine, sondern vielmehr auch um den sehr interessanten Mix an vorhandenen Fluggerät. Dieser reicht von einer Kunstflugstaffel mit bis zu sechs L-29 über eine Po-2 und etlichen Jak-18T bzw. Jak-52 hin bis zu den ukrainischen Eigenbauten T-10, T-10M und KhAZ-30. Hinzu kommen noch mehrere Mi-2 und An-2 sowie eine An-28 in den Farben des ukrainischen Flugzeugbauers Antonov Design Bureau.

Schon die An-28 an sich ist ein sportliches Flugzeug mit perfekten Eigenschaften für die Start- und Landung auf Graspisten, wird jedoch von der beim Camp eingesetzten An-72 bei weitem übertroffen. Der noch in der Sowjetunion entwickelte leichte Kampfzonentransporter besteht auch 40 Jahre nach seinem Erstflug 1972 weiterhin mit seinen überragenden STOL-Eigenschaften. Ähnlich wie bei der An-32 sind die Triebwerke bei dem Schulterdecker über den Tragflächen angeordnet. Hiermit ergibt sich nicht nur eine gute Bodenfreiheit bei der Benutzung von Graspisten, sondern auf Grund des sogenannten "Coand Effektes" durch die veränderte Führung des Luftstromes über die Tragflächen auch ein sehr guter Auftriebswert.

In der Ukraine ist der einzige "militärische" Nutzer der An-72 momentan die Nationalgarde. Genau genommen ist trotz der grauen Farb-



Für einen Rekordversuch betreten in militärischer Ordnung 50 Springer und ein Kameramann die An-72.

gebung die Bezeichnung "Militär" nicht vollständig richtig, da es sich bei der Nationalgarde in der Ukraine um eine dem Innenministerium unterstellte bewaffnete Organisation handelt. Sie wurde bereits im 1991 zum ersten Mal ins Leben gerufen und bestand zunächst bis zum Jahr 2000, wo sie in den ukrainischen Inneren Truppen aufging. Die Wiederbelebung des Kampfverbandes erfolgte auf Grund der russischen Annektierung der Halbinsel Krim am 12. März 2014 mit einem Beschlusses des ukrainischen Parlamentes. Die fliegende Komponente der Nationalgarde ist hauptsächlich mit zwei Staffeln Mi-8 Hubschrauber auf dem Flugplatz Alexandria beheimatet. Ihr unterstellt ist als Außenstelle die unabhängig basierende Staffel auf dem Flughafen Kiew-Zhulyani. Diese Staffel betreibt neben jeweils einer An-72, An-72P und An-74 weiterhin zwei An-26-Transportflugzeuge. Bei der An-74 handelt es sich dabei um die zivile Version der An-72. Sie kommt als VIP-Transporter zum Einsatz. Die An-72P erhielt die Nationalgarde von den Grenztruppen. Bei der auch in Korotytsch eingesetzten Maschine mit der Bordnummer 03 handelt es sich um ein seltenes Unikat in einer modifizierten Patrouillen-Variante. Nach der Übergabe von den Grenztruppen wurden das Foto-Equipment sowie die Bordkanone entfernt, geblieben ist weiterhin der Platz des Operators hinter dem eigentlichen Cockpit als viertes Besatzungsmitglied.

Schnell auf fünf Kilometer Höhe

Diese technischen Besonderheiten der An-72P spielten allerdings beim Absetzen der Fallschirmspringer in Korotytsch aus der offenen Rampe keine Rolle. Für die begeisterten Sportler ging es in erster Linie darum, schnell auf über fünf Kilometer Höhe zu kommen und für die geplanten Figuren-Rekordversuche dann möglichst gemeinsam über die Rampe zu springen. Mehr als 20 Minuten Flugzeit benötigte die An-72 bis zur Landung nicht, meist sogar weniger. Dabei musste sie im Normalfall noch auf die Fallschirmspringer warten und die Landung extra lang ansetzen um einen freien Luftraum vorzufinden.

Big-Way-Camp Air Tattoo

Bei den in der ganzen Welt durchgeführten Fallschirmspringer-Events unter der Bezeichnung „Big Way“ handelt es sich um meist mehrtägige Veranstaltungen mit einem oder mehreren großen Springerflugzeugen. Ziel dieser Lehrgänge ist es auch, die interkulturelle Kommunikation zwischen den Springern zu fördern und dabei durch gemeinsames Training und Schulung in Theorie und Praxis den Leistungsstand weiter zu verbessern. Neben dem Grundlagentraining werden meist auch große Springerformationen in der Luft mit wechselnden Figuren gesprungen, um neue Rekorde aufzustellen. Figuren mit vielen Teilnehmern benötigen in der Regel erfahrene Springer und eine detaillierte Planung. Daher sind die Camps mehrere Tage lang.



Für das Springer-Camp stellte das ukrainische Innenministerium die An-72 zur Verfügung.

Einen Lerneffekt gab es bei den mehrmals am Tag durchgeführten Sprüngen aus der An-72 übrigens nicht nur für die Springer. Das Big-Way-Camp war von Anfang an als gemeinsames Projekt mit der Nationalgarde geplant und

als kleinerer Test bereits 2016 nur mit ukrainischer Beteiligung durchgeführt worden. In Korotytsch erfolgt seitdem die Ausbildung der An-72 Besatzungen aus Kiew für Landungen auf Graspisten und das Absetzen von Springern.



Die ukrainische T-10M Möwe wird von einem Rotax-912-Motor mit 74 KW angetrieben.



In den Farben der in Kiew ansässigen Fluggesellschaft Antonov Design Bureau präsentiert sich diese An-28.



Erste Wahl für die Grundausbildung von Fighterpiloten der Ukraine ist die robuste KhAZ-30.

Dieses Mal konnten gleich zwei Crews von einem Testpiloten aus dem staatlichen Flugzeugwerk Antonow in Korotytsch während der Big-way-Camps unterrichtet werden. Neben dem Sprung aus der An-72 war in den Pausen auch ein Durchgang aus der An-2 bzw. An-28 möglich. Dieser geschah aus geringerer Höhe und diente bei vielen Teilnehmern mit weniger Erfahrung im Formationsspringen u.a. zur Qualifikation für einen Rekordversuch.

Bemerkenswerte neue Flugzeuge

Weiterhin fand besonders am Wochenende parallel der allgemeine Flugbetrieb statt, wobei es sich dabei meist um Ausbildungsflüge in den ukrainischen Eigenkonstruktionen T-10, T-10M und KhAZ-30 handelte. Auf diese leichten Flugzeuge lohnt es sich durchaus einen Blick zu werfen, da es neben den Neukonstruktionen aus dem Kiewer Antonow-Werk in

Westeuropa fast unbemerkt mit der Firma TMM-Avia aus Kharkiv einen weiteren ukrainischen Anbieter von Flugzeugen gibt.

Interessanterweise unterscheiden sich die T-10 und der Nachfolger T-10M erheblich im Design und bei den verwendeten Motoren Jabiru 2200 bzw. Rotax 912S. Beiden gemeinsam ist jedoch die Idee ein günstiges Leichtflugzeug zu entwickeln. Die T-10 soll umgerechnet etwa 50 000 Euro im fertigen Zustand kosten. Das Selbstbaukit ruft sogar etwa nur den halben Preis bei der T-10 mit dem 60 KW-Jabiru-Motor und Holzpropeller auf.

Obwohl die Erstflüge der T-10 bereits 2002 und der T-10M 2008 stattfanden, sind diese Maschinen bisher eigentlich nur in Korotytsch im täglichen Einsatz. Dort flogen sie allerdings praktisch den ganzen Tag eine Trainingsmission nach der anderen und bewiesen ihre Zuverlässigkeit.

Bereits weiter verbreitet und sogar bei der Ausbildung von ukrainischen Kampfflugzeugpiloten im Einsatz ist die KhAZ-30. Auch bei diesem vom staatlichen Flugzeugwerk KSAMC in Kharkiv entwickelten Flugzeug kommt der Rotax-912 Motor als Antrieb zum Einsatz. Insgesamt ist das Flugzeug jedoch wesentlich robuster gebaut als die T-10M und verzeiht durch sein starkes Fahrwerk harte Landungen bei Fluganfängern. Der Erstflug fand 2006 statt, die Serienproduktion begann nach einigen konstruktiven Veränderungen des Prototyps Ende 2012 bereits zwei Monate nach der Zulassung des Flugzeugtyps. Seitdem kommen beim Aero-Klub in Korotytsch fünf KhAZ-30 zum Einsatz und ersetzen die bis dahin verwendeten Jak-52 bei der Ausbildung von Kadetten der Kharkiver Militäruniversität. Die von den angehenden Fighterpiloten als "Khazik" bezeichneten Maschinen werden für die Grundausbildung und ersten Flugerfahrungen im zweiten Jahr an der Universität verwendet.

Im nächsten Jahr mit zwei An-72

Wegen des aktuell hohen Bedarfes an neuen Piloten durchlaufen derzeit bis zu 30 Flugschüler den Kurs mit mindestens 45 Flugstunden. Die Instrukteur-Piloten aus Kharkiv betonen dabei die Zuverlässigkeit der KhAZ-30. Bis zu 60 harte Landungen am Tag sind während der heißen Phase der Ausbildung keine Seltenheit. Die Fluglehrer sind bis zu fünf Flugstunden im Einsatz und planen auch für nächstes Jahr den Flugbetrieb und das Big-Way-Camp auszubauen. Das Kunstflugteam soll mit einer weiteren L-29 vervollständigt werden und im August 2018 ein neuer Anlauf für einen ukrainischen Fallschirmspringerrekord unternommen werden. Hierfür werden dann hoffentlich gleich zwei An-72 der Nationalgarde von der Graspiste aus operieren und bis zu 100 Springer parallel aus beiden Flugzeugen in über 5 Kilometer Höhe erneut ihr Glück versuchen.

■ ALEXANDER GOLZ



Eine weitere Attraktion aus Korotytsch ist die dort beheimatete Polikarpow Po-2 mit der Kennung UR-POTO.