



Europäisches Flugprobungszentrum Istres

Dieter Thomas

Neben vielen anderen modernen Flugzeugtypen stand für das Dornier-Flugversuchsteam in Istres auch die Mirage III B auf dem Programm

Die Flugprobung moderner Flugzeuge kann heute mehr denn je nur von vollausgebildeten Testmannschaften durchgeführt werden. Im französischen Flugprobungszentrum E.P.N.E.R. (Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Reception) in Istres werden in zunehmendem Maße nicht nur Testpiloten, sondern ganze Erprobungs-Teams geschult. Von der Dornier-Flugversuchsabteilung absolvierten von Oktober 1969 bis Juli 1970 neben dem Piloten Dieter Thomas die Flugversuchsingenieure Radoslav Draganow und Ulrich von Meier sowie der Flugmeßingenieur Hubertus Buchholz einen Ausbildungskurs in Istres.

Das Erprobungszentrum Istres liegt in Südfrankreich zwischen Marseille und Arles in einem weniger fruchtbaren Teil der Provence. Die Wetterverhältnisse sind dort nahezu »kalifornisch«, d. h. es gibt fast immer blauen Himmel, so daß Flugprobungsprogramme unbeeinflußt von schlechtem Wetter termingerecht und umfassend durchgeführt werden können.

Die Umgebung des Geländes ist relativ dünn besiedelt, so daß ohne Lärmbelästigung der Bevölkerung Überschallflüge von Meereshöhe bis in die Stratosphäre durchgeführt werden können. Auch kann der Pilot getrost seine Augen im Cockpit auf den Bordinstrumenten belassen; denn eine eigens für die Erprobung zuständige Radarüberwachung mit einem persönlich zugeteilten Lotsen halten den Luftraum völlig frei.

Die Vorteile dieser staatlichen Einrichtung nutzen heute neben der französischen Erprobungsstelle (C.E.V.), die mit ihren Abteilungen »Flugzeuge und Triebwerke« hier beheimatet ist, auch die Fir-

men SNECMA, Bréguet und Avions Marcel Dassault, die mit ihren Flugversuchsabteilungen in Istres etabliert sind. Auch die Außenstelle »A« der deutschen Erprobungsstelle 61 hat hier ihren Sitz und die Dornier-Flugversuchsabteilung hat für das Dornier-Fluglog in den letzten drei Jahren in Zusammenarbeit mit der E-Stelle 61 alle wesentlichen Erprobungs- und Eichflüge in Istres durchgeführt.

Die französische Testpilotenschule E.P.N.E.R., die das Dornier-Team besuchte, unterscheidet bei den Lehrgängen zwischen den Kategorien Erprobung und Abnahme, die sich wiederum in die Fachrichtungen Flugzeuge und Hubschrauber unterteilen. Die Kurse für Erprobungspersonal dauern 9 Monate, für Abnahmepersonal 4 Monate. Außerdem laufen in unregelmäßigen Abständen Lehrgänge für nicht fliegende Meßtechniker und diverse Sonderkurse. So wurden beispielsweise im vergangenen Jahr zwei der ersten vier Linienpiloten, die die Concorde fliegen werden, vorher auf der Mirage eingewiesen, deren

Flugeigenschaften, vor allem im Langsamflug denen der Concorde ähnlich sind. Eine ganz wichtige Aufgabe ist außerdem die laufende Inübunghaltung und Überprüfung aller französischen Testpiloten, soweit es die Blindfliegerei betrifft. Last not least werden alle Piloten, die von anderen Testpilotenschulen kommen, in Kurzlehrgängen mit dem französischen Versuchsverfahren vertraut gemacht.

Da die französische Prüfordnung äußerst klar und konsequent gefaßt ist, genügt es also in Frankreich nicht — wie in Amerika und England — nur die Testpiloten selbst auszubilden; man schult deshalb in Istres ganze Mannschaften. Die Schule kann derzeit acht Mannschaften »Flugzeuge« und fünf Mannschaften »Hubschrauber« pro Lehrgang aufnehmen.

Die Schule ist unter dem Leiter, einem Ingenieur und Testpiloten in folgende fünf Fachabteilungen eingeteilt: Piloten, Ingenieure, Meßtechniker, Bordmechaniker und Flugbetrieb — jeweils geleitet von einem Chefpiloten, Chefingenieur

Als Vorbereitung für die ab 1972 beginnende Flugerprobung des Strahltrainers Alpha-Jet (hier die 1:1-Attrappe) galt die Ausbildung des Dornier-Teams in Istres

etc. Die größte Einzelabteilung ist der unabhängige Flugbetrieb mit den Flugzeugmechanikern und den notwendigen Spezialisten, um den Park von zwölf Flugzeugen und fünf Hubschraubern zu betreuen.

Insgesamt verfügt die Schule über ein Stammpersonal von 25 Leuten.

Die 12 Maschinen des Flugzeugparks teilen sich auf in

- 2 Mirage III B 3
- 2 Super Mystere B 2
- 3 Lockheed T-33
- 1 Fouga Magister
- 1 Noratlas
- 1 Nord 260
- 2 Beech 18 S

Außerdem stehen folgende 5 Hubschrauber zur Verfügung:

- 1 Alouette III
- 2 Alouette II
- 1 Vertol H-21
- 1 Super Frelon

In den letzten drei Lehrgangsmo- naten werden zu diesen Maschinen kurzzeitig noch 3 bis 4 Flugzeuge bzw. Hubschrauber von den Streitkräften oder der Industrie ausgeliehen, um das Nachfliegen neuer Typen zu üben.

Neben dem bereits erwähnten Stamm- personal verpflichtet die Schule von Fall zu Fall weitere Spezialisten von Erpro- bungs- und Forschungsanstalten (z. B. ONERA), von Luftfahrtbehörden und

von der Industrie. Beim letzten Lehrgang waren es insgesamt 26 solcher Gastlehrer, darunter z. B. der Cheftestpilot der Firma Dassault, Mr. Coureau, Mr. Poisson Quinton, einer der führenden Aerodynami- ker Frankreichs, und Mr. Goebeltz, der Leiter des Trudelwindkanals in Lille. Im Laufe der neun Monate dauernden Ausbildung fliegt jede Mannschaft ca. 130 Stunden auf etwa 15 verschiedenen Luftfahrzeugen. Zu Beginn des Lehrgangs muß jeder Pilot eine IFR-Prüfung auf Düsen- und Propellerflugzeugen ablegen. Danach erfolgt die Einweisung auf die Flugzeuge der Schule. Das eigentliche Erprobungsprogramm beginnt mit Eich- flügen und teilt sich danach in die beiden



Testpilot Dieter Thomas (rechts) und Flugversuchsingenieur Ulrich von Meier bereiten sich zu einem Mach-2-Flug mit der Mirage III B vor

großen Abschnitte Flugleistung und Flugeigenschaften. Am Ende des Lehrganges werden »neue« Flugzeuge beurteilt. Die Flugprüfung bedeutete für die Piloten in den letzten drei Jahren jeweils ein Nachfliegen der »Caravelle« mit einer anschließenden Flugeigenschaftsbeurteilung. Das Flugzeug war keinem der Prüflinge vorher bekannt. Der Tester erwartete dabei, daß jeder Prüfling die vorgeschriebene Flugzeit optimal ausnutzen konnte. In einer längeren Nachflugbesprechung mußte außerdem eine klare Beurteilung der Maschine abgegeben werden. Die Ingenieure mußten zeigen, daß sie kurzfristig (innerhalb von 12 Stunden) ein Versuchsprogramm aufstellen, dieses

Programm als »maître de plaisir« im Cockpit eines Transportflugzeuges durchziehen, und nach dem Flug mit Hilfe der gelernten Meßwertauftragung eine Aussage über die Leistungs- oder Eigenschaftsuntersuchungen geben können. Der Lehrstoff und die Versuchsverfahren werden von einem Ausschuß für Erprobungsmethodik vorgeschrieben. Zusammen mit einer besonderen Kommission, die sich aus dem erfahrensten Testpersonal Frankreichs zusammensetzt, werden die Lehrpläne jeweils nach den letzten Erfordernissen zusammengestellt. Wenn gefragt wird, was man bei diesem Lehrgang wirklich dazulernt, so kann man das in wenigen Worten beantworten:

Man lernt rationelle Versuchsverfahren und ihre Anwendungen auf verschiedene Flugzeugtypen, oder anders ausgedrückt, gut erprobte Kochrezepte, die den heutigen technischen und personellen Möglichkeiten angepaßt sind. Mit diesem Lehrgang konnte das Team der Dornier-Flugversuchsabteilung die Erfahrungen, die mit Programmen, wie z. B. der Erprobung des ersten senkrechtstartenden Strahltransporters Do-31, bereits gesammelt wurden, wesentlich erweitern. Vor allem für das ab Ende 1972 anlaufende Versuchsprogramm des deutsch-französischen Strahltrainers Alpha-Jet steht damit ein hervorragend geschultes Erprobungsteam zur Verfügung.

