

Besuch der TS 24 beim LTG 63 in Hohn

Mit Inkrafttreten der Direktive der offiziellen Kontaktaufnahme zwischen NVA und Bundeswehr war der Weg frei, die privaten Begegnungen zwischen dem Kommodore Oberst Reiss, Oberleutnant Fischera vom LTG 63 und Hauptmann Kobert, Hauptmann Winkler von der TS 24 in dienstliche Beziehungen auszubauen.

Der Dienstweg sollte dennoch sehr steinig werden bis zur Genehmigung. Viele Telefongespräche und Schreibarbeiten waren notwendig, um die übergeordneten Dienststellen vom beabsichtigten Treffen zu überzeugen. Wir ließen uns nicht abspesen und müde machen mit Sprüchen, wie: "Solch einen Flug gab es noch nicht, und wird es so schnell auch nicht geben; Der Flug kann nicht finanziert werden; Dieser Lustflug wird sowieso nicht genehmigt, usw." Beharrlichkeit und Ausdauer führten dennoch zum Besuch in Hohn.

Ein Hindernis konnten wir jedoch nicht überwinden und somit blieb uns der Flug mit einer AN 26 nach Hohn versagt. Die Enttäuschung war groß. Es blieb nun nur noch die Ersatzvariante, der B 1000. Das bedeutete rund neun Stunden Fahrt anstatt knapp zwei Stunden Flug. Wer weiß, wem dieser Flug noch ein Dorn im Auge war.

Am 10.07. gegen 21 Uhr erreichte unsere kleine Abordnung unter Leitung des Kommandeurs der TS 24, Herrn Major Gröschel, die erste Raststätte auf BRD-Territorium, wo wir durch den Oberleutnant Fischera vom LTG 63 begrüßt wurden. Erstaunte Gesichter bei den Raststättenbesuchern, Offiziere beider deutscher Armeen in Uniform nebeneinander zu sehen. Einer konnte es sich nicht verkneifen zu fragen, ob er noch im Westen sei oder schon im Osten. Er bekam eine schlagfertige Antwort: "Im Osten läge Polen und im Westen die Benelux-Staaten".

Um Mitternacht kamen wir endlich

am Ziel in der "HUGO-JUNKERS-KASERNE" in Hohn an. Wir wurden herzlich vom Kommodore Oberst Reiss begrüßt. Der herzliche Empfang wurde noch durch einen kleinen Imbiß und Vorschlägen für den Ablauf der Besuchstage umrahmt.

Der erste Besuchstag war von einer Einladung beim Bürgermeister der Stadt Rendsburg gekennzeichnet, wo auch die Presse zugegen war.

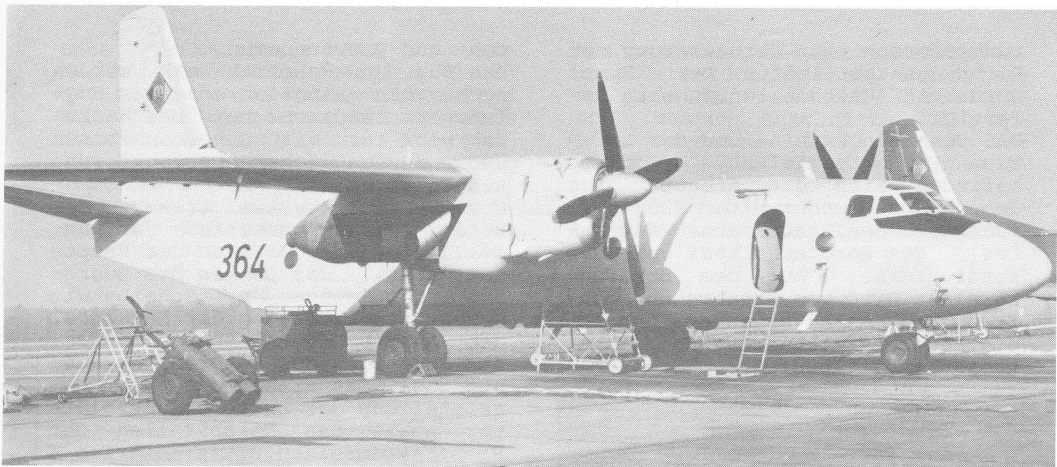
Zuvor gab es aber Begegnungen mit Angehörigen des Geschwaders beim Frühstück und eine Teilnahme am wöchentlichen Briefing, wobei wir eine Vorstellung von der Planung, der inneren Führung, den Aufgaben und des Aufbaus des LTG 63 bekamen. Nach dem Besuch ingenieurtechnischer Einrichtungen und den dazu erfolgten Erläuterungen begaben wir uns zum gemeinsamen Mittagessen.

Dem Essen folgte eine Fahrt zum Marine-Ehrenmal Laboe mit anschließender Stadtrundfahrt durch Kiel. Zum Abschluß des Tages gab der Kommodore ein Essen im Beisein einiger seiner Kameraden.

Der letzte Tag unseres Besuches war gekrönt durch einen Rundflug mit der Transall C-160 über Schleswig-Holstein. Zuvor wurden wir noch umfassend über die Arbeit des Gefechtsstandes, des Towers, der Radarleitung, der meteorologischen Sicherstellung und der Vorbereitung der fliegenden Besatzungen sowie der Flugplatzanlagen informiert.

Der Abschluß des Treffens fand im Kaminzimmer des Offizierheim bei Kaffee und Austausch von Erinnerungsgeschenken an diese historischen Tage statt.

Beim herzlichen Abschied erneuerte Major Gröschel seine Einladung zu einem Gegenbesuch der TS 24 in Dresden. Oberst Reiss dankte für die Einladung und sprach sich für einen Termin Ende September mit Landung der Transall in Dresden aus. Hoffen wir darauf, daß bis dahin die letzten Steine aus dem



Die AN 26 - ein vielseitig nutzbares Flugzeug

Weg geräumt werden und Trall und Anna eine gemeinsame Zukunft haben.

Wie möchten uns hiermit noch einmal herzlich bei den Kameraden des LTG 63 bedanken, die sich große Mühe gaben bei der Vorbereitung und Gestaltung der Besuchstage, besonders beim Kommodore Oberst Reiss, beim Hauptmann Leistner und Oberleutnant Fischera.

Als kleines Dankeschön möchte ich in einer Kurzcharakteristik unsere Anna vorstellen.

1969 wurde die AN 26 erstmals der Öffentlichkeit während des Aerosalons in Paris vorgestellt.

Die Serienproduktion begann 1972. 1980 schulten die ersten Besatzungen von der Il 14 auf die AN 26 in Kirovograd (UDSSR) in einem viermonatigen Lehrgang um.

Die AN 26 ist für den Einsatz auf Kurz- und Mittelstrecken vorgesehen. Eine große Heckladeluke ermöglicht das schnelle Verladen von sperrigen Gütern sowie kleinen Kraftfahrzeugen. Die Be- und Entladearbeiten werden durch ein an der Decke des Laderaumes befindliches Hebezeug, ein im Laderaumbo-

den eingebautes Transportband und ein Spill erleichtert.

Auf den Klappsitzen zu beiden Seiten des Frachtraumes können Passagiere oder Fallschirmspringer transportiert werden. Es gibt auch eine Salonvariante, wo der Transport von Personen und Fracht gleichzeitig, getrennt durch eine Zwischenwand, erfolgen kann.

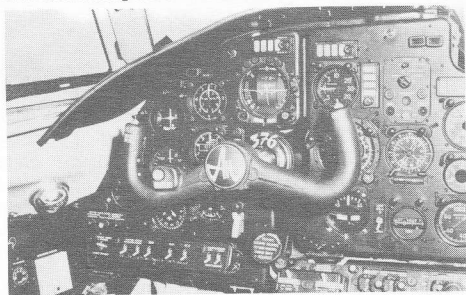
Die AN 26 ist zum Absetzen von Truppen und zum Abwerfen von Militärtechnik geeignet. Dazu wird die Ladeluke vom Navigator unter den Rumpf gefahren. In kurzer Zeit läßt sich die Maschine in eine Sanitätsvariante umrüsten.

Die Funk-, Funkmeß-, und Navigationsausrüstung sowie das Enteisungssystem erlauben Flüge unter schwierigen meteorologischen Bedingungen tags und nachts. Das Flugzeug kann auf Beton-, und unbefestigten Flugplätzen starten und landen, wie es in Afrika bewiesen wurde.

Die Anna ist ein Ganzmetallschulterdecker mit freitragendem einfachem Leitwerk. Am Rumpfhinterteil, beidseitig der Heckladeluke, befinden sich zwei Stabilisie-

rungsflossen zur Verbesserung der Richtungsstabilität. Der Rumpf wurde in Halbschalenbauweise gefertigt.

Die Besatzungskabine und der Laderaum sind hermetisiert. Im Cockpit befinden sich die Arbeitsplätze des ersten und zweiten Flugzeughführers, des Steuermanns (Navigator), des Bordtechnikers und des Bordfunkers. Auf dem Bordfunckerplatz wird vom Steuermann während des Anlaufvorganges und Abstellen der Triebwerke das Elektroschaltpult bedient.



Der zweiholmige Tragflügel besteht aus fünf Teilen. Das Zentralteil und die beiden Mittelteile dienen der Aufnahme des Kraftstoffes. Das Kraftstoffsystem ist in drei Behältergruppen unterteilt. Es hat ein Fassungsvermögen von 7000 Litern. Die Betankung kann über Einfüllstutzen mit Tankpistole oder über den Druckbetankungsstutzen im linken Hauptfahrwerksschacht erfolgen.

Die Vorderkanten des Tragflügels, des Leitwerks und die Eingangsteile der Triebwerke werden mit Warmluft beheizt.

Am Zentralteil des Tragflügels sind zwei Sektionen von Einspaltlandeklappen angebracht. Die beiden Mittelteile tragen je eine Doppelspaltlandeklappe. An den Tragflächen befinden sich die zweiteiligen Querruder. Die Steuerung erfolgt über Gestänge ohne hydraulische Kraftverstärker. Der Autopilot sichert Höhen-, Sei-

ten- und Quersteuerung. Das Bug- und Hauptfahrwerk werden nach vorn eingefahren. Das Bugfahrwerk ist steuerbar. Das Hauptfahrwerk ist mit Scheibenbremsen und automatischer Deblockierung ausgestattet.

Das Hydrauliksystem erlaubt das Betätigen des Fahrwerks, der Landeklappen, das Bremsen des Hauptfahrwerks, das Lenken des Bugrades, das Bewegen der Scheibenwischer, das Betätigen der Heckklappe, den Antrieb des Transportbandes, das Betätigen des unteren Notausstieges, das Einnehmen der Notsegelstellung der Luftscharbenblätter sowie das Notabstellen der Propellerturbinenluftstrahltriebwerke. Beim Ausfall des Hydrauliksystems versorgt das Notsystem die wichtigsten Teilsysteme. Das Flugzeug wird durch zwei Propellerturbinenluftstrahltriebwerke (PLT) AI 24 WT (2075 kW) und ein Turbinenluftstrahltriebwerk (TL) RU 19A-300 (7.85 kN) angetrieben. Das TL ist im hinteren Teil der rechten Triebwerksgondel untergebracht. Die PTL sind mit Vierblatt-Verstellluftschrauben AW-72 ausgerüstet.

Bei Ausfall eines PTL nimmt die entsprechende Luftscharbe automatisch Segelstellung ein. Die Landestrecke wird durch Schubumkehr der Luftscharben während des Ausrollens verkürzt.

Das TL dient zur Verkürzung der Startstrecke, dem schnelleren Steigflug, erhöht die Sicherheit bei Ausfall eines der beiden PTL und gestattet das Anlassen der PTL mit Hilfe der vom Startergenerator erzeugten Elektroenergie. Die von den PTL angetriebenen zwei Startergeneratoren versorgen das Bordnetz mit 28,5 Volt. Wechselstromgeneratoren übernehmen die Versorgung der Verbraucher von Einphasenwechselstrom 115 Volt, 400 Hz. Die Funk-Funkmeßausrüstung umfaßt die Bordsprechanlage SPU-7, zwei zum Aufzeichnen des gesamten Sprechfunkverkehrs, zwei automati-

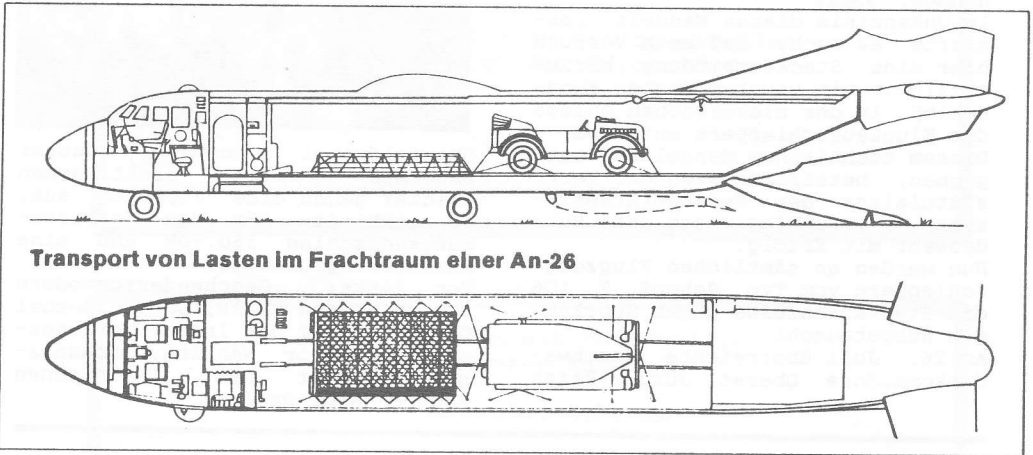


sche Funkkompass ARK-15, ein Funkhöhenmesser im Bereich 0-750 Meter sowie die Navigationsanlage KURS MP-2. Diese Navigationsanlage erlaubt die Nutzung von UKW-Drehfunkfeuern und den Landeanflug nach ILS und SP-50. Weiterhin ist die AN 26 ausgerüstet mit DME, Transponder und einer Bordfunkmeßanlage GROSA-26.

Sie gestattet die Panoramadarstellung der Erdoberfläche, die Ortung von Gewitterzonen und ihrer gefährlichsten Abschnitte, die Ortung von Bergen und Flugzeugen sowie die Lösung von Navigationsaufgaben.

Zum Abschluß der kurzen Beschreibung noch ein paar Einsatzdaten:

Hptm Lutz Kobert, TS 24



Transport von Lasten im Frachtraum einer An-26

| | | | |
|-----------------------|----------|--------------------------|----------|
| Max. Startmasse | 24000 kg | Höhe max. | 1,91 m |
| Leermasse | 15400 kg | Besatzung | 4 Mann |
| Max. Nutzmasse | 5500 kg | Passagiere | 39 Mann |
| Kraftstoffvorrat max. | 5500 kg | Fallschirmspringer | 30 Mann |
| Länge | 23,8 m | Flugweite | |
| Spannweite | 29,2 m | mit max. Nutzlast | 1100 km |
| Höhe | 8,5 m | mit max. Kraftstoffvor. | 2350 km |
| Tragflügelfläche | 75,0 m | Höchstgeschwindigkeit | 540 km/h |
| Auffahrrampe | | Reisegeschwindigkeit | 430 km/h |
| Breite | 2,34 m | Abhebegeschwindigkeit | 220 km/h |
| Länge | 3,30 m | Landegeschwindigkeit | 195 km/h |
| Laderaum | | Wirtschaftliche Flughöhe | 5500 m |
| Breite | 2,78 m | Startrollstrecke | 870 m |
| Länge | 11,10 m | Landerollstrecke | 650 m |

