



Der Kanonier

Informationsblatt der Gemeinschaft der 13er e.V.

Nr. 16, Ausgabe 1/2002



Das Feldlager der Fla-Raketen-Truppen

„Im Märzen der Bauer die Rößlein einspannt...“ und dann gab es da noch welche, die es kaum erwarten konnten, daß der März nahte. Die meisten der Soldaten des FRR-13 aber sahen es wohl als notwendiges Übel an: Das Feldlager des Kommandos LSK/LV in Lieberose. Alljährlich, gleich nach dem 1. März, zog die Vorhut los, der wenige Tage später das Gros folgte. Zermürbend die Verlegung im Eisenbahntransport, das Kriegsspiel beim Anmarsch zum Platz, belastend der Verzicht auf mitteleuropäischen Lebensstandard, gewöhnungsbedürftig Sand und Staub, aber auch unvergessen die gemeinsamen Abende, der Erfolg im Gefecht, wenn er denn errungen wurde, und letztendlich die Rückkehr an den Heimatort. Auf die Wettkämpfe der Fla-Raketen-Truppen, die Brandmittelbahnen, Kampfbahnen und Härteets aller Art bereitete man sich langfristig vor. Jede FRA wollte und sollte die beste sein. Damit es im Feldlager klappte, wurde schon vorher geübt. Die Regimenter veranstalteten im Voraus ihre eigenen Ausbildungs- und Trainingszentren. Verlegetrainings wurden geplant und durchgeführt. Damit nach dem Feldlager der erreichte Trainingsstand nicht zurückging, fanden weitere Trainingslager statt. Bis zu einem Drittel des Jahres befanden sich FRA, insbesondere die, die zum Gefechtsschießen vorgesehen waren, auf der Wandschaft von Feldlager zu Feldlager. Die nächsten Ausgaben des „Kanoniers“ werden sich mit dieser Thematik beschäftigen. Wer also noch Geschichten oder Fotos anzubieten hat, sollte sich bald melden, so daß sie im „Kanonier“ veröffentlicht werden können.

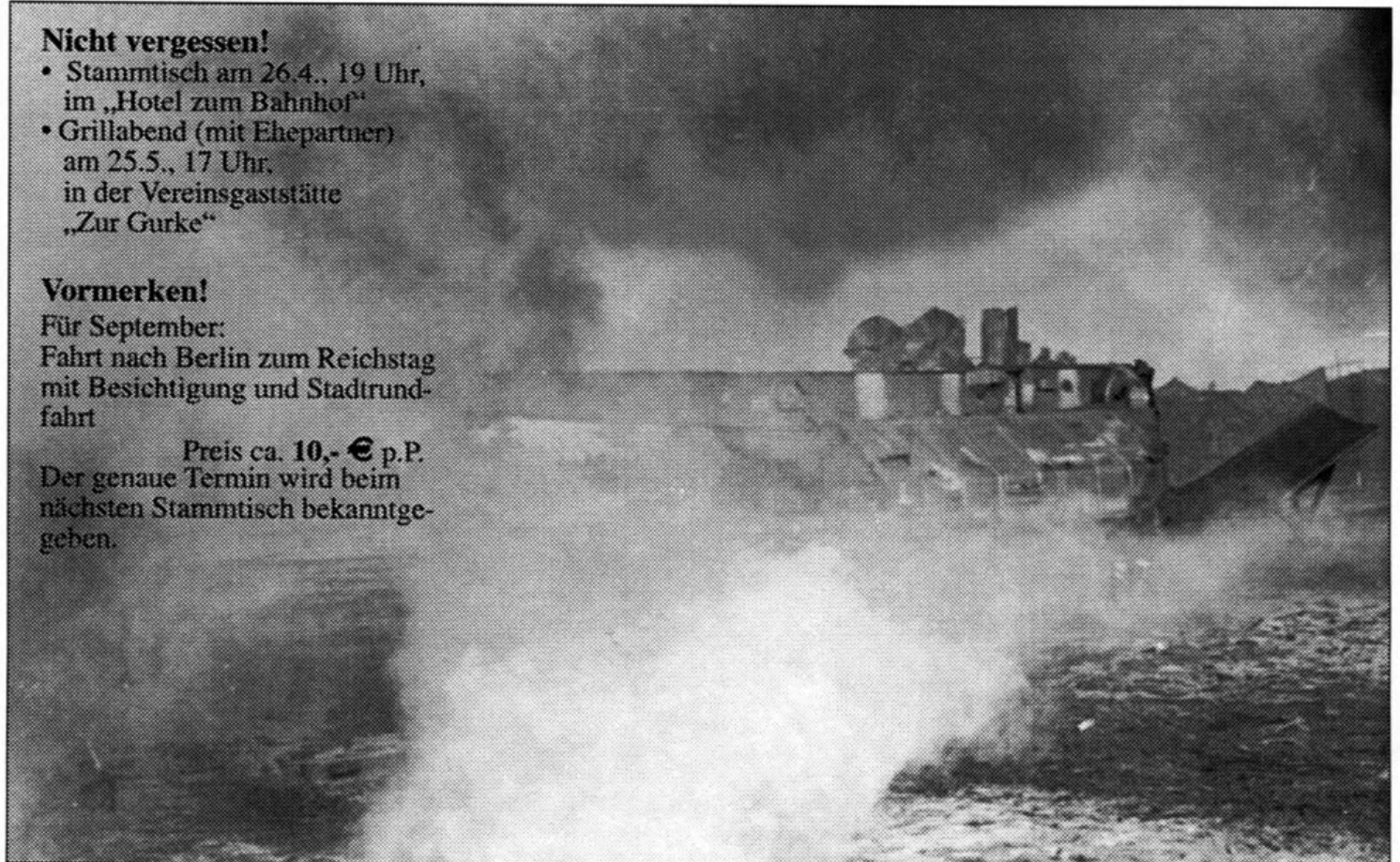
Nicht vergessen!

- Stammtisch am 26.4., 19 Uhr, im „Hotel zum Bahnhof“
- Grillabend (mit Ehepartner) am 25.5., 17 Uhr, in der Vereinsgaststätte „Zur Gurke“

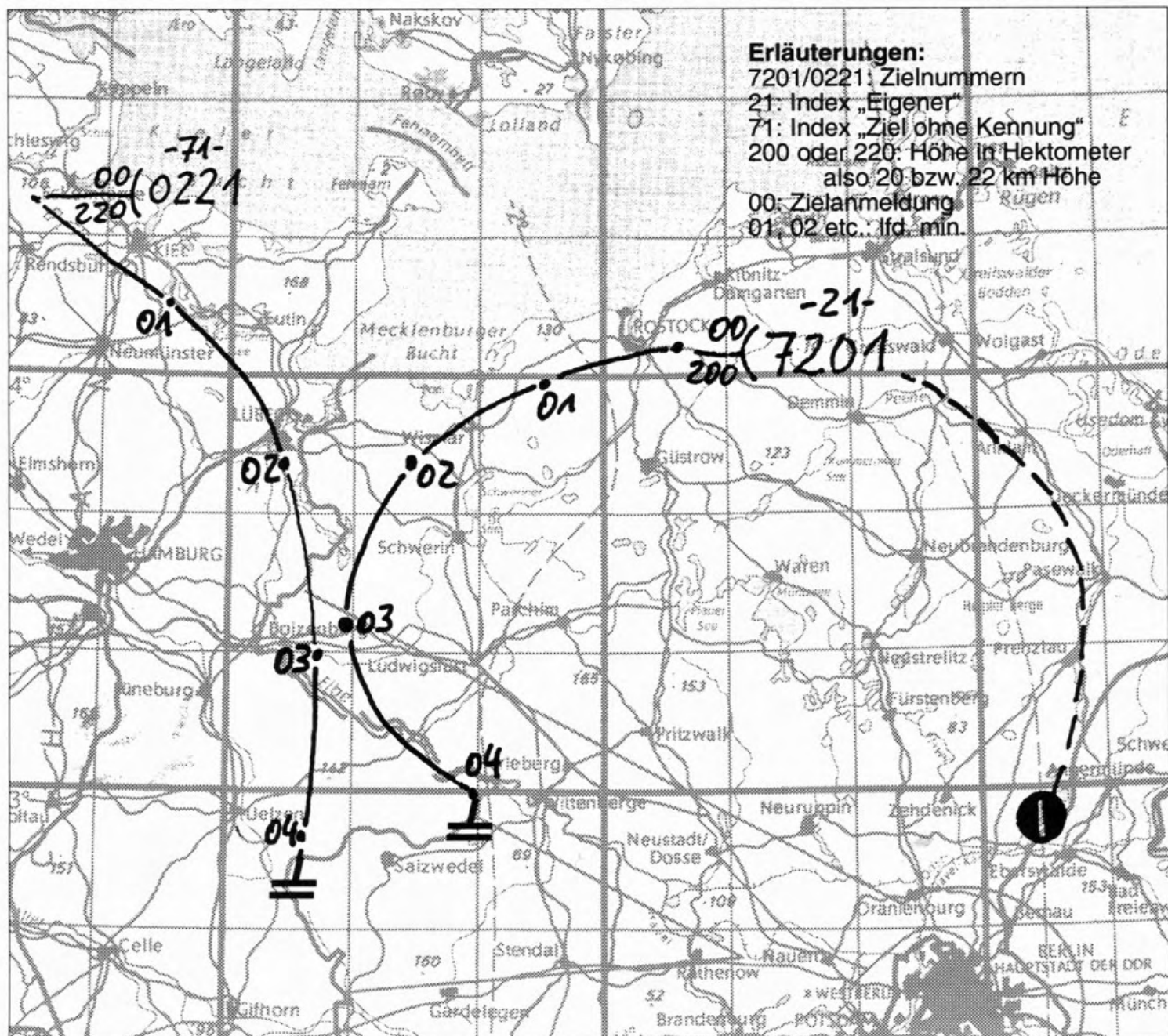
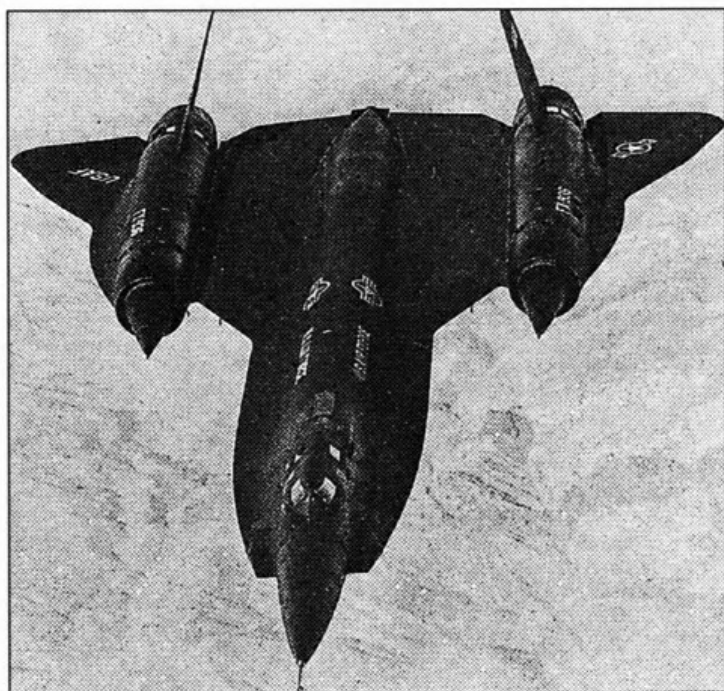
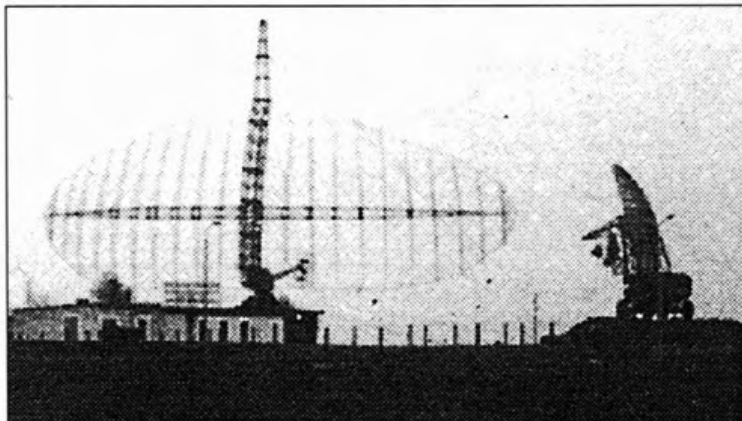
Vormerken!

Für September:
Fahrt nach Berlin zum Reichstag mit Besichtigung und Stadtrundfahrt

Preis ca. 10,- € p.P.
Der genaue Termin wird beim nächsten Stammtisch bekanntgegeben.



| Taktisch-Technische Daten | SR-71 | MiG-25 |
|---------------------------|-------|---------------------|
| Länge | 32,74 | 21,00 m |
| Spannweite | 16,95 | 14,00 m |
| Flugmasse | 65 | 33 t |
| Höchstgeschwindigkeit | 3330 | 3200 km/h |
| Reichweite | 4800 | 2500 km |
| Gipfelhöhe | 25000 | 23000 m |
| Bewaffnung | ohne | 4xLuft-Luft-Raketen |



Gefechtseinsatz "Jastreb"

Im Jahre 1966 stellten die US-amerikanischen Luftstreitkräfte ein strategisches Aufklärungsflugzeug in den Dienst, welches die Bezeichnung SR-71 trug. Die SR-71 operierte in den nächsten Jahren vorwiegend von Okinawa aus und übernahm die strategische Aufklärung an den Ostküsten der damaligen Sowjetunion, Chinas, Koreas und Vietnams. Gelegentlich weilten Maschinen dieses Typs auf dem RAF-Fliegerhorst in Mildenhall (Großbritannien), bis man sich 1982 dazu entschloß, hier ständig zwei SR-71 einzusetzen. Sie gehörten zur 9. Strategic Reconnaissance Wing, Det. 4, der USAF und hatten die Aufgabe, Aufklärung entlang der Westgrenzen der Staaten des Warschauer Vertrages zu fliegen. Hin und wieder wurden sie zu Einsätzen in den Nahen Osten beordert. Für diese Zeit entfielen dann in der mitteleuropäischen Region Aufklärungsflüge mit der SR-71. Etwa um 1982 stationierten die sowjetischen Luftstreitkräfte auf dem von ihnen genutzten Flugplatz bei Finow/Eberswalde in der DDR das Jagdfliegerregiment 787 (787. IAP). Es wurde mit dem bis dahin höchst geheimen Flugzeugtyp MiG-25 ausgerüstet, welches dem "Buschfunk" nach eine Antwort der Sowjetunion auf die damals in Erprobung befindlichen hoch- und schnellfliegenden Flugzeuge der USA und später der SR-71 war.

Eben zu dieser Zeit fand ein neues Alarmierungssignal Eingang in die Luftverteidigung der DDR, das Signal "Jastreb" (Habicht). Es bedeutete für die im (DHS) Diensthabenden System befindlichen Fla-Raketen-Abteilungen die Einnahme der Bereitschaftsstufe 1 ohne die Herstellung der Startbereitschaft der Fla-Raketen. Das Signal kündete den Anflug der SR-71 an. Den festgestellten Umständen nach flogen diese Maschine entsprechend der Wetterlage ein- bis zweimal in der Woche ihren Einsatz. An Wochenenden und international üblichen Feiertagen (Ostern/Weihnachten usw.) blieb es ruhig, wahrscheinlich wußte die Gegenseite, daß die LSK/ LV (Luftstreitkräfte/Luftverteidigung) der Warschauer Vertragsstaaten an diesen Tagen noch argwöhnischer wachten, als sonst üblich. Sie nahmen allerdings auch keine Rücksicht, wenn in den FRA Politunterricht auf dem Dienstplan stand, der doch von keinem gestört werden durfte. Hatte über mehrere Tage eine Schlechtwetterfront einen Einsatz der SR-71 nicht zugelassen und kündete der Wetterbericht nun Sonnenschein an, so war mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, daß die SR-71 Aufklärung flog. Um die Mittagszeit, die in Großbritannien wahrscheinlich noch bevorstand, starteten sie zu ihren Aufklärungsflügen. Etwa in einer Stunde flogen sie ihre Aufklärungsstrecken ab. Der Anflug erfolgte über die Nordsee und Dänemark bis etwa in den Raum über Kiel, wo sich die Route teilte, entweder auf die Aufklärungstrecke 2 (Ostseeküste bis Leningrad/ Petersburg) bzw. Aufklärungstrecke 5 (Westgrenze der DDR, Schleife bei München). Der Abflug geschah auf gleicher Strecke. Die FRA wurden in der Regel so alarmiert, daß sie rechtzeitig die Bereitschaftsstufe 1 einnehmen konnten. Im Normalfall flog die SR-71 dann trotz ihrer hohen Marschgeschwindigkeit von etwa 2500 km/h noch in einer Entfernung, die ihre Verfolgung auf den

Sichtgeräten der Raketenleitstation noch nicht ermöglichte (max. Entfernung 150 km). Das führte unter den Soldaten immer wieder zu Spekulationen, mit welchen Mitteln es wohl gelang, die SR-71 so zeitig zu orten (Satellit, Aufklärungsschiffe in der Nordsee, Funkmeßstationen mit extremer Reichweite). Ganz selten erfolgte die Alarmierung erst, wenn die SR-71 bereits in den Vorbeiflug übergang. Die verspätete Alarmierung beruhte wohl auf menschlichem Versagen. Es zeigt deshalb auch, mit welchen Mitteln die SR-71 so früh geortet werden konnte, mit Funkmeßstationen des Typs P-14 (F) (Meterstationen, max. Reichweite je nach Variante 600 km und darüber). Die von den sowjetischen und deutschen Funktechnischen Posten übermittelten Daten des Flugweges der SR-71 und des "Eigenen" (MiG-25) wurden von den FRA der 3.LVD insbesondere in den Funknetzen der LVD (FN 460/461) genutzt. So konnten auf den großen Planchetts der Gefechtsstände beide Flugwege nachgezeichnet werden. Wenn die MiG-25 in Finow startete, flog sie nicht direkt der SR-71 entgegen, sondern schlug einen Kurs ein, der anfangs rechtwinklig zum Flugkurs des Aufklärers lag. In einer großen Hundekurve näherte sie sich dann von unten und hinten der SR-71, allerdings parallel versetzt entsprechend des Verlaufs der Staatsgrenze, um sich dann wieder in einem großen Bogen dem Heimatflugplatz zu nähern.

Das Signal "Jastreb" löste bei den Soldaten der diensthabenden Besatzungen stets Emotionen besonderer Art aus, hatte man es doch tatsächlich mit einem richtigen Luftgegner zu tun. Das brachte Abwechslung in das zermürbende Abwarten des DHS, zumal der Gegner ins elektronische Visier genommen werden konnte. Wenn es die Wetterlage gestattete (klare Sicht, kein Dunst) und die SR-71 nahe genug heran war, sahen die Funkorter den dunklen Punkt am Himmel sogar mit der teleoptischen Kamera. Die Reflektionsfläche der SR-71 war zumindest so groß, daß sie schon in Entfernungen zwischen 100 und 150 km von den Raketenleitstationen begleitet werden konnte. Ein angeblicher Unsichtbarkeitseffekt (STEALTH-Effekt) bei der SR-71 wurde zumindest bei dem Einsatz der Fla-Raketen-Komplexe S-75 "Wolchow" nicht festgestellt. Wenn in den ersten Jahren des Erscheinens der SR-71 das Abstrahlen mit eigenen Funkmeßmitteln untersucht war, mit Ausnahme der FRA-eigenen Rundblickstation P-12/P-18, änderte sich das bald. Die SR-71 nutzte man als willkommenes Zieldarstellungsmittel, welches in dieser Höhe und Geschwindigkeit sonst in dieser Region nicht flog. Nach dem ersten Auffassen und dem Feststellen der Flugparameter, schaltete man die RLS (Raketenleitstation) ab, drehte sie vom Ziel weg, um dann erneut das Auffassen des Ziels SR-71 zu wiederholen.

Im Jahre 1989 stellte die USAF aus Kostengründen die Flüge der SR-71 ein. Die Aufklärungsergebnisse erbrachten inzwischen Satelliten mindestens ebenso gut. Im Herbst 1989 verlegten die sowjetischen MiG-25 aus Finow/Eberswalde zurück in ihre Heimat.

Burghard Keuthe



Die MiG-25 wurden in verschiedenen Varianten gebaut. Hier die Aufklärerversion auf dem Flugplatz Werneuchen bei Berlin.

Foto: Edition Freundt, Sowjetische Fliegerkräfte Deutschland 1945-1994.

Der S-125 „Newa“ im Wandel der Zeit



Auf der russischen Luftfahrtschau 1999 in Moskau wurde der oben abgebildete Fla-Raketen-Komplex vorgestellt: Petschora 2. Der Name "Petschora" wird den Insidern der Luftverteidigung der DDR noch bekannt sein, nannte sich doch so eine ältere Variante des S-125 "Newa". Einige bauliche Elemente kommen dem Betrachter des Bildes nun auch bekannt vor. Eine Zwillingsstartrampe des "Petschora" wurde auf einen schweren Lkw gesetzt, um damit offensichtlich die Mobilität des Fla-Raketenkomplexes zu erhöhen. Im Prinzip wurde ein alter, seit den 60er Jahren gebauter FRK im größeren Umfang modernisiert. Das ist vor allem kostensparender, als die Entwicklung eines neuen Fla-Raketensystems. Angaben über die Gefechtseigenschaften des Komplexes wurden nicht veröffentlicht. Der Weg der Modernisierung und erhöhten Mobilität des S-125 wurde bereits mehrfach besprochen, wie es die nachfolgenden Bilder zeigen. Als Basisfahrzeug für die Vierlings-Startrampe dient in der polnischen Armee ein T-55. Auch der MAS-543 findet Verwendung.



Das Küstenraketen-System "Rubesh"

Als im Jahre 1991 dem Kommandeur des Marinekommandos Rostock der Bundesmarine das Küstenverteidigungssystem RUBESH erstmals vorgeführt wurde, bezeichnete er seine Erkenntnisse als "Beeindruckend". Damit hatte er sicher recht, denn es gab im NATO-Ostseeraum nichts Vergleichbares. RUBESH war ein mobiles Verteidigungssystem, das aus dem Küstenstreifen heraus gegnerische Überwasserziele bis zu einer Tiefe von rund 10 Kilometern bekämpfen sollte. Bevorzugte Ziele waren schnelllaufende Ziele wie gegnerische FK-Schnellboote.

RUBESH wurde auf Empfehlung des sowjetischen Marshalls Kulikow in der DDR eingeführt, der Zulauf begann 1980. Interessant ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass die SU dieses System erst später als der "kleine Bruder DDR" zum Einsatz brachte. Am 1. November 1983 wurde dann das Küstenraketenregiment 18 aufgestellt. Der Standort war Schwarzenpfost, ca. 15 km vor Rostock in einem Waldstück von ca. 450 000 m² Größe liegend. Insgesamt sollten zur Ausrüstung des Regiments 12 mobile Rampen gehören. Diese waren wiederum in 3 Abteilungen aufgliedert, die 1990 aber noch nicht komplett waren. Zu diesem Zeitpunkt waren erst 10 SSR mit je 2 FK einsatzbereit. Zwei SSR befanden sich im "Diensthabenden System (DHS)". Das 376 Kilogramm schwere Gefechtsteil der Rakete P21 enthielt rund 300 Kilogramm TGAG-5, ein Sprengstoffgemisch aus Trotyl, Hexagen und Aluminium. Als Starttriebwerk war ein Feststoffbooster (7 lange Pulverstangen) vorhanden. Das Marschtriebwerk der Rakete wurde durch flüssige Komponenten angetrieben (Oxydator und Brennstoff im Verhältnis 3:1). Der Oxydator (Melange 20K) bestand aus einem konzentrierten Salpetersäuregemisch. Der Stoff ist sehr toxisch und ätzend. Deshalb waren die Rohrsysteme der Betankungs- und Transporttechnik aus Chrom-Nickel und Vanadiumlegierungen gefertigt. Der Brennstoff (Samin) war ein organisches Gemisch auf Aminbasis und sehr giftig. Der Umgang mit den Treibstoffkomponenten erforderte umfangreiche Schutz- und Sicherheitsmaßnahmen. Bei den amerikanischen Versuchen wurde auch die Flughöhe der Rakete auf 15 Meter gesenkt (VM-Standard war 50 bzw. 25 Meter). Damit ist der Flugkörper für das Abwehrradar noch schwerer zu orten. Einzig durch Artillerie oder Luftabwehrraketen ist eine Zerstörung möglich. Das Gros der mobilen Startrampe, Raketen P21 und Zubehörtechnik traten auf

dem RO-RO-Schiff "American Condor" eine Reise zur Testbasis der US-Navy bei Pt. Mugu (Kalifornien) an. Hier fanden in der folgenden Zeit umfangreiche Versuche mit teilweise überraschenden Ergebnissen statt. Je eine weitere Startrampe soll sich in Großbritannien und in Israel befinden. Das Militärhistorische Museum in Dresden besitzt ebenfalls eine selbstfahrende Startrampe (SSR). Diese ist zurzeit leider noch nicht zu besichtigen, für die Zukunft ist aber eine öffentliche Ausstellung geplant. Das Gelände des KRR 18 bei Schwarzenpfost ist längst bräunlich, nichts erinnert mehr daran, dass hier einmal eine Elite-Einheit der NVA stationiert war.

| | SS-N-2C (P21) | HARPOON RGM-84A |
|-----------------|------------------|--------------------|
| Durchmesser | 0,75 m | 0,34 m |
| Länge | 6,60 m | 4,60 m |
| Gewicht | 2585 kg | 620 kg |
| Geschwindigkeit | 0,9 Mach | 0,85 Mach |
| Reichweite | 45 sm | 80 sm |
| Zielsuchsystem | Radar | Radar |
| Gefechtsladung | ca. 300 kg | ca. 230 kg |

Ausführlich in:

Verlag Edition Ost "Eine Elite-Einheit der NVA rüstet ab", Autor Klaus-Peter Götde, letzter Kommandeur des Küstenraketenregiments-18.

Impressum

Herausgeber; Herstellung:

Gemeinschaft der 13er e.V., Parchim

Auflage: 100

Geschäftsadresse und -konto:

Wilfried Rühle

Putlitzer Straße 17 • 19370 Parchim

Tel. 0 38 71 / 44 12 43

E-mail: Wilfried.Ruehe@t-online.de

Sparkasse Parchim-Lübz

Konto-Nr.: 119 100 17 13

BLZ: 140 513 62

Redaktion:

Burghard Keuthe

Hauptstraße 24 • 19372 Wulfsahl

Redaktionsschluß: 28.2.2002

Preis: 0,25 EUR

Für Mitglieder kostenlos.

Vervielfältigung, auch auszugsweise, ist nicht gestattet.

Foto: Sammlung Kutzsch

