

Antonow An-26 Curl

Dan Löffler

In den Weiten Russlands gibt es kaum befestigte und gut ausgebaute Landeplätze für Transportflugzeuge. Trotzdem musste die Versorgung entlegender Gebiete ebenso gesichert sein wie die taktische Verlegefähigkeit der Streitkräfte, die im Kriegsfall auf genau diese Landebahnen angewiesen wären. Deshalb wurde ein Flugzeug in Auftrag gegeben, dass auf diese Einsatzmerkmale zugeschnitten sein sollte.



Das mittlere Transportflugzeug Antonow An-26 (Nato-Codename Curl) basiert in wesentlichen Elementen auf dem Vorgängermodell An-24, das bereits Ende der fünfziger Jahre konzipiert wurde. Bei der Weiterentwicklung zur An-26 fanden ca. 80 % der Baugruppen des Vorläufers Verwendung. Die AN-24 T und die An-24 RT hatten als unmittelbare Vorläufer der An-26 bereits eine Ladeluke im Heck, das beim der Curl jedoch völlig überarbeitet wurde um eine größere Ladeluke aufnehmen zu können. Abgehoben ist die An-26 erstmals am 21. Mai 1969, kurz bevor sie der Öffentlichkeit im gleichen Jahr beim Pariser Luftfahrtsalon vorgestellt wurde. Die Serienproduktion begann im Jahr 1970.

Die in Halbschalenbauweise gefertigte An-26 ist ein freitragender Ganzmetall-Schulterdecker mit v-förmigen Tragflächen. Der Holmkasten im Tragwerk ist in Integralbauweise konstruiert und dient als Kraftstofftank. Zudem können die Außenflügel zur Enteisung beheizt werden. Das Bugrad des einziehbaren, robusten Fahrwerks ist doppelt bereift und die Hauptstreben besitzen Zwillingsräder, die mit Scheibenbremsen versehen sind. Dadurch sind auch Starts und Landungen auf Rasenplätzen mit relativ niedriger Bodenfestigkeit möglich, wie man sie oft nicht nur in Russland findet. Die, zu dieser Zeit, umfassende Avionikausrüstung beinhaltet ein Entfernungsmesssystem auf Funkbasis, einen Radarhöhenmesser und ein instrumentengestütztes Landesystem (ILS). Dadurch war die An-26 bei Tag und Nacht und bei nahezu jedem Wetter operationsfähig.

Die An-26, auch liebevoll „Anna“ genannt, wird von zwei Iwtschenko-Propellerturbinen vom Typ AI-24WT mit je 2075 kW und einem Tumanski-Strahltriebwerk RU-19A-300 mit 7,85 kN Leistung angetrieben. Die Haupttriebwerke sind mit Vierblatt-Verstellpropellern

ausgerüstet, die eine Segelstellungseinrichtung besitzen und auch zur Verkürzung der Landerollstrecke genutzt werden. Die Strahltriebwerke sind im hinteren Teil der rechten Triebwerksgänge untergebracht und dienen zur Verkürzung der Startstrecke, dem schnelleren Steigflug und der Erzeugung von autarker Bordenergie zum Anlassen der Haupttriebwerke.



Zwischen den beiden Heckstabilisierungsflächen befindet sich eine, nur 1,54 m über dem Boden als hydraulisch betätigte Laderampe ausgebildete, Heckluke mit den Ausmaßen 3,4 m mal 2,4 m. Diese kann sowohl am Boden als auch in der Luft unter den Rumpf gefahren werden. Über die abgeklappte Laderampe können Geländewagen oder Geschütze in den hermetisierbaren Frachtraum fahren. An dessen Seiten befinden sich Klappsitze für 39 voll ausgerüstete Soldaten oder 30 Fallschirmjäger. Mit Hilfe des Bordkrans können sperrige Gegenstände bis zu einer Masse von 1,5 t an Bord gehievt werden. Das Spill oder das Förderband im Boden bringt die Fracht bis zu dem Punkt im Flugzeug, an dem sie verzurrt werden soll. Die Fracht lässt sich so auf dem Boden verteilen, dass sie mit der gewünschten Zeitdifferenz aus der geöffneten Ladeluke (an Fallschirmen oder im Tiefstflug auch ohne) abgeworfen werden kann. In der Sanitätsversion bietet die An-26 Platz für 24 Tragen und einen Begleiter. Innerhalb von 30 min lässt sich die, in der Wartung recht anspruchslose, Maschine von einer Variante in die andere umrüsten. In China wird die An-26 unter der Bezeichnung Y-7H hergestellt. Mehr als 1100 Exemplare wurden bisher gebaut und in über dreißig Länder exportiert

Deutsche „Annas“:

Die NVA stellte zwischen Dezember 1980 und April 1986 insgesamt 12 An-26 bei der Transportfliegerstaffel 24 (TS-24) in Dresden-Klotsche in Dienst. Die Bundeswehr übernahm am 3. Oktober 1990 alle 12 Maschinen von der NVA und setzte sie weiterhin von Dresden-Klotsche aus ein. Mit Gründung des Luftransportgeschwaders 65 (LTG 65) zum 1. Oktober 1991 in Neuhardenberg entstand als Außenstelle damit offiziell die Luftransportgruppe Dresden-Klotsche. Die Maschinen erhielten von der Verkehrszulassungsstelle die Kennzeichen 52+01 bis 52+12. Zu den spektakulären Einsätzen der An-26 zu NVA-Zeiten zählen die Hilfsflüge nach Afrika anlässlich der Dürrekatastrophen zwischen 1984 und 1988. Unter extremen Wetterbedingungen bewährte sich die wartungsarme An-26 auch auf über 2000 m Meereshöhe gelegenen Landeplätzen im Hochland Äthiopiens. Bei der Bundeswehr wurden nur sporadisch Langstreckenflüge durchgeführt. Zum ersten Auslandseinsatz kam es im Dezember 1990, als Decimomannu auf Sardinien angefliegen wurde. Im Wesentlichen wurden die „Annas“ im Fracht- und

Passagierdienst für das Lufttransportkommando und das Bundeswehrkommando Ost eingesetzt. Im Verlauf der kurzen Dienstzeit bei der Bundeswehr wurde eine der zwölf Maschinen (52+10) im Januar 1992 bei einer harten Landung in Friedrichshafen so stark beschädigt, dass sie später abgeschrieben und verschrottet werden musste. Obwohl die An-26 technisch gesehen noch ein längere Lebensdauer gehabt hätte, wurden bis Ende 1992 zehn An-26 außer Dienst gestellt. Die 52+09 (An-26SM) verlieb als Funkmessflugzeug zur Überprüfung der Navigationsanlagen der Flugplätze Holzdorf, Laage, Neuhardenberg, Preschen und Manching noch bis Mitte 1994 im Flugdienst. Mit der Auflösung des LTG 65 im Juni 1993 wurde sie bestandsmäßig für ihr letztes Dienstjahr noch dem JaboG 32 zugeschrieben, bevor sie in das Luftwaffenmuseum in Berlin-Gatow überführt wurde. Drei weitere Maschinen gingen an Luftfahrtmuseen in Hermeskeil, Sinsheim und Seifertshofen. Die restlichen sieben Maschinen wurden im April 1993 über die VEBEG nach Pechora, Komi ASSR/Russland, verkauft.



Versionen:

An-26 "Curl-A": militärischer Transporter; in der DDR auch als **An-26T**

An-26 "Stab": zwölf Passagiersitze und zusätzlichen Tischen im vorderen Rumpfbereich; in der DDR auch als **An-26S** oder **An-26ST** bezeichnet

An-26B: verbesserte Version der An-26 mit mechanisierten Bordeinrichtungen zur schnellen Be- und Entladung und der Möglichkeit zum Transport von Luftcontainern

An-26RT: fliegende Relaisstation

An-26RTR "Curl-B": elektronische Aufklärung

An-26RR: in der Lage radioaktive Strahlung aufzuspüren

An-26REP: Version für die elektronische Kriegsführung mit den Komplexen SPS-151 und SPS-153 zur Radarstörung, und ASO-2I-Je7P zur Infrarotstörung

An-26SM: Bezeichnung für die An-26 der DDR und der Tschechoslowakei mit dem elektronischen Aufklärungssystem "Diskant"

An-26Sch: Ausbildungsversion für Navigatoren

An-26KPA: Umgebaute An-26 als Mess- und Eichflugzeug für Navigationshilfen

An-26Z: umgebaute An-26 für die Luftaufklärung und der Gefechtsbeobachtung

An-26 "Nelmo": umgebaute An-26 mit dem Komplex "Nelmo" für die Eisbeobachtung

An-26 "Sfera": umgebaute An-26 als Forschungsflugzeug für die Ukraine

An-26 "Wita": Sanitätsflugzeug für die ukrainischen Luftstreitkräfte

Y-7H: chinesischer Lizenzbau der An-26

Technische Daten:

Besatzung:	4 Mann
Spannweite:	29,2 m
Länge:	23,8 m
Höhe:	8,6 m
Tragflügelfläche:	74,98 m ²
Antrieb:	2 Iwtschenko AI-24WT + 1 Tumanski-Strahltriebwerk RU-19A-300
Leistung:	2 x 2075 kW + 1 mal 7,85 kN
Leermasse:	15 400 kg
Max. Startmasse:	24 000 kg
Max. Nutzlast:	5 500 kg
Höchstgeschwindigkeit:	540 km/h
Reisegeschwindigkeit:	430 km/h
Dienstgipfelhöhe:	8 100 m
Reichweite (mit 2,2 t):	2 250 km

