



## Von unserer Wahlversammlung am 27. September

Liebe Kameraden,  
 unsere letzte Mitgliederversammlung mit Wahl des Vorstandes fand 2010 statt. Heute meinen wir, ist wieder die Zeit gekommen, einen neuen Vorstand zu wählen. Unsere Gemeinschaft hat sich durch vielfältige Aktivitäten stabil entwickelt. Unser gemeinsames Bemühen, unsere Geschichte und unser aktives militärisches Leben unverfälscht darzustellen und den Kameraden und anderen Ehemaligen mit den verschiedenen Veranstaltungen eine kleine Heimstatt zu geben, ist uns insgesamt weiter gut gelungen. Wir sind niemals in Nostalgie verfallen, sondern wir legen immer Wert auf eine kritische Sicht unserer Geschichte. Unsere Präsenz im Internet auf der HP "DDR-Luftwaffe.de" konnten wir Schritt für Schritt ausbauen, so dass wir weit über unseren kleinen Horizont hinaus bekannt sind. Unsere Vereinszeitung "Der Kanonier" wird von hunderten Lesern gern gelesen. Die vor drei Jahren angekündigten großen Vorhaben die Herausgabe des Buches über unser Regiment und die Konferenz 50 Jahre FRT/FRR-13 haben wir realisiert.

Die Konferenz vor einem Jahr ist insgesamt sehr gut angekommen. Viele Ehemalige der FRT und des FRR trafen sich nach vielen Jahren wieder. Die inhaltliche Gestaltung der Konferenz war insgesamt ausgewogen. Leider wurden nicht alle Bereiche dargestellt, was auch durch einige Teilnehmer im Nachhinein kritisiert wurde. Die Broschüre mit den Diskussionsbeiträgen wurde sehr gut angenommen. Ungebrochen ist auch das Interesse an der Gesamtausgabe des Kanoniers. Leider ist der Preis für den Druck sehr stark angestiegen. In Zukunft müssen wir zwei Ausfertigungen drucken lassen, weil das Binden aller Ausgaben in einer technisch nicht mehr möglich ist. Unsere Vereinszeitung "Der Kanonier" erscheint 3-4x jährlich. Burghard Keuthe und mehrere Zuarbeiter bemühen sich sehr mit aktuellen Beiträgen und Informationen die Leser zu befriedigen. Mehr Beiträge unserer Kameraden wären wünschenswert.

Wir glauben, dass die Durchführung der Familientreffen alle zwei Jahre eine richtige Entscheidung war. Bewährt haben sich ebenfalls die Stammtische. Das Bedürfnis der Teilnehmer ist zu sehen, sich miteinander auszutauschen, zu reden und dabei ein Gläschen zu trinken. Mehrere thematische Abende, wie die Vorträge von Bernd Biedermann und von Dieter Lehmer sind gut angekommen. Zweimal waren wir in Sanitz zum Tradi von Barbara und Bernd Kirchhainer und zur Eröffnung der Ausstellung in Sanitz. Hut ab. Was Kirchhainers und noch weitere Helfer dort leisten ist schon beeindruckend. Die Fahrten nach Berlin zum Friedrichstadt-Palast sind weiter sehr beliebt. Zwei Fahrten haben wir seit 2010 durchgeführt.

### Jubilare der 13er im Jahre 2014

1. Jürgen Nieswandt	19.02.1954	60.
2. Klaus-Peter Zeglin	26.03.1944	70.
3. Norbert Hentschel	06.05.1954	60.
4. Hartmut Günther	28.06.1939	75.
5. Ulrich Schoetz	17.08.1934	80.
6. Bernhard Meier	28.08.1934	80.
7. Eberhard Hauenschild	04.10.1934	80.

### Stammtischtermine im 1. HJ 2014

14.02., 14.03., 25.04., 23.05.

jeweils 19.00 Uhr im Bahnhofshotel Parchim

Im Januar treffen wir uns wieder zum Kegeln. Termin steht noch nicht fest. An die Parchimer werden dazu Einladungen verschickt.

Die jährlichen Grillabende wurden in der Regel gut besucht. In der Gaststätte "Zur Gurke" werden wir immer gut bewirtet. Das könnten wir auch so weiter machen. Der Vorstand traf sich jährlich 4-mal und diskutierte die Vorhaben der Gemeinschaft und legte die notwendigen Maßnahmen fest. Am 14.04. wurde unser Werner Baumgart 80 Jahre alt. Wir realisierten unseren Beschluss und ernannten ihn zum Ehrenmitglied unserer Gemeinschaft. Wie hat sich nun unser Mitgliederstand entwickelt? Mitglieder 2004: 34, 2006: 37, 2010: 48, 2013: 57.

Neu aufgenommen wurden Katja Seeger, Wolfgang Fiedler, Peter Kraus, Siegfried Schwartz, Bernd Letsch, Joachim Reimer, Renè Nitzsche, Kurt Kronig und Peter Veith. Es gibt noch erhebliche Reserven, Mitglieder zu gewinnen. Wir müssen Ehemalige direkter ansprechen, unser Vereinsleben noch besser darstellen und gewinnender werben. Für die nächste Zeit haben wir geplant: monatliche Stammtische von Oktober bis Juni auch thematisch, Kegeln im Januar, Grillabend im August/September, alle 3-4 Monate ein "Kanonier", eine Fahrt nach Potsdam zu den Schlössern mit Dampferfahrt im Juni. Die Wahl des neuen Vorstandes im schönen Obstgarten der Matzlower Gaststätte erbrachte folgendes Ergebnis: Alle Mitglieder des alten Vorstandes arbeiten wieder im neuen Vorstand. Weitere Kandidaten für den Vorstand hatte es nicht gegeben. Das spricht für das Vertrauen, welches unsere Mitglieder dem Vorstand entgegen bringen. Dafür ein herzliches Dankeschön. Es gab eine Veränderung: Hartmut Günther ist nunmehriger Stellvertreter des Vorsitzenden.

Wilfried Rühle





Seite 2, oben: Die Hauptversammlung des Vereins führten wir im Obstbaumgarten der Gaststätte durch. Die Kanoniere vom Schützenverein aus Matzlow/Garwitz donnerten das Familientreffen ein. Mittlere Reihe: Manfred Egerland nebst Frau beim Tanz. Zum ersten Mal zum Familientreffen - hier im Bild Familie Kummerlöv im Gespräch mit Frau Lehmer (stehend, ehedige 132er). bzw. auf Seite 5: Peter Ganß (neben Rolf Stiehler). "Mäcki" Zahn und Hans-Otto König mit Ehefrauen (alles ehem. 132er). Bauchredner Eddy zeigte sein Können. Gruppenbild "alter" Kameraden. Unten das obligatorische Gruppenbild aller Teilnehmer.



Am 14. September 2013 tagte im Luftfahrtmuseums in Finowfurt eine Zeitzeugenkonferenz zum Thema "Luftaufklärung und Luftspionage im Kalten Krieg". Wie in der Vorbereitung der Konferenz zu ersehen war, sollte im Vordergrund eigentlich die Thematik "SR-71 und MiG-25" stehen. Leider sagte der eingeladene SR-71-Pilot Graham ab. Der frühere Stabschef der in Finowfurt bis 1989 stationierten MiG-25-Staffel, OSL a.D. Cholod, war hingegen anwesend und sprach als Zeitzeuge über seinen Einsatz in der DDR. In seinen Spuren trat der russische Oberst a.D. Agarew auf, der in seiner Dienstzeit bei der sowjetischen Funkaufklärung auf dem Brocken eingesetzt war. Weitere Diskussionsredner waren:

Oberst a.D. Bernd Biedermann - Aspekte der militärischen Lage in den 80er Jahren und die Rolle der Luftaufklärung

OSL a.D. Ulrich Scholz (Phantom-, Tornado-Pilot) - Die Bedeutung der Luftaufklärung in der NATO

Hans-Jürgen Ernst - Einsatzcharakteristik der SR-71

OSL a.D. Wolf Dietze (MiG-23-Pilot)- Das Diensthabende System der LSK/LV

OSL a.D. Jochen Missfeldt (Phantom-, Starfighter-Pilot) - Luftaufklärung in der BuWe

Major a.D. Burghard Keuthe (Fla-Raketenregiment 13) - Einsatzmöglichkeiten des Fla-Raketenkomplexes S-75 gegen SR-71.

Die Konferenz fand in einem für diese Zwecke hergerichteten Shelter (NVA-Bezeichnung - GDF, geschlossene Deckung für Flugzeuge, im Gegensatz zu den ODF - offene Deckung) statt. Somit war eine eigentümliche Atmosphäre geschaffen, sicherlich ungewollt dem Thema

der Konferenz angepasst. Die Akustik bei den mächtigen Toren im geschlossenen Zustand ließ allerdings zu wünschen übrig. Trotz des Fehlens eines SR-71-Piloten lieferte die Konferenz den zahlreichen Gästen und anwesenden Luftfahrtjournalisten bisher ungekannte Informationen und viele Anregungen zur weiteren Forschung. Während der Konferenz erfolgte der Verkauf von Luftfahrtliteratur. Ein Buch soll dabei besonders hervorgehoben werden. Sein Titel lautet: "An der Grenze - das Schicksal eines

Menschen im Kontext des Kalten Krieges". Mit der "Grenze" ist die Staatsgrenze der DDR zur BRD gemeint. Von den Angehörigen der Gruppe der sowjetischen Streitkräfte in Deutschland wurde sie gern und oft als "Front/Frontlinie" angesehen und so auch genannt. Das Buch vereint an sich zwei Bücher in einem. Der erste Teil ist in russischer Sprache gedruckt, der anschließende zweite beinhaltet die deutsche Übersetzung. Dort ist die "Grenze" mit "Verteidigungslinie" übersetzt. Im Mittelpunkt des Buches steht eben dieser Cholod, der als Jagdflieger im 787. Jagdfliegerregiment in Finowfurt stationiert war und als Zeitzeuge während der Konferenz sprach. Zu den Autoren gehörte bereits der oben genannte Oberst a.D. Agarew und außerdem als Dolmetscher Roland Großer, Generalmajor a.D. (Chef Raketenruppen NVA). Das Buch trägt die ISBN 978-580877-200-0, erschien 2013 im Verlag "Das russische Wort". Es dürfte auch über das Luftfahrtmuseum in Finowfurt (16244 Schorfheide, OT Finowfurt, Museumsstraße 1) zu beziehen sein.

Die Ausführungen der beiden Diskussionsredner Agarew und Cholod beruhten im Wesentlichen auf dem Inhalt des Buches, worin das Eingehen auf den Einsatz der MiG-25 nach Meinung vieler der Anwesenden zu kurz kam. Doch genauer wollte sich der ehemalige Pilot Cholod nicht äußern, aus welchem Grund auch immer. Trotzdem ist das Buch ein Zeitdokument der besonderen Art und daher möglichen Interessenten sehr zu empfehlen. Im Museum Finowfurt konnte es für 20,- EUR erworben werden, wobei die Autoren nach Wunsch eine Widmung dazu gaben. Derzeit stehen im Internet russische Videos (in russischer Sprache) zur Entwicklung und zum Einsatz der MiG-25 unter dem Link:

Teil-1: [http://www.youtube.com/watch?v=As7Xi\\_mwEKU](http://www.youtube.com/watch?v=As7Xi_mwEKU)

Zu beachten ab Minute 32:42!! Bombenwurf bei 2500 km/h aus 20.000 m! Die Werneuchener MiG-25-Piloten übten dies.

Teil-2: <http://www.youtube.com/watch?v=aFSjRFEJ7Qo>

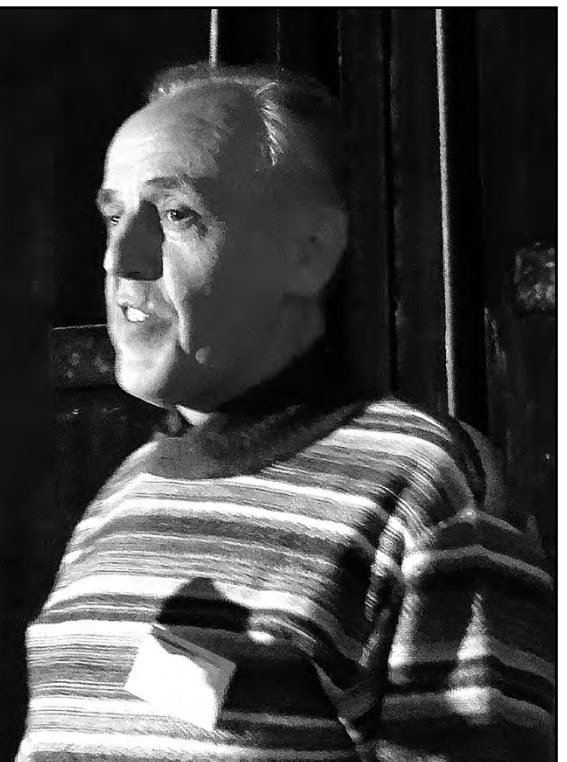
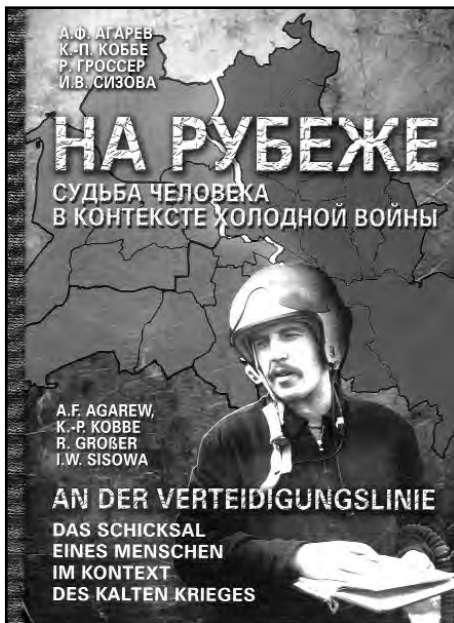
Die Videos sind eine ausgezeichnete Ergänzung zur Zeitzeugenkonferenz, insbesondere zum Einsatz der MiG-25 gegen die SR-71. Und hier wird genauer auf die durch Cholod offen gelassenen Fragen eingegangen, z.B.: Wie erfolgte die Führung eines Abfängers bei der automatisierten Jägerleitung.

Man merkte es dem Verlauf der Konferenz an, die Organisatoren besaßen Talent und Übung bei der Durchführung einer solchen Veranstaltung. Es war allein schon der Versuch des Zusammenführens ehemaliger Piloten der sich einst feindlich gegenüberstehenden Armeen höchsten Lobes wert. Ein Dank daher an alle Organisatoren.

Burghard Keuthe

**Fotos von oben:**

**Titelseite des Buches. Rechts Alexander I. Cholod während der Konferenz, links: Blick in die GDF, in der die Konferenz tagte.**



## Die Überführung eines Autodrehkranes K-61 nach Leipzig-Engelsdorf und zurück

### Die Hinfahrt

In der Nacht zum 29.12.1966 war ich aus dem Weihnachtsurlaub nach Stallberg, FRR-17, zurückgekehrt. Am nächsten Tag erhielt ich die Aufgabe, einen Autodrehkran K-61 nach Leipzig-Engelsdorf zur mittleren Instandsetzung zu überführen. Zum Kran gehörte ein Zwischenstück zur Verlängerung des Kranauslegers. Der musste mit einem gesonderten Fahrzeug transportiert werden. Für dieses Kfz, ein G-5, wurde ich als Fahrzeugverantwortlicher befohlen. Mit der Vorbereitung des Kfz auf die Fahrt hatte ich nichts zu tun, das erledigte mein Zugführer.

Am 29.12., morgens um 8.00 Uhr, traten wir die Fahrt nach Leipzig an. Der K-61 mit Kranführer und Zugführer fuhr als erstes Fahrzeug, der G-5 mit meinem Kraftfahrer und mir als zweites. Vor uns lagen rund 400 km. Kurz vor Pasewalk bemerkte ich im Rückspiegel, dass der rechte Außenreifen der Hinterachse unseres Fahrzeuges offensichtlich einen Platten hatte. Durch Lichthupe verständigten wir uns. Bei einem kurzen Halt begutachteten wir den Schaden. Da wussten wir noch nicht, was auf uns zukommen würde. Wir beschlossen erst einmal, an der Tankstelle Prenzlau die Räder zu wechseln. Doch der Aufenthalt an der Tankstelle dauerte länger als gedacht. Das Außenrad war falsch montiert worden. Wir kamen nicht an das Ventil des Innenrades heran. Wir besaßen keinen passenden Radmutter Schlüssel. Bis Prenzlau hatten wir gerade einmal 30 km geschafft. An der Auffahrt Gramzow zur A11 trennten wir uns. Der Zugführer fuhr mit dem angeschlagenen G-5 nach Pinnow in das dortige Instandsetzungswerk und ich mit dem K-61 weiter auf der Autobahn bis Schwanebeck. Nach weiteren zwei Stunden traf dort mein Zugführer mit dem G-5 ein.

In Ludwigsfelde ging der Dieselkraftstoff zur Neige. Wir führten 300 l DK mit. 100 l aus fünf Kanistern wurden in den Tank des K-61 gefüllt. Wir überschlugen nun vorsichtshalber unseren unvorschriftsmäßigen Spritverbrauch für die Reststrecke und den Rückmarsch des G-5 von Leipzig zum Standort und stellten fest - der Diesel reichte nicht. Karte heraus und nachgesehen, wo die nächste infrage kommende Dienststelle lag - das war Brück. Dort angekommen tankten wir beide Fahrzeuge und die fünf Kanister auf. Dadurch ging eine weitere Stunde verloren.

Kurz vor der Abfahrt Klepzig auf der A-9 schlug die Defekthebe erneut zu. Die Motortemperatur stieg plötzlich an. Wir suchten bei herrlichem Mondschein und -2°C nach dem Fehler und fanden ihn recht schnell. Eine Schlauchschelle an der Wasserpumpe hatte sich gelöst. Das Anziehen der Schelle war nicht das Problem, wohl aber - wo bekommen wir jetzt das fehlende Kühlwasser her? Zu dieser Zeit beherrschten wir die Autobahn ganz allein. Wir betankten vorsichtshalber den K-61 und leerten dabei zwei Kanister. Dann schauten wir uns die Gegend an. In der Wiesenlandschaft musste doch irgendwo ein Tümpel Wasser zu finden sein. Mit den beiden leeren Kanistern machten wir uns auf den Weg und fanden auch bald einen mit Wasser gefüllten Graben. Aber erst musste die Eisschicht zerschlagen werden. Nach dem vorsichtigen Auffüllen des Kühlwassers konnten wir die Fahrt fortsetzen.

Etwa zwei Stunden später wurden wir zum nächsten Halt gezwungen. Immer wenn der Kraftfahrer auf Fernlicht schaltete, wurde es dunkel. Nach zwei Versuchen mit neuen Sicherungen, die gleich wieder durchbrannten, mussten wir mit Abblendlicht weiter fahren. Müdigkeit stellte sich ein. Dann waren es nur noch 35 km bis Leipzig-Engelsdorf. Doch 8 km vor unserem Ziel kam das, wovon

*Der Kran K-61 sowjetischer Produktion wurde in den TA und FRA für Hebearbeiten an der Fla-Raketentechnik benötigt. Für die Montage/Demontage des Antennensystems der Kabine PA reichte die Länge des Auslegers nicht und es musste jeweils vor Beginn der Arbeiten ein Zwischenstück von ca. 2 m Länge eingebaut werden. Die mittlere Marschgeschwindigkeit war vom Hersteller mit 30 km/h angegeben. Mit ausgefahrenen Stützen konnte der K-61 je nach Anstellwinkel bis zu maximal 6 Tonnen Last heben. Mit der Umrüstung der FRR von Dwina auf Wolchow verschwanden die K-61 und wurden durch den K-162 ersetzt. Der K-61 entstand auf Basis des Kfz MAS-200. Bei Eisenbahntransporten hätte der Ausleger abmontiert werden müssen. Darauf wurde in der NVA verzichtet und die Krantechnik stets im Landmarsch verlegt.*

wir die ganze Fahrt über Angst hatten. Der rechte Hinterreifen des K-61 gab seinen Geist auf. Mit Hilfe der Kranstützen wurde der Kran in Normallage gebracht und die Achse entlastet. Jetzt war Warten angesagt. Nach rund zehn Minuten näherte sich aus Leipzig kommend eine Marschkolonne. "Die bitten wir um Hilfe!" Ich lief auf die Gegenseite der Autobahn und hielt die Kolonne an. Doch jetzt hatte ich ein Problem. Das war eine Kolonne der sowjetischen Armee. Wie verständigen? Der Kommandeur erkannte meine Uniform, stieg aus und besah sich unseren Schaden. Er gab einem Soldaten einen kurzen Befehl und der brachte uns Radmutter Schlüssel und Montierhebel. Während wir angingen, das Rad zu wechseln, rauchte er eine, stieg schließlich in seinen GAS-69 ein und fuhr seiner Kolonne hinterher. Das Werkzeug überließ er uns. Endlich konnten wir die letzten 8 km in Angriff nehmen. Um 3.15 Uhr trafen wir im Werk Leipzig-Engelsdorf ein. Bis zum Arbeitsbeginn um 7 Uhr hatten wir die Möglichkeit, in einem Raum zu ruhen. Der Zugführer übergab den Kran an das Werk und verabschiedete sich in den Urlaub. Wir traten nun die Rückfahrt zu unserem Standort an. Wider unserer Erwartung verlief die ohne Zwischenfall. Gegen 21 Uhr erreichten wir unsere Dienststelle.

### Die Rückfahrt

Ich wurde zur Rückführung des K-61 befohlen, denn schließlich war ich bereits bei der Hinfahrt dabei und kannte die Örtlichkeiten. Zwei Soldaten und ich fuhren mit einem G-5 am 27.02.1967 in Richtung Leipzig-Engelsdorf. Der Kranführer sollte per Bahn nachkommen. Die ganze Vorbereitung lag in meiner Hand.

Im Werk trafen wir ohne bV gegen 16.00 Uhr ein. Dort verbrachten wir auch die Nacht. Am nächsten Morgen kam der Kranführer an. Somit waren wir komplett. Mit der Übernahme des K-61 gab es keine Probleme. Als wir auch das Zwischenstück auf unserem G-5 verladen hatten, begann gegen Mittag die Rückfahrt. Bis zur Autobahnraststätte Niemeck (jetzt abgerissen und in einiger Entfernung als Raststätte "Fläming" neu errichtet) verlief alles außergewöhnlich gut. Als wir die Fahrt fortsetzten, roch es nach Diesel. Wir hielten auf der Standspur an und suchten nach der Ursache. Die Rücklaufdieselleitung war angebrochen. Der Diesel tropfte auf den Auspuff. Daher der Dieselgeruch! Wir stellten weiter fest, dass der Dieseltank ein Leck hatte. Mit Isolierband schützten wir die Leitung vor den Durchbruch. Bis zur Dienststelle in Brück waren es noch 8 km. Dort führte man die Instandsetzung und das Auftanken in knapp zwei Stunden durch. Das habe ich in meiner 26-jährigen Dienstzeit nicht wieder erlebt. Wie lief sie ab? Nach meiner Meldung beim OvD bat ich um Hilfe. Ich musste beide Fahrzeuge an die Dienststelle übergeben, denn wir durften den Spezialpark nicht betreten. Die Werkstatt wechselte die Leitung und tankte auf. Der OvD organisierte inzwischen ein Abendessen. Wir bedankten uns und konnten gegen 20.00 Uhr die Fahrt fortsetzen. Heute kann ich es ja sagen. Um Zeit zu sparen, wurde ein Fahrerwechsel ohne Halt durchgeführt, in der Regel halbstündlich. Zu dieser nächtlichen Zeit gehörte hinter Michendorf die Autobahn uns fast allein. Außerdem führen wir in den 1. März hinein. Um 20.30 Uhr trafen wir glücklich ohne weiteren Zwischenfall an unserem Standort ein. Die Nacht war für mich kurz, denn am nächsten Morgen um 9.00 Uhr wurde ich beim Regimentsappell zum Wachtmeister (Feldwebel) befördert.

Friedhelm Knospe



Der russische Konzern Almas-Antei arbeitet an einer Reihe neuer LV-Systeme, die in nächster Zeit in die Bewaffnung aufgenommen werden sollen. Die Palette reicht von supergroßen FRK (S-400 und weitere) bis zu den FRK superkleiner Reichweite vom Typ "Morpheus". Der auf der MAKS 2013 in Moskau erstmals gezeigte S-350 E gliedert sich als FRK mittlerer Reichweite in diese Reihe ein. Es ist vorgesehen, dass er die im Truppendienst stehenden älteren S-300-Komplexe ersetzen soll sowie einen Teil der Fla-Raketenkomplexe „Buk“ (TLA).

Der S-350 E kann in einem LV-System zum Schutz von administrativen Zentren und Industrie- und Militärobjekten vor massierten Schlägen moderner und zukünftiger Luftangriffsmittel mit Führung von einem höheren Gefechtsstand integriert werden oder selbstständig handeln. Er ist in der Lage, gleichzeitig Schläge von verschiedenen Typen Luftangriffsmitteln aus beliebigen Richtungen (rundum) in allen Höhenbereichen ihres Fluges abzuwehren - von extrem geringen bis zu großen Höhen. Die Gefechtsarbeit des FRK erfolgt vollständig automatisiert. Die Gefechtsbesatzung gewährleistet die Vorbereitung des FRK zur Arbeit und kontrolliert die Gefechtshandlungen.

Zum Bestand gehören:

#### **Gefechtsstand 50K6E**

**Mehrfunktions-Funkmessstation 50N6E**, ein oder zwei Stationen

**Starteinrichtung 50P6E**, bis zu 8, mit jeweils 12 gelenkten Fla-Raketen mittlerer Reichweite 9M96E2

Taktisch-technische Daten:

- Max. Anzahl der gleichzeitig bekämpfbarer Ziele: aerodynamische Ziele 16, ballistische 12

- Max. Anzahl gleichzeitig geführter Fla-Raketen 32
- Vernichtungszone für aerodynamische Ziele: 1,5 bis 60 km Entfernung, von 10 bis 30.000 m in der Höhe
- Vernichtungszone für ballistische Ziele: 1,5 bis 30 km Entfernung, von 2.000 bis 25.000 m in der Höhe
- Zeit der Überführung der Mittel in die Gefechtsbereitschaft aus dem Marsch 5 min
- Gefechtsbesatzung: 3 Mann

#### **Der Gefechtsstand 50K6E**

Der Gefechtsstand ist vorgesehen für die Führung der Mehrfunktions-Funkmessstationen und der Starteinrichtungen des S-350 E. Er gewährleistet das Zusammenwirken mit benachbarten FRK S-350 E und vorgesetzten Gefechtsständen.

- max. Anzahl geführter Ziele 200
- max. Entfernung zu benachbarten Gefechtsständen S-350 E 15 km
- max. Entfernung zu vorgesetzten Gefechtsständen 30 km

#### **Mehrfunktions-Funkmessstation 50N6E:**

Die Mehrfunktions-Funkmessstation ist das wichtigste Element der RLS S-350 E zur Beschaffung von Funkmessinformationen und arbeitet im Rundum- oder Sektorbetrieb. Die Gefechtsarbeit wird vollständig automatisch und ohne Beteiligung von Funkortern bei der Fernsteuerung von einem Gefechtsstand betrieben.

- Maximale Anzahl der begleiteten Ziele im Regime der Trassenbegleitung: 100
- Maximale Anzahl der begleiteten Ziele im Regime der genauen automatischen Begleitung: 8
- Max. Anzahl der begleiteten Fla-Raketen: 16

- Antennen-Drehgeschwindigkeit im Seitenwinkel: 40 U/min
- Maximale Entfernung bis zum Punkt der Führung der Gefechtshandlungen 2 km

#### **Starteinrichtung 50P6E:**

- Die Starteinrichtung gewährleistet den Transport, die Aufbewahrung, die automatische Startvorbereitung und den Start der gelenkten Fla-Raketen.
- Anzahl der gelenkten Fla-Raketen in der Starteinrichtung 12
  - Minimales Intervall zwischen den Starts der Fla-Raketen 2 sec
  - Zeit der Be- und Entladung 30 min
  - Maximale Entfernung bis zum Punkt der Führung der Gefechtshandlungen 2 km

Die hier genannten taktisch-technischen Daten des S-350 E beruhen auf dem Einsatz von zwei Mehrfunktions-Funkmessstationen im Bestand des FRK, vermutlich ist das auch die vorgesehene Haupteinsatzmethode.

Die russische Luftverteidigung verfügt derzeit über mehr als 100 S-300 PS/PM und 5 neue S-400. Die derzeit im Truppendienst stehenden S-300 stammen aus den 70/80er Jahren. Nach einem 2010 geführten Interview (in Argumente und Fakten, Nr. 2, www.aif.ru) mit dem Chef von Almas-Antei, Igor Aschurbeili, gelangte seit 1994 nicht ein einziges System S-300 in die Truppe. Moderne Komplexe dieses Typs wurden seitdem nur für den Export gebaut. Das russische Militär bevorzugt aus finanziellen Gründen die Modernisierung der im Einsatz befindlichen S-300 statt einer Neuausrüstung. Dazu der Kommentar des Chefs von Almas-Antei, Igor Aschurbeili: "Man kann einen Saporoshez (sowj. PKW) modernisieren, wie man will, es wird trotzdem kein Mercedes!" B. Keuthe

*Stand des S-350 E während der MAKS 2013 in Shukowski bei Moskau. Links eine Startrampe mit 12 Raketen, rechts am Bildrand eine Mehrfunktions-Funkmessstation. Der Gefechtsstand (Leitkabine) konnte besichtigt werden, das Interesse war offensichtlich groß.*

*Foto: B. Keuthe*



## 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: W-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: 20.11.2013  
Preis: 0,55 EURO  
Für Mitglieder kostenlos.  
Vervielfältigung, auch auszugsweise,  
ist nicht gestattet.