

Letzte Transall schwebt in die Kaserne

Die letzte Transall C-160, die am 23. November 2021 in Altenstadt gelandet war, hat endgültig ihren Platz in der Luftlande- und Lufttransportschule eingenommen. Per Schwerlastkran wurde die Maschine in Zentimeterarbeit auf das erstellte Fundament gehoben.

VON HANS-HELMUT HEROLD

Altenstadt – Alles, was man sich an Schwerlasten vorstellen kann, hat Kranführer Günther Ulrich schon an dem Haken seines Autokrans angehoben oder versetzt. Fast alles: Denn an diesem Tag hat er ein ganz besonderes Stück am Haken: Eine Maschine wie die C-160 Transall zu versetzen, war auch für Ulrich Neuland. Für seinen fast neuen 450-Tonnen-Autokran wurde extra eine Traverse angefertigt, um die Transall sicher heben zu können.

Seit 1982 war eine ausgediente Nordlas der Blickfang vor der großen Ausbildungshalle. Diese Maschine diente auch als beliebtes Fotomotiv für ein Erinnerungsbild an die Dienstzeit in der Franz-Josef-Strauß Kaserne. Doch der Zahn der Zeit hat an dem Oldtimer genagt, sodass das letzte in Deutschland gebaute Exemplar in Teilen ins Museum nach Bückeburg kam. Ein Ersatz musste her – da



Da schwebt sie ein: Am Kranhaken findet die C-160 Transall in der LL/LTS Altenstadt ihren letzten Standplatz. PHOTOS: HH

kam die Transall wie gewufen. Der Flugzeugtyp, der von der modernen A-400 abgelöst wurde. Hauptmann Michael Gößler, Leiter des „Air Movement Training Center“, hat sechs Monate lang auf den gestrigen Tag hingearbeitet. „Wir mussten den Auftrag im europäischen Raum aus-schreiben, es war ein steiniger Weg“, beschreibt er in einer Verschnaufpause.

Für ihn ist der Tag ein Höhepunkt seiner Laufbahn. Wann wird schon mal eine Transall in so einer Weise zur

Alte Haudegen als Augenzeugen

Ruhe gebettet? „Es ist schon eine krasse Aktion“, beschreibt es Gößler, als er die C-160 das erste Mal am Kranhaken schweben sieht. Aber alles läuft wie geplant, nur

einmal müssen die Haltegurte etwas versetzt werden. Das beobachten natürlich auch einige alte Haudegen der Fliegeri und Springerei der LL/LTS, die miteinander viele Tausend Flugstunden und Sprünge absolviert haben. Schlecht, Hartung, Ege, Mrusek, Wieland oder Schweiger. Sie alle könnten an diesem Tag wilde Geschichten erzählen. Mit dabei als Beobachter natürlich die

beiden Kommandeure Oberstleutnant Martin Holle und Oberstleutnant Sven Tillery. Beide mit Handys zum Festhalten der Szenen bestückt. Und auch Hauptmann Markus Lippmann, der als Leiter der „Militärgeschichtlichen Sammlung“ die C-160 in Zukunft als neues Leitexponat präsentieren kann.

Die Planung, die Transall in zwei Phasen umzusetzen, wird problemlos umgesetzt.



Michael Gößler hat sechs Monate geplant

150 Tonnen Gegengewichte werden von den fünf Mitarbeitern der Spezialfirma am Kran angebracht. Parallel dazu wird die eigens angefertigte Traverse mit Haltesellen an der C-160 verbunden. Dann darf Kranführer Ulrich zeigen, was er für ein Feingefühl in den Fingern hat. Zentimeter um Zentimeter hebt er die Last an, dreht den Arm des Kranes um 180 Grad und setzt die Last wieder ab. Bemerkenswert: Nur 60 Zentimeter trennen die Schnauze der Transall von der Mauer der Sporthalle. Auch der auffrische Wind und ein Wechsel der Drehrichtung ist kein Problem.

Das Bruttogewicht von 34,5 Tonnen, wobei die C-160 mit 28,5 Tonnen zu Buche schlägt, muss jetzt auf die vorgesehene Plattform gesenkt werden. Exakt 13.55 Uhr zeigt die Uhr von Dietmar Mrusek, der als langjähriger Ladungsmeister den Fachbegriff „Touch down“ in die Rund ruft. Experiment gelungen, die Sammlung der Luftlande- und Lufttransportschule ist wieder komplett, es darf angestöben werden.