

Der AS 24 (Aeroporte Straussler) wurde von der Fabrique Nationale (FN) aus Herstal, Belgien, produziert. Seine Leistung, seine Robustheit und seine Einfachheit haben ihm dazu verholfen, dass sich fast alle Westeuropäischen Länder, Lateinamerikas und den USA für das AS 24 Interessierten.

Denn von der Wüste Negev in Israel bis in die Antarktis, durch Peru bis in eine Höhe von 5300 m wurde es bei keinem Test geschont.

Das tapfere kleine Fahrzeug hat immer die Oberhand behalten... seine Rolle in Stanleyville, Zaire (heute Kisangani, Dem. Rep. Kongo) im Jahr 1964 nicht zu vergessen.

Dank eines Zusammentreffens mit seinem Konstrukteur Serge Kelecom, Forschungsingenieur bei FN, ist es uns möglich, die ganze Geschichte und die Merkmale dieses bemerkenswerten kleinen Geräts ans Licht zu bringen.

Geschichte

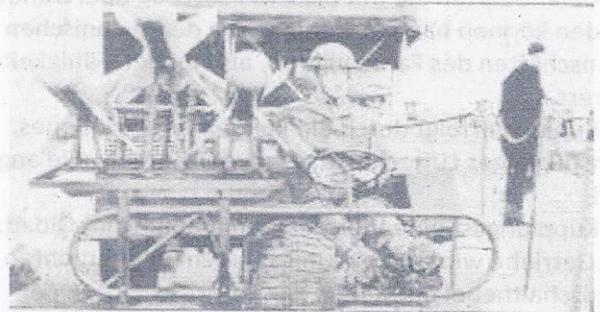
Der Motor des FN AS-24 wurde 1957 beim Vierundzwanzig-Stunden-Rennen von Bol d'Or, Frankreich, ausgiebig getestet. Um den Bedürfnissen der Fallschirmjäger nachzukommen machte sich Serge Kelecom unter Mithilfe von zwei weiteren Ingenieuren daran, das Projekt eines zusammenklappbaren dreirädrigen Fahrzeugs (eine Entwicklung eines erfindungsreichen Mannes deutscher Staatsangehörigkeit, Nicolas Straussler), erheblich zu verbessern.

Auf drei Räder und "ein paar Rohre" setzte man das Lenkrad und den FN M 24- Motor. Das wesentliche Charakteristikum dieses Motors ist es, dass er ein großes Drehmoment bei niedriger Drehzahl aufweist. Er kann mühelos im zweiten Gang anfahren und er überwindet spielend überraschend auftauchende Hindernisse.

Das zweite Modell kommt 1958 mit einigen Verbesserungen und einen veränderten Frontbügel. 1959 erscheint ein drittes Modell, ausgerüstet mit Reifen und Frontbügel des zweiten Modells. Dies war dann die Endversion.

Noch im gleichen Jahr wurden ca. 300 Stück an die belgische Armee ausgeliefert.

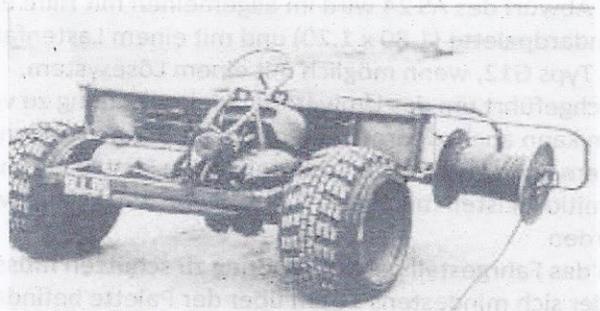
1960, nach Tests in Israel, wird das AS-24 mit einem Ölbad-Luftfilter ausgerüstet.



Panzerabwehrversion



Sanitätsversion



Kabelleger

Technische Beschreibung

Der Motor ist ein Zweizylinder-Zweitaktmotor mit Umkehrspülung, die das Kurbelgehäuse für die Vorverdichtung benutzt.

Der Vergaser der Firma BING ist ein Flachstromvergaser aus Spritzguss. Man wird bei der Benutzung des FN-24 feststellen das der Motor sehr kräftig ist. Sogar nach einem Kaltstart kann man ihm volle Leistung abverlangen ohne einen Schaden zu riskieren.

Der Start erfolgt mittels eines Handkickstarters.

Die Geländearten die mit diesem Fahrzeug überwunden werden können hängen weniger von den technischen Eigenschaften des Fahrzeugs ab, als von den Fähigkeiten des Fahrers.

Die Kühlung erfolgt durch ein keilriemengetriebenes, sechsflügeliges Lüfterrad, das von der Kurbelwelle angetrieben wird.

Die Kupplung ist eine Vierscheibenkupplung im Ölbad.

Das Getriebe wird mit einem senkrecht angebrachten Handschalthebel betätigt.

Die Kraftübertragung erfolgt motorseitig durch ein Ritzel mit sechs Zähnen, an der Hinterachse eines mit 34. Die Kette vom Typ Triplex mit sechzig Gliedern läuft trocken, die Spannung der Kette erfolgt durch das Verschieben des Motors auf seiner Halterung.

Die Hinterachse ist eine klassische Autoachse mit Planetenrad-Differenzial. Das Differenzial wird durch einen rollengelagerten Zahnkranz und ein Zahnrad angetrieben.

Die Gesamtübersetzung des Antriebs (Getriebe und Differenzial) beträgt 7,26 zu 1. Das Zentralgehäuse ist mit einer Ölablassschraube im hinteren und einer Füll- und Kontrollschraube im vorderen Teil ausgestattet. Die Füllmenge beträgt 0,5 Liter.

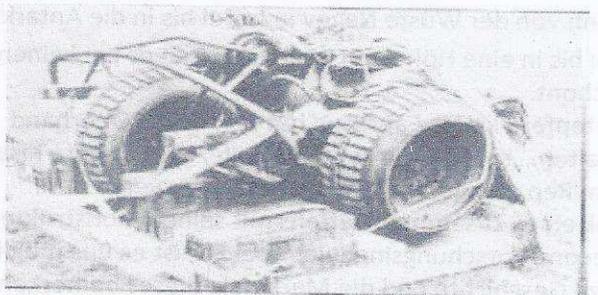
Vorbereitung für den Abwurf

Der Abwurf des AS 24 wird im allgemeinen mit Hilfe einer Standardpalette (1,80 x 1,20) und mit einem Lastenfallschirm des Typs G12, wenn möglich mit einem Lösesystem, durchgeführt um das Umwerfen bei der Landung zu vermeiden. Man kann auch mehrere Personenfallschirme verwenden, im allgemeinen zwei. In den meisten Fällen kann das Fahrzeug mit Munitionskisten mit einem Gewicht von 250 kg abgeworfen werden.

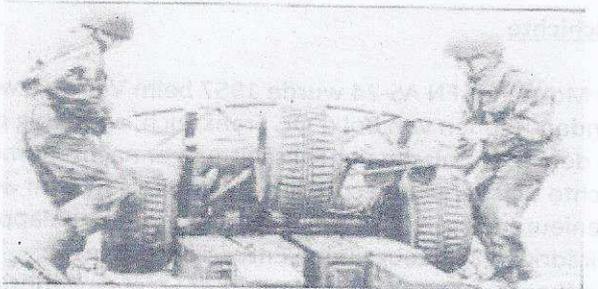
Um das Fahrgestell bei der Landung zu schützen müssen die Räder sich mindestens 10 cm über der Palette befinden. Dazu werden stoßdämpfende Polster zwischen dem Fahrzeug und der Palette sowie der Munition angebracht.



Landung des AS-24...



das Biest ist Intakt!



Rollt....



und Springt.

Taktische Rolle des AS 24

Das AS 24 wurde realisiert um die Forderungen und Ansprüche einiger Kampfeinheiten zu erfüllen, die für den schnellen taktischen Einsatz leichte und schnelle Fahrzeuge, die auch Lasten aufnehmen konnten, benötigten. Hier sind die von der Fabrique National angegebenen Details der Forderungen:

- Angriffe aus dem Hinterhalt und Spezialmissionen
- Aufklärung und Naherkundung (hierbei handelt es sich um das AS-24 mit Maschinengewehr)
- Frontal- und Seitenangriffe
- hinhaltende Einsätze
- Panzerabwehraufgaben (AS 24 mit Panzerabwehrlenkflugkörpern)
- Ortung von Antipersonenminen
- Zerstörungs- und Sabotagemissionen
- Kabelverlegung
- Flugfeldverteidigung

Wir baten Serge Kelecom um einige Erfahrungsberichte der AS 24-Erprobungen aus verschiedenen Ländern. Hier die Kurzfassung:

Großbritannien (Versuche im Jahr 1959) hat das AS-24 mit Sprengkörpern abgeworfen; Israel hat es 1960 in der Wüste bei 40 bis 50°C auf lockeren Sand und sogar auf Treibsand eingesetzt.

Im gleichen Jahr zielte eine Reise durch Peru darauf ab, die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit festzustellen. Französische Tests fanden 1961 im Wald von Ermenonville und auf dem Militärgelände von Satory, südlich von Versailles, statt, vergleichbar mit den Tests der Belgier im Jahr 1959.

1961 testete auch Schweden das AS 24 in Schnee und Eis (Start bei -25°C).

Außerdem sind zwei AS 24 in der Antarktis erprobt worden (Base Roi Baudouin), wo ihr einziger Mangel ihre geringe Reichweite war.

Italien beauftragte 1962 die Carabinieri, die Fähigkeiten des AS 24 zu testen. Zwei ihrer Männer schafften es eine Mauer von zwei Metern Höhe zu überwinden. Sie stellten es auf den Hinterrädern gegen eine Wand und legten den ersten Gang ein. Nachdem es auf der anderen Seite landete drehten sie es um und machten es nochmal...

1962 führten die Schweiz und Finnland die gleichen Tests durch wie Portugal und Peru durch.

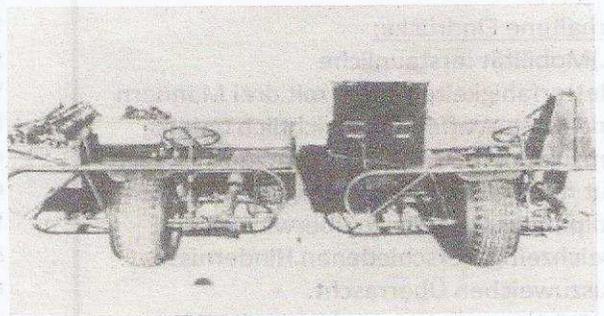
Portugal führte viele Tests durch um seine Eignung für den Angolakrieg zu prüfen.

Serge Kelecom, am Lenkrad seines AS-24, konnte sogar erfolgreich eine DC-3 schleppen.

1963, während der Kubakrise, führt Peru einen zweiten Test durch, in dessen Verlauf das AS-24 in einer Höhe von 5300m bewegt wurde. Und das ohne ein einziges Problem.

Eine kleine Anekdote zu diesem Thema: bei der Rückkehr von den Tests wollte das peruanische Korps wieder abreisen, aber es war kein Tropfen Sprit mehr im Auto des Stabes.

Also befahl der General: "Hängt das Auto an das AS-24, es wird uns zur nächsten Tankstelle schleppen!" Und der General setzte



Der Erfinder am Steuer seiner Maschine

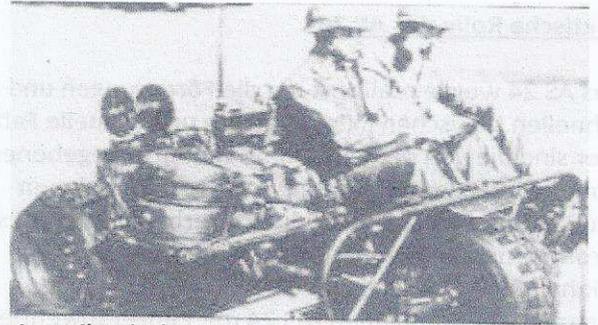


Abschleppen eines Minervas

Die nächsten die das Fahrzeug getestet haben waren die Amerikaner. Die Erprobung fand in Fort Bragg, North Carolina, vom 19 August bis zum 30 März statt. Sie wurde vom "Test- und Ausrüstungskommando" durchgeführt.

Sie testeten alles um zu sehen ob das AS 24 für den Vietnamkrieg geeignet war. Die Tests entsprachen halbwegs den sehr speziellen Ansprüchen der Amerikaner (siehe Kasten). 1965 sind verschiedene lateinamerikanische Länder an der Reihe, das AS 24 zu testen.

Deutschland für seinen Teil hatte schon die Möglichkeit die Maschine im Zuge einer NATO-Vorführung Anfang der 60er Jahre zu sehen.



Amerikanische Funkversion

Textauszug aus einem Vertraulichen US

Bericht

Erhaltene Eindrücke:

a.) Mobilität :erstaunliche Kletterfähigkeiten, sogar mit drei Männern und ihren Waffen. Offensichtlich unfähig umzukippen, wird dieses Fahrzeug wirklich gut mit weichem Sand fertig. Die Fähigkeit holperiges Gelände zu überwinden und gleichzeitig verschiedenen Hindernisse auszuweichen Überrascht.

b.) Stärken: es scheint sehr zweckmäßig zu sein großes Interesse an der Luftverlastbarkeit dieses Fahrzeugs zu zeigen.

Die Möglichkeit 2 oder 3 Fahrzeuge des Typs AS 24 statt 1 Jeep abzuwerfen bietet eine Interessante Studie aus lögistischer Sicht.

c.) UW/CI* : das AS wäre ein Fortschritt im Vergleich zum Jeep im täglichem Gebrauch.

*Unconventional Warfare/Counter Intelligence

Das Schicksal des AS 24

Nur Belgien und Peru haben einen Auftrag über 400 Exemplare abgeschlossen, von denen 300 an Belgien gingen. Die anderen wurden für einen geringeren Preis an die Länder verkauft die sie getestet hatten. Der größte Verkaufsmißerfolg war der auf dem amerikanischen Markt. Die Absage durch den FN-Handelsvertreter, das AS 24 auf dem amerikanischen Kontinent herzustellen, war hierfür der Grund.

Während der Krise von Stanleyville, wo es eine wichtig Rolle spielte, machte das AS 24 leider nicht mehr viel von sich reden.

Serge Kelecom zufolge gab es zwei Gründe dafür:

Erstens: Zu wenige Verbesserungswünsche wurden ihm mitgeteilt, um daraus ein Fahrzeug zu entwickeln das allen Ansprüchen genügt hätte. Dazu hat der zu hoher Preis des Fahrzeugs seine Verbreitung verhindert.

Zweitens: Die heutigen Luftlandoperationen sind umfangreicher als in den vergangenen Jahrzehnten. Man kann heute viel schwerere Fahrzeuge per Fallschirm absetzen, z.B. Radpanzer einige Meter über den Boden mit der C130 Hercules.

In diesem Zusammenhang ist die Zweckmäßigkeit eines Fahrzeugs vom Typ AS 24 sehr gering, auch wenn man es noch 1978 in Kolwezi, Zaire (heute DemRep. Kongo) bei einer Französischen Luftlandeoperation sehen konnte.

Hier endet also das leider viel zu kurze Portrait und der Lebenslauf dieses kleinen Geräts.

Was sagt man daher diesbezüglich dazu, daß sich nur die BRD für eine Produktionslizenz und für Restteile des AS-24 Interessierte, es aber Spanien war, das zuletzt ein reales Interesse geäußert hat für "das Biest".

Ein nichtexklusiver Vertrag wurde im September 1980 mit der FAEX unterschrieben, um AS 24 für die Fallschirmjäger zu produzieren, aber wohl auch für den zivilen Bereich.

Das Problem war daß man keinen geeigneten Zweizylinder-Viertakter gefunden hatte, welcher merklich die Fahrleistungen des kleinen Geräts verbessert hätte.

HENRY de FRAHAN

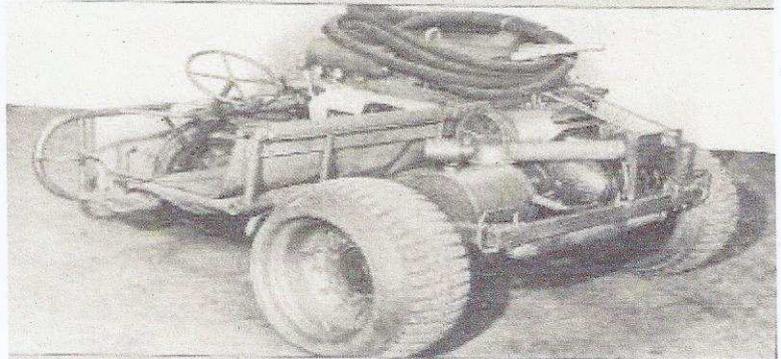


Essai d'héli-portage par l'US Army.

Leistungsdaten

Motor FN M 24
2 Zylinder, 2 Takt
Bohrung 50 mm
Hub 62 mm
Hubraum 243,5 cm³
Leistung 15 PS bei 5.300 u/min
Drehmoment 2,08 kg/m bei 4.600 u/min
Verdichtung 8,4:1
Zündkerze Bosch W 240 P 11 S
Vergaser BING 1/23/6
Radstand 1,27 m
Spurweite hinten 1,335 m
Wendekreisradius 3,5 m
Füllmengen:
Tankinhalt 10,5 L
(Reichweite 100 bis 200 km)
Schaltgetriebe 1,25 L
Hinterachse 0,5 L
Luftfilter 0,4 L

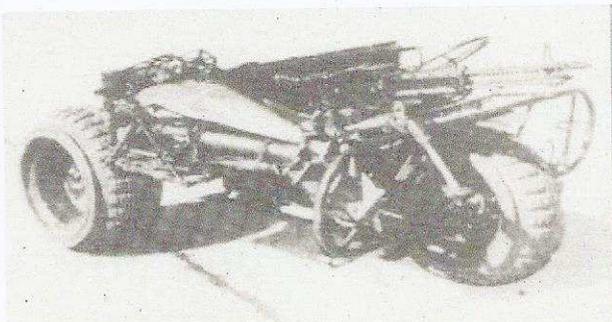
Abmessungen:
Länge zusammengeklappt 1,04 m
ausgeklappt 1,836 m
Breite 1,64 m
Höhe fahrbereit 0,90 m
Bereifung 22" X 12"
Reifendruck 0,5 kg /cm²
Leerewicht 220 kg
Max. Gesamtgewicht 550 kg



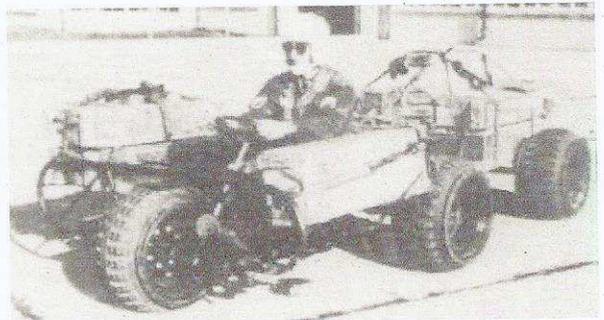
Feuerlöschversion

Getriebeübersetzung
1.Gang 7,85 :1
2.Gang 4,013:1
3.Gang 2,736:1
4.Gang 1,555:1
Gesamtübersetzung 7,26:1

Geschwindigkeit bei 6000
U/min:
1.Gang 11, km/h
2.Gang 22,2 km/h
3.Gang 32,5 km/h
4.Gang 57,2 km/h



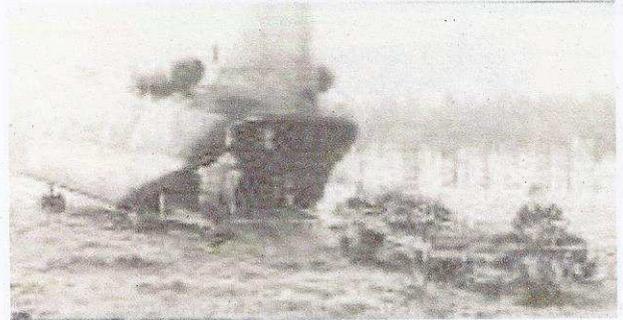
Sanitätsversion



Ein weiterer Bericht:

"...4.potenzieller Nutzer:das AS 24 wird bei weiterem meine Vorhersagen bezüglich seiner Fähigkeiten übertreffen....Ich finde,dass es ein extrem funktionelles Fahrzeug mit einem weitem Gebrauchsspektrum war.Die Ladungen/Lasten die wir ihm zugemutet haben,waren sehr unterschiedlich und deuteten darauf hin dass das Fahrzeug in vielen Siationen eingesetzt werden könnte.Das AS 24 hätte ebenso von Special Forces auf unkonventionelle Art eingesetzt werden können.Wenn eine Abwurfzone nahe des Operationsgebietes nicht verfügbar wäre,könnte mit Hilfe des AS 24 eine Einheit samt Ausrüstung Eigenbeweglich gemacht werden.Eine weitere Verwendung wäre die schnelle Bereinigung einer Landzone für eine weitere Landungsoperation.Die beste Verwendung für das AS 24 hätten meiner Meinung nach die Fallschirmartilleristen.Das AS 24 ist besonders für Aufklärungs- und Beobachtungsmissionen geeignet.Ich finde,dass das AS 24 eines der stärksten,der einfachsten und der leistungsfähigsten Militärfahrzeuge ist,das ich jemals gesehen habe."

Frederick C.RICE
1st Lieutenant Artillery



Entladen aus einem Chinook



Mit Fallschirmjägern bei Flawinne (Belgien)



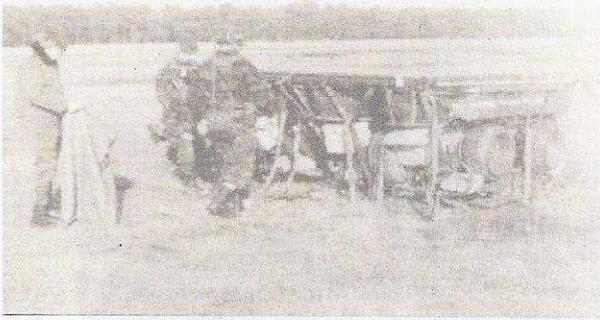
Defensivversion (PzAbw)



In Bereitschaft (PzAbw)



Die AS neben ihren Anhängern.



1) Die Plattform ist gelandet, alles ist in Ordnung.



3) Die AS werden befreit...



5) Mit einer großen Spritze wird der Kraftstofftank befüllt.



7) Der Motor läuft. Der Anhänger wird angehängt und los geht's...



2) Sie wird zerlegt. Beachten sie die Dämpfer aus Kartonage zwischen den Anhänger und den As 24.



4) und dann auseinandergezogen.



6) Der Anhänger wird schnell zusammengesetzt.



8) ins Gelände.