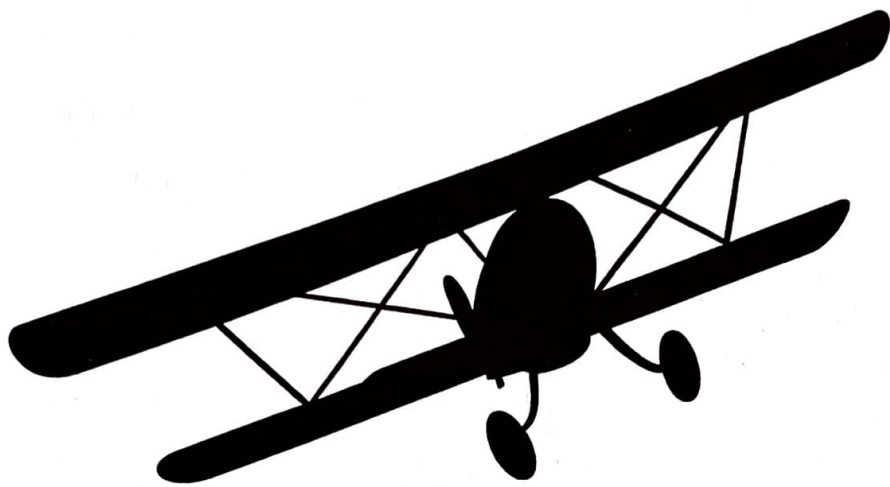


Hermann Dietze



Fliegerische
Erinnerungen

Inhalt

Einleitung

1. **Wie meine Flugbegeisterung geweckt wurde
Die ersten Starts in Laucha**
2. **Die 13!
Notlandung mit der Siebel 204, D 1**
3. **Neuer Anfang der Segelflugschule Laucha nach 1945**
4. **Der Lauchaer "lange Meter"**
5. **Die PO II (Podwa)**
6. **Zweifach gestempelter Tiefflieger**
7. **Der "Instrumentenflugkeiler"**
8. **"Alex"**
9. **Die Lauchaer PO II**
10. **Die Grundüberholung**
11. **Looping am Seil**
12. **Flugtag in Jena**
13. **Mein erster Absetzflug**
14. **Der Ausklang des Flugtages**
15. **"Nebenbeschäftigungen"**
16. **"Lehrgeld"**
17. **Der abgerissene Sporn**
18. **Eigenarten der Podwa**
19. **Absetzflüge**
20. **Der "Ritt" auf der AN-2**
21. **Die nackte Frau auf der Straße**

- 22.1. Löschflüge zur Waldbrandbekämpfung
- 22.2. "Ehrennadel für Naturschutz"
- 22.3. Gülle marsch!
- 23. Die "Mäuseberingung"
- 24. Der ganz "normale" Arbeitstag eines Agrarfliegers
- 25. Eine schöne Zeit

Personenregister

Einleitung

Wenn Segelflieger früherer Generationen beisammensitzen und anfangen, in ihren Erinnerungen zu kramen, so stammen nicht wenige aus Laucha.

"Das waren noch Zeiten. Weißt du noch? Was mag wohl heute in der kleinen Stadt im Unstruttal los sein?"

Das sind die Fragen, die sich die alten Haudegen der Lüfte stellen. Und Außenstehende werden vielleicht fragen: Was macht Laucha für Segelflieger so interessant?

War es die schöne Landschaft mit den langen Hängen, die für die Segelflieger der Anfangsjahre als Auftriebquelle so wichtig gewesen sind? Oder ist es der Wein, der an diesen Hängen wächst? War es das Segelfliegen allein, die Kameradschaft bei dem gemeinsamen Sport, oder waren's die schönen Mädchen dieser Gegend? Ich glaube, alles hatte seinen Reiz!

Anfang der 30er Jahre wurden in der Gegend um Laucha die ersten Starts mit Segelflugzeugen durchgeführt. Die Hauptstartart erfolgte mit dem Gummiseil an Berghängen, und die waren in jeder Steillage vorhanden. Als sich die Leistungen der Segelflugzeuge in den späteren Jahren verbesserten und lange Hänge in Südwestlage als Aufwindquelle gebraucht wurden, bot sich der Lauchaer Hang als ideales Fluggelände an. Der Flugplatz Laucha-Dorndorf entwickelte sich schnell zu einem Segelflugzentrum in Mitteldeutschland und erhielt deshalb auch oft den Beinamen "Mitteldeutsche Rhön".

Anfang des Krieges wurde Laucha Reichssegelflugschule, die Luftwaffe brauchte Flugzeugführer für Lastensegler. Also mußte der Sport der vormilitärischen Ausbildung Platz machen, was wir zur damaligen Zeit nicht als besondere Belastung empfunden haben. Das Segelfliegen ist eben eine Sportart, die eine Gemeinschaft Gleichgesinnter erfordert. Disziplin, Kameradschaft, Zuverlässigkeit und Leistungsbereitschaft gehören einfach dazu, wenn man etwas erreichen will. Wir wollten eben unbedingt fliegen!

Nach dem Krieg ist vom Lauchaer Fluggelände nicht mehr viel übriggeblieben. Die Hallen, einige Gebäude und die Flugzeuge waren zerstört. Die Schule wurde zum Krankenhaus umfunktioniert, und in den Baracken befand sich eine Tuberkulose-Station.

Als 1952 mit dem Wiederaufbau der Segelflugschule begonnen wurde, hatte sich für uns eigentlich wenig verändert. Der Schulgleiter, das Baby II b, die Schleppwinden wurden nach alten Plänen etwas modifiziert und neu gebaut. Die Flugzeughallen hat man wieder hergerichtet, und in das Barackenlager ist die Segelflugschule eingezogen. Eine ziemlich komfortable Einrichtung. Vieles hat der Staat finanziert. Trotzdem blieb noch eine Menge zu tun, was wir in Eigenleistung erbracht haben. Die Mitglieder der sogenannten "Nullserie" der Segelflieger hatten etliche gemeinsame Eigenschaften. Alle waren begeisterte Segelflieger und wollten den Sportbetrieb unbedingt wieder in Gang bringen. Alle hatten kein Geld, um dieses Hobby selbst finanzieren zu können. Jeder hatte von Krieg und Militär die Nase voll,

aber immer noch so viel Drill intus, daß sich ein zwangloser paramilitärischer Dienstablauf ganz von selbst einstellte. Wir durften wieder fliegen. Das war die Hauptsache! Außer dem GST-Monatsbeitrag von einer Mark waren Ausbildung, Unterbringung und Verpflegung kostenlos. Der Staat zahlte. Und im Gegenzug verlangte er, daß auch wieder vormilitärische Ausbildung betrieben wird. Uns hat das nicht weiter berührt, es gab ja keine andere Möglichkeit zu fliegen.

Im Laufe der Jahre spezialisierte sich die Segelflugschule Laucha auf die Ausbildung von Fluglehrern und als Leistungszentrum für die Silber-C. Der Lauchaer Hang war ideal für die Fünf-Stunden-Flüge geeignet, und für die 1000 Meter Startüberhöhung wurde bald die "Lauchaer lange Welle" entdeckt.

Was war aber das Besondere an Laucha? Es fällt mir schwer, die Stimmung dieser Zeit in Worte zu fassen. Allen damaligen Lehrgangsteilnehmern bleibt Laucha hauptsächlich deshalb in guter Erinnerung, weil die gemeinsame Freude am Fliegen, die Kameradschaft und die gute Zusammenarbeit zwischen Schülern und dem Stammpersonal der Schule für die damalige und spätere Zeit einmalig war. Es war der Lauchaer "Familienbetrieb"! Hier entwickelten sich in dieser Zeit Freundschaften, die quer durch Deutschland, von Rostock bis zum Bodensee, von Görlitz über Nordstemmen und Hamburg bis nach Kanada reichten, und nach so vielen Jahren heute noch Bestand haben.

Die Segelflugschule Laucha wurde 1961 geschlossen und der Flugbetrieb in den folgenden Jahren nur noch vom Segelflugstützpunkt fortgesetzt. Einige der nachfolgend geschilderten Episoden sollen die Erinnerung an diese Zeit wachhalten.

Heute ist die Deutsche Luftsportjugend wieder dabei, das Fluggelände in Lauche zu neuem Leben zu erwecken. Wir wünsche dazu viel Erfolg und hoffen, daß der Lauchaer Geist wachhalten bleibt.