

Die Grundüberholung

Jetzt hatten wir endlich ein eigenes Motorflugzeug. Das Werkstattpersonal, die Fluglehrer und zwei Mechaniker aus Magdeburg gingen sofort an die Grundüberholung. Das Flugzeug war wesentlich besser, als es aussah. Die Holzteile waren mit einer Art Silberbronze gut konserviert, und an den Metallteilen war kaum Rost zu finden. Verblüffend der einfache Aufbau der Zelle, denn eigentlich war alles nur zusammengesteckt und mit Draht verspannt, Bespannung und Verkleidung drüber, fertig!

So ein Gerät kann man praktisch auf jedem Acker mit einfachstem Werkzeug reparieren. Ein Beispiel dafür: Die Endleiste des Höhenruders hatte eine dicke Stelle, die nicht schön aussah und deshalb repariert werden sollte. Beim Abreißen der Bespannung kam ein Haselnußstock zum Vorschein, der in die Endleiste nicht eingeleimt, sondern eingenäht war. In die defekte Endleiste war der Stock mit einem Messer eingeschäftet worden, durch Stock und Endleiste in einem Zentimeter Abstand kleine Löcher gebohrt und da mit Bindfaden eine Sattlernäht durchgezogen worden. Bespannung drüber, fertig! Wer weiß, wie lange die Maschine damit geflogen ist!?

Innerhalb von fünf Wochen haben wir die Podwa zerlegt, neu bespannt, hellblau lackiert und wieder zusammengebaut. Anikajew hatte vom Zentrallager Rangsdorf noch ein neues Triebwerk besorgt, das wurde eingebaut, und am 28.10.56 stand unser Schmuckstück fix und fertig in der kleinen Halle. Da es regnete, hatten wir sie in der Halle angebunden und einen Balken vor das Fahrwerk gelegt, weil wir das Triebwerk ausprobieren wollten. Es sprang beim ersten Versuch an, und nach einer tüchtigen Ölwolke und entsprechender Warmlaufzeit brachte es beim Abbremsen die volle Leistung.

Unsere Spannung stieg dabei immer mehr, und so sollte ich mit Otto wenigstens mal über den Platz rollen, damit Achim das Ereignis fotografieren konnte. Es blieb nicht beim Rollen, denn als ich etwas mehr Gas gab, um wenigstens mal das Heck zu heben, war die Maschine plötzlich in der Luft, und so konnte ich es mir nicht verkneifen, doch noch eine kleine Platzrunde zu fliegen.

Am 05.11.56 kam Anikajew nach Laucha, um mit mir die PO II offiziell einzufliegen. Wir hatten abgesprochen, daß ich nach den Geradeaus- und Kurvenflügen, halber Umdrehung, Trudeln und einem Looping noch einen Turn fliegen sollte. Alles lief normal, nur beim Abfangen zum Turn griff Anikajew ins Ruder. Ich nahm an, daß er selbst den Turn fliegen

wollte und ließ alles los. Als die Maschine im Scheitelpunkt hängenblieb und nicht wußte, nach welcher Seite sie umkippen sollte, schüttelte Anikajew beschwörend seine Hände über dem Kopf und ich merkte, daß er auch nicht gesteuert hatte. Die Podwa nahm uns diesen Flugzustand nicht übel, und ich konnte ihn friedlich beenden. Sie machte eben manches ganz allein.

Sie erhielt das Kennzeichen DM - WAL und wurde für viele Flieger fast zu einer Legende. Wir hatten viele schöne Erlebnisse mit ihr. Später gaben wir sie an den Stützpunkt Schkeuditz ab, wo sie bei dem Film "Menschen mit Flügeln" verbrannt wurde.

Looping am Seil

An einem schönen Sommertag schulten wir mit zwei Fluggruppen am Flugplatz Laucha. Eine Gruppe übte sich im Windenschlepp mit der Herkules-Winde und dem Doppelsitzer Pionyr und Baby II b, und die andere Gruppe absolvierte Flugzeugschlepp. Ich selbst war als Schleppilot eingeteilt und mußte mit der Z 226 die Segelflugzeuge meiner Startstelle auf 1.000 Meter hieven. Es war schönes Wetter, und der Flugbetrieb lief an beiden Startstellen zügig und reibungslos. Als ich nach einem Schlepp landete, hängte niemand das Schleppseil ein, alle standen nur herum und sahen nach einem Baby II b, das völlig normal auf dem Platz stand. Man gab mir ein Zeichen, daß der Flugbetrieb eingestellt sei, worauf ich das Triebwerk abstellte und ausstieg. Was war passiert?

Alles ganz einfach! Beim Windenschlepp hatte ein Flugschüler die bisherige Bugfesselung des Schleppseils mit der neuen Schulterfesselung verwechselt und im Start tüchtig gezogen, worauf er nur noch Himmel und Wolken sah. In etwa 80 Metern Höhe kuppelte das Schleppseil selbsttätig aus, dann war die Erde oben und der Himmel unten, dann der Erdboden vorn, und dann wieder alles normal, der Himmel oben und die Erde unten und der Horizont dort, wo er im Normalflug sein sollte. Er fuhr die Klappen aus und landete normal. Da alles blitzschnell ging, der Flugschüler in seinen Reaktionen etwas langsam war, konnte er sich den Flugzustand nicht erklären und behielt deshalb den Steuerknüppel am Bauch. Das war sein Glück, denn so flog er nur einen Looping in geringer Höhe. Es war also nichts weiter passiert, nur den Zuschauern schlug das "Schauspiel" ganz schön auf den Magen.

Flugtag in Jena

Im Herbst 1956 war in Jena ein Flugtag geplant, bei dem erstmals Motorflugzeuge der GST öffentlich aufsteigen sollten. In Schönhagen hatten wir in der letzten Zeit nur mit einer PO II schulen können. Die andere war zum Absetzflugzeug umgebaut worden, das heißt, aus dem vorderen Sitz wurden alle Hebel und Instrumente ausgebaut und die inneren Seitenwände mit Alu-Blech verkleidet. Mit dieser Maschine bildete der russische Fallschirmsprunglehrer Marjutkin die ersten Fallschirmspringer der GST aus. Da ich als einziger die Ausbildung als Motorfluglehrer abgeschlossen hatte, bekam ich den Auftrag, mit der PO II nach Laucha zu fliegen und den Jenaer Flugtag vorzubereiten. Marjutkin sollte später mit der zweiten Maschine nachkommen. Es gab noch keine Vorschriften für den Motorflug, wir mußten nur der militärischen Flugsicherung in Cottbus täglich mitteilen, welche Überlandflüge wir uns vorgenommen hatten. Einschränkungen gab es nicht, wir konnten praktisch machen, was wir wollten. Diese "Freiheit" brachte uns gleich eine Reihe einmaliger Flugerlebnisse. Zum Beispiel die Überführung nach Laucha.

Den Start in Schönhagen mußten wir schon verschieben, weil der Wind mit über 10 Metern/Sekunde aus Südwest blies. Dabei macht schon das Rollen mit der PO II Schwierigkeiten. Sie hatte nämlich keine Radbremsen und bloß einen Schleifsporn. Außerdem bietet sie, als Doppeldecker, dem Wind von der Seite eine große Angriffsfläche. Ohne Rollhilfe am Boden geht da überhaupt nichts.

Ich konnte aber die Zeit nicht abwarten, denn es war schönes, klares Wetter mit geringer Cumulus-Bewölkung in etwa 1.000 Metern, und als der Wind mal kurzfristig etwas nachließ, bin ich gestartet. In der Luft sah die Sache schon ganz anders aus, es war stark böig, und ich kam bei der Knüppelei ganz schön ins Schwitzen. Also erst mal an die Autobahn Richtung SW, damit die Navigation erleichtert wird. Hier die erste Überraschung: Sogar die LKW waren bei dem starken Gegenwind schneller als ich. Man kam einfach nicht hinterher! Weil mir das böige Wetter tüchtig zu schaffen machte und ich mich mit meinem langsamen Flugzeug doch etwas schämte, habe ich mich sachte nach oben verdrückt. Obwohl der Gegenwind über den wenigen Wolken noch etwas stärker war, lag die Maschine wie ein Brett – und so konnte ich den Flug richtig genießen.

Halle kam in Sicht, und ab Leuna konnte ich schon die Segelflugzeuge erkennen, die bei gutem Hangwind am Lauchaer Hang segelten. Es dauerte dann noch über eine halbe Stunde, bis ich den Platz erreicht hatte und landen konnte. Das war die erste Landung einer PO II in Laucha.

Am nächsten Tag schleppten wir die Segelflugzeuge von Laucha nach Jena und sollten dort natürlich etwas Reklame für den Flugtag machen. Man hatte uns eine ganze Ladung Flugblätter auf den Platz gebracht, die wir aus der PO II abzuwerfen hatten. Sie waren in Paketen verpackt; etwa so groß und auch so schwer wie ein Ziegelstein. Man mußte die Pakete aufreißen und dann die Flugblätter portionsweise rauswerfen. Achim Bauch placierte sich auf dem hinteren Sitz und wurde mit den Paketen eingedeckt. Dann ging es los!

Obwohl er wenig Bewegungsfreiheit hatte, klappte der Abwurf ganz gut, und wir hatten unseren Spaß an der Kurverei in geringer Höhe rund um Jena.

Auf der Leuchtenburg fand zu dieser Zeit gerade ein Studententreffen statt, und als wir dort ankamen, war der Burghof voller Menschen. Natürlich mußten wir gerade dort eine Ladung Flugblätter abwerfen, wir wurden ja auch genügend bestaunt. Erst nochmal eine Proberunde über der Burg! Achim bereitet sich auf den Abwurf vor, wobei ihm ein volles Paket aus der Hand rutscht, über Bord geht und in Richtung Burghof fliegt. Wir hielten die Luft an, denn uns war sofort klar, daß bei dieser Menschenansammlung im Burghof jemand durch das schwere Paket ernstlich verletzt werden konnte. Die Sekunden wurden endlos lang. Plötzlich gab es eine weiße Wolke über dem Burghof – und alles war voller Flugblätter. Das Paket war etwa in Dachhöhe aufgeplatzt. Gott sei Dank passierte gar nichts!

Von unten muß die Aktion sehr gekonnt ausgesehen haben, aber wir haben beide selten so erleichtert aufgeatmet wie nach diesem Flug.

Mein erster Absetzflug

Am Sonntag begann der erste Flugtag in Jena. Die Segelflieger der Firma Zeiss-Jena hatten den Ablauf und das Gelände gut vorbereitet. Für die damalige Zeit war so ein Flugtag eine Sensation, und es waren sehr viele Zuschauer gekommen. Wir führten Windenschlepp und Flugzeugschlepp mit einfachem Kunstflug vor. Marjutkin war noch mit der zweiten PO II aus Schönhagen gekommen und setzte mehrmals Werner Liebert mit dem Fallschirm ab.

In einer Flugpause kam Marjutkin zu mir und gab mir zu verstehen, daß er auch mal springen wollte und ich ihn aus 1.500 Metern absetzen sollte. Ich hatte zwar noch nie Fallschirmspringer abgesetzt, aber weil er ja Weltmeister war, hatte ich überhaupt keine Bedenken. Komisch wurde mir doch etwas, weil er – bekleidet mit langer Hose und Lederjacke – nur einen Sitz-Rettungsfallschirm angelegt hatte. Er muß es ja wissen! Rein in die Maschine und los!

In 1.500 Metern über dem Platz kletterte er plötzlich halb aus dem vorderen Sitz und rief mir zu: "Gas zurück!" Ich nahm das Gas zurück, und er kletterte auf die Tragfläche. Ein kurzer Blick nach unten, dann lachte er mich an und rief: "Auf Wiedersehen, German!" Weg war er! Ich sah ihn noch ein Stück fallen, dann verschwand er, aber kein Fallschirm ging auf. Plötzlich eine weiße Kappe, die aber gleich wieder zusammenfiel. Nach der Landung erfuhr ich den Ablauf der Vorstellung. Er hatte sich weit durchfallen lassen und erst in ganz geringer Höhe den Schirm gezogen. Die Zuschauer haben geschrien und gezittert. Er war ein verwegener Bursche und beherrschte sein Handwerk. Aber wie oft mögen solche Übungen gut ausgehen!?

Der Ausklang des Flugtages

Der Flugtag in Jena wurde ein voller Erfolg, und wir flogen am Nachmittag mit den Motorflugzeugen zufrieden nach Laucha zurück. Marjutkin hatte uns bei unserer Motorflugausbildung sehr unterstützt und war uns ein guter Freund geworden. Wir wollten deshalb die Gelegenheit nutzen und mit ihm einen gemütlichen Abend verbringen. In Freiburg war gerade Winzerfest, und so fuhren wir dorthin. Es wurde ein gemütlicher Weinabend. Wir haben viel erzählt und gelacht, doch zum Schluß kam Margutkin auf die Idee, daß so ein schöner Abend nach russischer Sitte mit 100 Gramm Wodka ex abgeschlossen werden müsse. Das war der Hammer! Wir konnten nicht ablehnen und mußten die Folgen tragen. Schon deswegen wird mir der Abend ewig in Erinnerung bleiben.

Am nächsten Morgen wollte Marjutkin mit Werner Liebert wieder nach Schönhagen fliegen. Wir hatten die Maschine vorbereitet, als beide noch recht verschlafen zum Flugplatz kamen. Werner setzte sich in den vorderen Sitz, bekam drei Fallschirme auf den Schoß und schlief sofort ein. Marjutkin verabschiedete sich von uns und startete Richtung Schönhagen. Der Flug dauerte etwas länger als normal und Werner erzählte später, daß er unterwegs mehrmals aufgewacht sei, wobei die PO II immer mit laufendem Triebwerk auf jeweils einem anderen Acker stand. Margutkin saß nicht in seinem Sitz, sondern diskutierte in der Nähe mit Bauern und ließ sich auf der Karte seinen Standort zeigen. Dann startete er wieder. Mit dieser Art "Koppelnavigation" kamen sie aber trotzdem sicher in Schönhagen an.

"Nebenbeschäftigungen"

Da es noch keine genauen Vorschriften für den Flugbetrieb mit Motorflugzeugen gab, die Motorflugzeuge aber Seltenheitswert hatten, wurden an uns von verschiedenen Seiten alle möglichen Wünsche herangetragen. Ein Gemeinsames hatten diese Wünsche: Man wußte, daß ein sehr tief fliegendes Flugzeug viel Aufmerksamkeit erregte, und man hatte kein Geld, ein solches zu bezahlen.

Hier zwei Beispiele dazu. Eines Tages kamen zwei Vertreter des Konsum Artern zu uns und erklärten, daß sie den Umsatz steigern müßten und deshalb der Schuhverkauf angekurbelt werden sollte. Sie baten uns, diesbezügliche Flugblätter über den Ortschaften des Kreises Artern abzuwerfen. Ich war von der Aktion nicht überzeugt, denn erstens waren die Flugblätter recht simpel gedruckt und zweitens: Wer Schuhe braucht, kauft sich so oder so welche.

Na gut, wir warfen die Flugblätter aus geringer Höhe ab, hatten unseren Spaß beim Fliegen und wurden dabei auch gefilmt. Über Bad Frankenhausen soll es toll ausgesehen haben, weil wir so tief geflogen sind. Ich hatte später wegen des Filmens tüchtige Bedenken, denn wer läßt sich schon bei solchen Übungen gern festnageln?

Jedenfalls hatte der Konsum vor und nach dem Flugblattabwurf die Käufer gezählt und die Umsatzsteigerung ausgerechnet. Es wurde ein voller Erfolg, und die Konsum-Geschäftsführung bedankte sich bei uns mit einem Riesen-Präsentkorb!

Das zweite Beispiel. In Beuna sollte ein Freundschaftsspiel zwischen der Fußballmannschaft des dortigen Braunkohlenwerkes und einer westdeutschen Mannschaft stattfinden. Die Werkleitung bat uns, zum Beginn des Spieles den Ball aus der Podwa abzuwerfen. Langsam nahmen derartige Wünsche überhand; schließlich waren wir ja keine Reklameflieger. Wir konnten aber auch nicht alles ablehnen, denn viele Werksleitungen unterstützten den Flugsport großzügig. Also sagte ich zu und sah mir den Sportplatz erstmal zu Fuß an. Er lag, nur durch eine Reihe hoher Pappeln getrennt, unmittelbar an einem großen Tagebau. Hindernisse gab es keine, und so vereinbarten wir nur den Zeitpunkt des Abwurfs und das Signal zum Anflug, das durch Auslegen eines weißen Tuches am Rand des Tagebaues gegeben werden sollte. Damit wir keine Unannehmlichkeiten bekommen, forderte ich nur, daß sie niemandem verraten sollten, wo wir herkommen.

So weit, so gut. Aber ganz so einfach, wie wir uns das vorgestellt hatten, klappte die Sache nicht. Wenn man den Ball aus dem Flugzeug wirft, springt er sonstwo hin. Wenn man ihn in ein Netz steckt, wurde es nicht viel besser. Erst wenn man an das Netz noch eine Fahne bindet, stabilisiert sich das Ganze und man kann halbwegs genau treffen. Es waren etliche Probeflüge notwendig, bis wir die Sache im Griff hatten. Der Ball wurde in einem Netz an die Schleppkupplung gehängt und eine Fahne so angebracht, daß sie sich beim Auskuppeln entfaltete und das Netz mit Ball stabilisierte.

Zum vereinbarten Zeitpunkt flogen wir nach Beuna. Unterwegs öffnete sich die Fahne, und wir hatten schon Bedenken, daß die Sache nicht klappen würde.

Wir hielten uns unbeachtet in 1.000 Metern Höhe über dem Platz auf, sahen, wie die Mannschaften aufliefen. Dann kam endlich das vereinbarte Zeichen. Ich schaltete die Zündung aus, und wir rauschten nach unten, was natürlich niemandem auffiel. Die Mannschaften standen unterdessen etwas ratlos auf dem Platz, denn es war ja kein Ball da. Ich flog den Platz an, schaltete in geringer Höhe die Zündung ein, Überflug, ausgeklinkt, über die Pappeln, rein in den Tagebau, auf der anderen Seite raus und weg. Der Ball fiel zufällig genau auf die Mittellinie. Die Begeisterung war groß und die Überraschung gelungen. Ein Reporter der "Freiheit" kam begeistert zum Werkleiter und fragte: "Wer hat denn den Ball abgeworfen? Das war ja eine tolle Idee!" Der Angesprochene sagte nur: "Du weißt wohl nicht, wer bei uns so etwas abwerfen darf?"

Am nächsten Tag stand in der Merseburger Zeitung ein Artikel unter der Überschrift: "Die Deutsche Lufthansa brachte den Fußball!"

Das war mein erster Einsatz für ein Luftfahrtunternehmen!

"Lehrgeld"

Wenn man einen Flieger nach seinen Erlebnissen fragt und dieser anfängt, in seinen Erinnerungen zu kramen, fallen ihm meist drei Arten von Erlebnissen ein:
Erstens tolle Bilder, die man nur vom Flugzeug aus sehen kann, so zum Beispiel balzende Trapphähne bei Sonnenaufgang im Fiener Bruch, fliegende Schwäne über dem Bodennebel oder den Sonnenuntergang nach einem Gewitter.

Zum zweiten Erlebnisse eher zum Schmunzeln. Vielleicht das Pärchen, das sich unbeobachtet glaubt, oder die Späße, die von jungen Leuten oft beim Flugbetrieb getrieben werden.

Und drittens Vorkommnisse im Flugbetrieb, bei denen es "gerade nochmal gut" ging, die zum späteren Nachdenken anregen. Mitunter waren es Fehler, die man kein zweites Mal machen darf! Einige blieben mir in besonders guter Erinnerung.

Im Juni 1957 sollte ich mit der Lauchaer PO II einen Doppelsitzer "Pionyr" von Halle nach Bitterfeld schleppen. Es war schönes Sommerwetter, fast windstill, und der Flug versprach so ein richtiger "Spaßflug" zu werden. Ich nahm Adolf Daumann mit, und weil kein Flugbetrieb war, startete ich in Laucha gleich von der Halle weg, quer über den Platz. Die Maschine hob etwas schwerfällig ab, was ich aber mit dem fehlenden Wind in Verbindung brachte. Unterwegs nach Halle lief das Triebwerk irgendwie anders, aber Drücke, Temperaturen und Leistung lagen im normalen Bereich. Ich wurde argwöhnisch, konnte aber keine Ursachen erkennen. In Halle war der Pionyr schon startbereit, mit zwei Mann besetzt. Der Start war in Richtung SO (Flugzeughalle) aufgebaut und die Startstrecke verhältnismäßig lang. Ich stellte das Triebwerk nicht ab, weil niemand am Platz eingewiesen war, der es von Hand wieder anwerfen konnte, und ließ das Schleppseil ankuppeln. Weil ich etwas unsicher geworden war, ließ ich Adolf Daumann aussteigen, ich wollte ihn auf dem Rückweg wieder abholen. Das war meine Rettung!

Beim Start hob der Pionyr ab, aber die Podwa kam nicht frei. Sie rollte und rollte, und die Halle kam immer näher. Da war ja auch noch der Damm der Straßenbahn, die Oberleitung und die Straße! Es wurde kritisch, und so nahm ich die Maschine mit Gewalt vom Boden, zog über die Halle und die Straßenbahn, dann war die Fahrt weg und ich mußte nachdrücken, kam gerade noch so über den Hettstedter Bahnhof und dann rein in die Rennwiesen. Nur gut, daß die Maschine so ein gutmütiges Fluggerät war!

Ich flog mit voller Leistung so tief, daß ich den Bäumen ausweichen mußte, bekam aber keine Fahrt und kein Steigen drauf. Hat der Pionyr etwa die Klappen draußen? Ein kurzer Blick nach hinten. Alles normal, er hängt tapfer hinten dran! Ich kam ganz schön ins Schwitzen. Langsam quälte ich mich Zentimeter für Zentimeter etwas höher, wobei die Thermik am Boden entscheidend mithalf, und nahm um Halle herum Kurs auf Bitterfeld. Bis zum dortigen Platz hatte ich gerade 200 Meter erreicht und war froh, daß ich den Pionyr auskuppeln konnte. Zurück nach Halle, Adolf abgeholt und nur schnell Richtung Laucha. Nach der Landung sahen wir uns das Triebwerk genauer an und fanden auch schnell die Ursache für den Leistungsverlust. Beim Start in Laucha war die Luftschaube mit den Blattspitzen in das hohe Gras gekommen, wobei auf etwa 20 Zentimeter Länge ihre Stoffbeschichtung an der Stirnseite zerschlagen worden war. Während des Fluges löste sie sich noch etwas weiter ab, was dann den Leistungsverlust zur Folge hatte.

Fazit: Es ist gerade nochmal gutgegangen, unsere Startstrecke war im hohen Gras an den abgemähten Halmen deutlich zu erkennen. So wird man klüger!