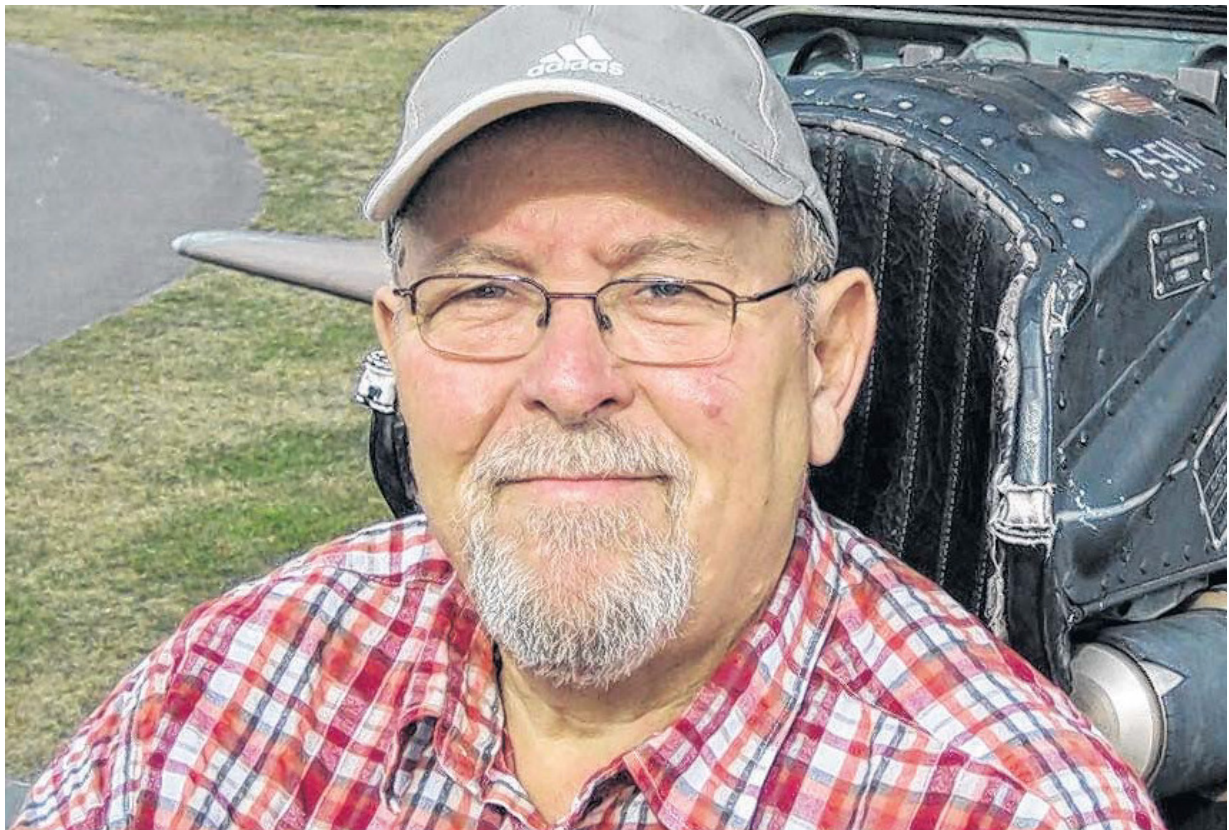


## „Wir konnten kaum fassen, dass wir noch am Leben waren“

Von Lutz Storbeck

Nachfragen und Gespräche hat der Schleudersitz gesorgt, den der Fischer Matthias Schulz vor einigen Tagen aus dem Haff gefischt und dann an Uwe Zabel, den Chef des Eggesiner Militärmuseums, übergeben hatte. Thomas Rüffer, einer der beiden Piloten, erinnert sich noch genau an jenen Tag, als er mit dem Schleudersitz aussteigen musste.



**Der ehemalige Staffelkommandeur, Oberstleutnant der NVA Thomas Rüffer, war nach seiner Ausbildung an der Offiziersschule der LSK/LV von 1966 bis 1987 auf den Flugplätzen Drewitz und Laage als Flugzeugführer und Jagdbombenflieger auf den Flugzeugtypen MiG-15 UTI, MiG-17F und Su-22 tätig.** FOTOS: ZVG

**UECKER-RANDOW/COTTBUS.** Für den Eggesiner Militärmuseumschef Uwe Zabel hielt der von Muscheln bewachsene Schleudersitz noch offene Fragen parat. War es wirklich der Sitz aus einer MiG-15 UTI, die im Mai 1976 abgestürzt ist? Oder vielleicht ein Sitz aus einem der Flugzeuge, die noch gegen Ende des Zweiten Weltkrieges mit einer solchen Vorrichtung ausgestattet und dann über Vorpommern getestet worden sind? Um Antworten zu erhalten, hat Zabel bei einem Besuch in der Lausitz auf dem ehemaligen Flugplatz in Rothenburg einen Stopp

eingelegt. Denn dort sind zu DDR-Zeiten die Offizierschüler als Jagdflieger ausgebildet worden. Vielleicht, dachte sich Zabel, lässt sich dort in Erfahrung bringen, ob Kontakt zur Besatzung jener MiG-15 UTI hergestellt werden kann, die im Mai 1976 ins Haff gestürzt ist. Von einem der beiden Besatzungsmitglieder hatte der Militärmuseumschef den Namen: Thomas Ruffer. „Im Telefonbuch fand ich ungefähr 80 Einträge zu diesem Nachnamen, ich habe die meisten angerufen, aber ohne Ergebnis, keiner konnte etwas über einen Piloten sagen“, berichtet Zabel. Erst beim Flugplatzmuseum in Cottbus wurde er dann fündig. Dort erfuhr er, dass Thomas Ruffer in Cottbus wohnt. Zabel nahm Kontakt zu dem Piloten auf und berichtete ihm von dem Fund. „Dabei wurde auch bestätigt, dass es eigentlich wirklich nur einer der beiden Schleudersitze aus der MiG-15 UTI sein kann“, sagt Zabel. Eine Information, die auch noch von einem anderen Experten bestätigt wurde. Der hat sich mit den Abstürzen von NVA-Flugzeugen befasst. „Nur eine MiG ist über dem Haff abgestürzt“, hieß es von dieser Seite.

Thomas Ruffer, eines der Besatzungsmitglieder, kann sich sehr genau an den Tag erinnern. „Wir hatten an jenem Tag zwei Wetterflüge“, sagt der Cottbuser. Zwei MiG-15 UTI sollten aufsteigen. „Als ich in die Maschine steigen wollte, stellte sich heraus, dass die Sitzhöhe in der zweiten Kabine zu gering war, weil wir in Garz mit Seenotrettungsausrüstung fliegen mussten“, sagt der Pilot. Also stieg er in die andere Maschine, zu Oberleutnant Gerald Funke. Das Ziel der Besatzung war der Schießplatz Peenemünde, aber als klar war, dass der Schießplatz bis zum Beginn des Flugdienstes nicht einsatzbereit sein würde, kam die Order, zurückzufliegen. „Dann sollte ein Systemflug in 1500 Metern Höhe folgen, bevor der Befehl kam, in 100 Metern Höhe den Flugplatz zu überfliegen“, sagt Ruffer. Diese Flughöhe sei selten befohlen worden. „Danach sollte die Maschine hochgezogen werden, um zur Landung anzufliegen“, sagt der Pilot. Gleichzeitig mit der Feststellung von Ruffer, dass die Drehzahl nicht notwendigerweise ansteigt, um den Flugzustand zu sichern, kam die Information von Oberleutnant Funke: „Du, das Triebwerk ist ausgefallen!“ Was bedeutete, dass die Maschine, die keinen Vortrieb mehr hatte, abstürzen würde. Im Flugzeug wurde es so leise wie in einem Segelflugzeug, und die Flughöhe von 500 Metern reichte nicht aus, um einen Anlassversuch des Triebwerkes zu unternehmen, darum hieß es: das Flugzeug in eine freie Richtung zu steuern und raus! Hauptmann Thomas Ruffer informierte den vor ihm sitzenden Gerald Funke: „Ich katapultiere als Erster.“ Diese Reihenfolge war wichtig, denn wäre der Vordermann zuerst ausgestiegen, hätte der Gasstrahl des Schleudermechanismus den Hintermann verletzen können. „In etwa 500 Metern Höhe. Als ich am Schirm hing, sah ich, wie Gerald Funke ebenfalls katapultierte“, sagt Ruffer. Die Piloten hatten die Maschine, so gut es ging, noch in Richtung Haff steuern können und sahen dann aus der Luft, „wie die MiG ins Wasser klatschte.“ Beide Piloten landeten auf einem frisch gepflügten Acker. „Ich sah aus wie ein Bergmann. Dann sind wir uns in die Arme gefallen und haben uns erst einmal eine Zigarette angesteckt. Wir konnten es kaum fassen, dass wir noch am Leben waren“, erinnert sich Ruffer, „aber es lief alles schulmäßig ab“.

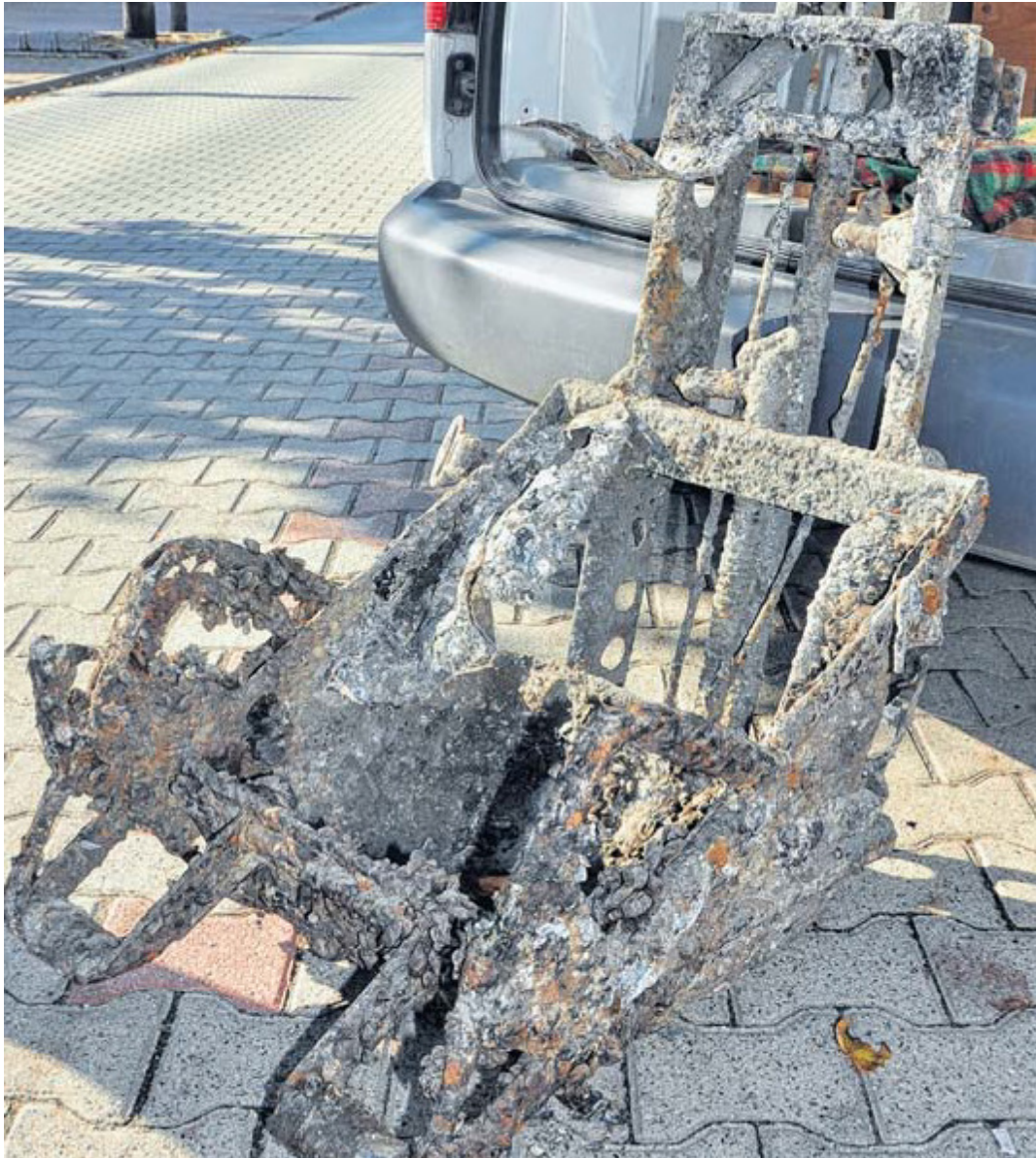
Vom Flugplatz aus war das Geschehen ebenfalls beobachtet worden. „Weil es eine hügelige Landschaft war, haben sie dort aber nur einen Fallschirm gesehen und sich große Sorgen gemacht“, berichtet Ruffer. Genau wie die Besatzung der anderen MiG-15 UTI, die nach dem Vorfall über dem Haff kreiste und die abgestürzte Maschine im Haff entdeckte. „Die hatten die Information, dass wir beide da noch drin sind“, sagt Ruffer. Entsprechend groß war die Aufregung, aber ungleich größer war dann die Freude, dass beide Männer gesund und munter waren. „Auf den ersten Blick jedenfalls. Bei einer Untersuchung wurde nicht festgestellt, dass ich mir den fünften Halswirbel angebrochen hatte – das stellte sich erst bei einer späteren Untersuchung heraus“, sagt Ruffer. Einen Monat flog er nach dem Vorfall nicht. Dann aber doch

wieder. „Ich war der dienstälteste Flugzeugführer auf der MIG-15 UTI bzw. MiG-17 F. Dann, 1984, habe ich umgeschult und bin von da bis 1987, also bis zum Ende meiner Dienstzeit bei der NVA, die Su-22 geflogen“, sagt der Pilot.

Nachzulesen sind diese und andere Erinnerungen des Jagdfliegers in dessen „Flugbuch – Episoden aus dem Leben eines Flugzeugführers der NVA“. Der Schleudersitz ist zwar mittlerweile im Eggesiner Militärmuseum. Doch Museumschef Zabel geht davon aus, dass der Fund bald nach Cottbus gehen wird, und zwar in das dortige Flugplatzmuseum. Zabel ist der Ansicht, dass der Sitz dort am besten aufgehoben ist.



**So sieht der Schleudersitz der MiG 15 UTI aus – dies ist ein Ausstellungsstück.**



**Der aus dem Haff gefischte Schleudersitz der im Mai 1976 abgestürzten MiG 15 UTI.**

*(Quelle: Nordkurier, Donnerstag, 17. Oktober 2013, Seite 21)*