

Der Schleudersitz-Pilot und seine Erlebnisse über Vorpommern

Von Lutz Storbeck

Ein merkwürdiger Fang brachte alles ins Rollen. Ein Ueckermünder Fischer hatte im Sommer einen alten Schleudersitz aus dem Haff gezogen. Nach einigen Recherchen stand fest: Thomas Rüffer war der Pilot, der sich mit Hilfe dieses Schleudersitzes im Mai 1976 aus einer abstürzenden MiG 15 über dem Haff gerettet hatte. Lutz Storbeck befragte den Piloten, der jetzt im Ruhestand ist, dazu.

Herr Rüffer, Sie waren als Kampfpilot bei der NVA Mitte der 70er-Jahre auch auf der schönen Insel Usedom stationiert. Erinnern Sie sich gern an diese Zeit?

Als bekannt wurde, dass unser Geschwader für ein halbes Jahr nach Garz verlegt wird, freute ich mich darauf. Immerhin flog ich ja nun schon fast zehn Jahre im Flugplatzgebiet Drewitz. Da war es für mich eine willkommene Abwechslung und eine neue Aufgabe, auf Usedom zu fliegen. Fliegen an und über See, das war doch was. Aber es kam ein wenig anders.

An die schöne Insel erinnere ich mich gerne, aber an die Zeit damals nicht unbedingt. Man muss wissen, dass unser Geschwader von Januar bis November 1976 dorthin verlegt wurde, weil auf unserem Heimatflugplatz Drewitz die Start- und Landebahn instand gesetzt werden musste. Für mich bedeutete das, wie für viele andere Familienväter, eine längere Zeit der Trennung von der Familie. Damals war das neben den üblichen Dienstverpflichtungen eine besondere Belastung für uns. Es war wie eine Dienstreise ins Ausland, notwendig eben. Gern erinnere ich mich allerdings daran – jetzt aber bitte nicht böse sein! – dass wir im Sommer zum Wetterflug beim Start Richtung Osten um 5 Uhr früh am damaligen internationalen Zeltplatz mit Schadenfreude sozusagen das allgemeine Wecken durchgeführt haben. Schalldämpfer für Flugzeuge waren ja nicht!

Haben Sie denn damals außerhalb des Dienstes etwas von der Insel mitbekommen – oder galten da



Thomas Rüffer heute.

FOTOS: ZVG/THOMAS RÜFFER



Hauptmann Rüffer 1976 in einer MiG-17F.

strenge Regeln der Kasernierung?

Damals habe ich nichts von der Insel mitbekommen. Das hatte folgenden Grund: Wir hatten die ‚Ständige Gefechtsbereitschaft‘ zu gewährleisten. Das bedeutete, dass immer eine bestimmte Anzahl von Flugzeugführern und Flugzeugen einsatzbereit sein musste. Damals ließ man uns in dem Glauben, der Gegner würde uns bei der nächstbesten Gelegenheit angreifen, wenn dem nicht so wäre. Damit hatte man uns ganz schön auf den Arm genommen. Schließlich hatten die Oberen doch den weltbesten Aufklärungsdienst zu ihrer Verfügung. Das erfahren wir aber erst nach der Wende. Damals kam dazu, dass an der Küste sehr gute Flugbedingungen waren, weil es hier zum Beispiel weniger Einschränkungen durch Nachbarflugplätze gab. Die gab es zeitweise nur mit den Polen. So hatten wir an den Wochenenden immer nur das notwendige Minimum an Flugzeugführern vor Ort, der andere Teil war auf Heimaturlaub. So kam man bei der Regelung auf ein verlängertes Wochenende aller zwei bis drei Wochen. Urlauber wurden freitags mit zwei IL-14 oder auch mal mit der AN-2 nach Drewitz geflogen. Die Flugzeuge konnten in Drewitz auf der Rasenfläche

starten und landen. Zurück ging es dann wieder am darauf folgenden Montag.

Da gab es mal eine nette Episode: Eine Ehefrau wartete am Rande des Flugplatzes auf ihren Mann. Der hatte einen Platz in der zweiten IL-14. Die erste Maschine landete, die Urlauber stiegen aus, und einer sagte aus Spaß zu der Frau: ‚Frau Köpfke, schönen Gruß von Ihrem Mann, er kommt heute nicht, er bleibt bei seiner Uschi oben!‘ Die Frau nahm das zur Kenntnis, machte stehenden Fußes kehrt und ging nach Hause. Am Montag versuchte ihr Ehemann mit den Worten: ‚Wenn ich den erwische, der mir mein Wochenende versaut hat!‘ den Übeltäter raus zu bekommen. Hat er nicht. Was er aber hatte, war die allgemeine Schadenfreude. Das war natürlich wohl doch ein übler Scherz.

Was waren das für Gefühle, wenn Sie mit Ihrem Düsenflugzeug am Himmel über Vorpommern unterwegs waren – sieht man da etwas von der Schönheit der Landschaft?

Die Landschaft ist wunderschön. Vorpommern erscheint flach wie ein Brett. Durch den Wechsel von See und Land hat man eine sehr gute Orientie-

rungsmöglichkeit aus der Luft. Ich liebe die See. Sie ist etwas ganz Besonderes. Seit vielen, vielen Jahren fahren meine Frau und ich jedes Jahr auf Urlaub an die See. Wenn ich könnte, würde ich sogar meinen Wohnort an die See verlegen. Das Fliegen hat auch etwas ganz Spezielles an sich: Je höher man fliegt, desto mehr sieht man. Sichtweiten von 50 Kilometern sind keine Seltenheit. Was man aber nicht mehr sieht, ist Schmutz und Unordnung. Die Landschaft sieht von oben immer deutlich besser aus. Alles stellt sich sauber und wohlgeordnet dar. Alles ist gut.

Aber das Wetter kann sich hier auch schnell ändern. Gerade noch ist alles bestens, dann aber sollte man schnell nach Hause oder eben gar nicht aus dem Haus gehen. So ist es eben an der See.

Der 13. Mai 1976 hat sich Ihnen bestimmt besonders eingeprägt – erzählen Sie, was da passiert ist...

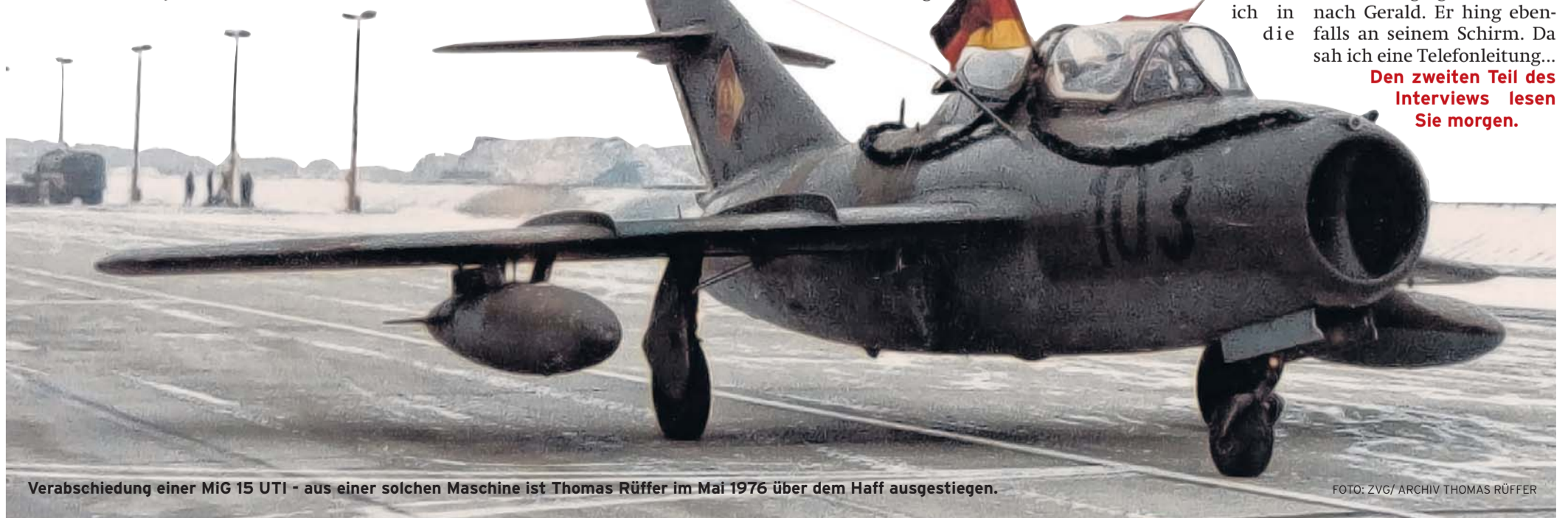
Der 13. Mai 1976 war ein Donnerstag, und das Wetter war ganz gut. Die genauen Wetterbedingungen sollten aber, wie immer, 90 Minuten vor Flugdienstbeginn aktuell geprüft werden. Es sollte bestimmt werden, nach welcher der vorbereiteten Varianten die Ausbildung

durchgeführt werden kann. Dazu waren an diesem Tag zwei Wetterflüge notwendig. Einer im Flugplatzgebiet und einer zum Seeschießplatz Peenemünde. Wir zwei Wetterflugbesetzungen gingen zu den MiG-15 UTI und setzten uns hinein. Da fing der Schlamassel an. Man muss wissen, dass im Gegensatz zu Flügen im Landesinneren es an der See Pflicht war, dass der Flugzeugführer eine aufblasbare Seenotweste tragen musste und am Fallschirm zusätzlich ein Rettungspaket mit Schlauchboot verpackt war. Dieses Paket war fünf bis sieben Zentimeter hoch und unter dem Sitzkissen des Katapultsitzes angebracht. Da der Rettungsschirm bei Kampfflugzeugen in der Regel im Sitz unten eingebaut ist, erhöht sich die Sitzgröße des Flugzeugführers eben um diese fünf bis sieben Zentimeter. Bei der MiG-15 UTI hat das in der zweiten Kabine große Auswirkung. Ich sollte zunächst in der Wettermaschine bei unserem Geschwaderkommandeur, Oberstleutnant Schumann, die zweite Kabine besetzen, aber ich passte da nicht rein. Ich war dafür zu groß. So befahl der Oberstleutnant, dass ich mit Oberleutnant Besser, der in der zweiten Kabine der anderen Wettermaschine saß, die Plätze tauschen sollte.

zweite Kabine der MiG-15 UTI mit der taktischen Nummer 166. In der ersten Kabine saß der Oberleutnant Gerald Funke. Um 14.30 Uhr starteten wir zur Wetteraufklärung Richtung Seeschießplatz, Höhe 600 m. Nach zehn Minuten bekamen wir die Weisung, den Flug abzubrechen und zurück zum Flugplatz zu kehren. Wir sollten auf 1500 Meter steigen und das Funkfeuer anfliegen. Gerade hatten wir diese Höhe erreicht, hieß es: ‚Gleitflug auf 100 Meter und Überflug des Platzes!‘ Da wir schon in Flugplatznähe waren, musste Gerald den Steuerknüppel schnell nach vorne drücken, um die befohlene Höhe einzuhalten. Dieses Manöver gefiel dem defekten Kraftstoffregelsystem wohl nicht, und so stellte sich das Triebwerk in 100 Metern Höhe und bei 600 km/h ab. Als wir es bemerkten, mussten wir schnell entscheiden. Gerald zog das Flugzeug hoch, steuerte es in Richtung Oderhaff, und ich sagte den Spruch, der uns möglicherweise beiden das Leben rettete: ‚...Also raus. Ich katapultiere als Erster!‘ Diese Reihenfolge war laut ‚Handbuch besondere Fälle‘ festgelegt und sicherte dem hinten Sitzenden, dass er nicht vom Gasstrahl der Patrone des vorderen Sitzes beim Katapultieren verletzt wird. Durch die hohe Geschwindigkeit des Flugzeuges und der guten Steuertechnik von Gerald konnten wir auch ohne Triebwerk in den Steigflug übergehen und uns sicher katapultieren. Im Steigflug setzte ich mich aufrecht in den Sitz, stellte die Füße in die Fußrasten, zurrte meine Sitzgurte fest, schoss das Kabinendach ab und in 500 Metern katapultierte ich.

Nun lief alles so ab, wie es uns die Genossen vom Fallschirmdienst am Boden jahrelang beigebracht hatten. Zu keinem Zeitpunkt hatte ich das Gefühl, die Situation nicht zu beherrschen. Als meine Flugbahn mit Sitz den höchsten Punkt erreicht hatte, streckte ich die Beine aus, und der Sitz verabschiedete sich von mir. Nach ein paar Drehungen in der Luft zog ich die Reißleine, vielleicht war es auch der eingebaute Fallschirmautomat, und der Fallschirm ging auf. Ich sah nach Gerald. Er hing ebenfalls an seinem Schirm. Da sah ich eine Telefonleitung...

Den zweiten Teil des Interviews lesen Sie morgen.



Verabschiedung einer MiG 15 UTI - aus einer solchen Maschine ist Thomas Rüffer im Mai 1976 über dem Haff ausgestiegen.

FOTO: ZVG/ ARCHIV THOMAS RÜFFER