

„Die Zeit in Vorpommern war die schönste in meinem Fliegerleben“

Von Lutz Storbeck

Ein merkwürdiger Fang brachte alles ins Rollen. Ein Ueckerländer Fischer hatte im Sommer einen alten Schleudersitz aus dem Haff gezogen. Nach 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. **Heute lesen Sie den zweiten Teil des Interviews.**

...und der Fallschirm ging auf. Ich sah nach Gerald. Er hing ebenfalls an seinem Schirm. Da sah ich eine Telefonleitung! Also versuchte ich, der Leitung auszuweichen. Dazu wollte ich den Schirm wegsteuern, was mir mit einer Drehung des Schirmes nicht gelang, nur ich drehte mich um 180 Grad. Bei der Landung auf dem frisch gepflügten Acker wurde mir das zum Verhängnis. Ich ließ beim Aufsetzen auf der Erde den Schirm los und die 180 Grad-Drehung drehte mich in dem Acker zurück in die Ausgangslage. Ich sah aus wie ein Bergmann. Schulmäßig packte ich meinen Fallschirm, als Gerald mich erreichte und den Satz sagte: ‚Ich dachte schon...!‘ Den Satz werde ich nie vergessen. Wenig später kam ein Bataillonsoffizier mit Pkw, der durch Zufall die Sache sah. Er sammelte uns ein und zurück ging es zum Flugplatz...

Nach diesem Zwischenfall war es bestimmt nicht einfach, wieder in ein Flugzeug zu steigen - oder?

Nein, das war es wirklich nicht. Zunächst mussten Gerald und ich nach Königsbrück zur Begutachtung durch die Flugmedizinischen Kommission (FMK), und dann musste ja noch die Ursache des Triebwerkausfalls gefunden werden. Die Ärzte der FMK sagten uns nach ein paar Tests, dass sie Genesungsurlaub empfehlen werden und schickten uns



Eine recht heitere Illustration zum Geschehen 1976 - damals ging dem Piloten Rüffer der Vorfall über dem Haff doch sehr an die Nieren - heute sieht er die Sache etwas gelassener.

FOTOS/ILLUSTRATION: ZVG/ARCHIV THOMAS RÜFFER

wieder nach Garz zurück. Das Erste was ich dort sah, war, dass ich für den nächsten Tag schon wieder als Fluglehrer geplant war. Das haute mich fast um.

Der Geschwaderkommandeur glättete aber meine Sorgenfalten und befahl erst einmal den Urlaub. So verging eine Woche daheim, und zurück in Garz wurde auch die Ausfallursache des Triebwerkes eindeutig als technisches Problem geklärt. Damit konnte ich wieder ‚beruhigt‘ in ein Flugzeug steigen. Bei den ersten Flügen habe ich sehr genau auf die Geräusche der Triebwerke gelauscht. Es brauchte seine Zeit, bis dieses Kontrollieren völlig verschwunden war.

Haben Sie die Gegend jemals wieder besucht, nachdem Sie dann in der Nähe von Cottbus stationiert waren?

Ja, das habe ich. Zunächst hatte mir die Sekretärin unseres Kommandeurs, die aus Zirchow stammte, eine Ferien-

Wochen in Zirchow besorgt. Das war zu damaligen Zeiten in der Saison schon ein Glücksfall, dann aber war ich später noch einmal in Karlshagen. Es war jedes Mal eine unvergessliche Zeit an der Ostsee. Nach der Wende war ich dann auch gleich in Urlaub im schönen Heringsdorf.

Im Jahr 1984 wurde unser Geschwader für ständig nach Laage verlegt. Ich schulte noch einmal um und flog noch für drei Jahre auf der Su-22 M4. Mit diesem modernen Jagdbomber flog ich für meine restliche Dienstzeit viel an und über der Ostsee. Gern erinnere ich mich an Mecklenburg und Vorpommern am Boden und aus der Luft. Es war mit die schönste Zeit in meinem Fliegerleben.

Übrigens: Die Unterkunft in Zirchow war wohl ein ehemaliger Hühnerstall. Das Zimmer war einfach eingerichtet, und es ging aus dem Zimmer

direkt in den Garten mit vielen Hühnern. Jeden Morgen, wenn wir das Zimmer verließen, hatte ich den Eindruck, dass die Hühner ganz verwundert zu uns aufschauten und sich fragten, was wir wohl in ihrem Stall machten.

Und an den Bäcker in Laage erinnere ich mich. Besonders an die eine Verkäuferin mit Namen Helga. War man bei ihr als Kunde dran, konnte man gar nicht so schnell reagieren, weil Helga sofort nach jedem Wunsch ihr ‚und noooch?‘ lautstark hinter dem Tresen hervorbrachte. Helga war eine ganz besondere Type, die damit zum Mehrkauf der Bäckereiprodukte animierte. Und meistens kaufte ich auch mehr, als ich eigentlich wollte. Ich hoffe, ihr geht es gut.

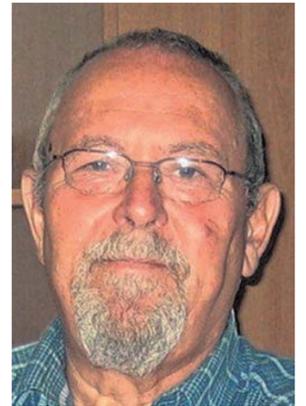
Was machen Sie eigentlich heute? Fliegen Sie noch - oder bleiben Sie lieber auf der Erde?

Heute fliege ich nicht mehr. Das brauche ich

auch nicht, da ich unser Urlaubsziel gut mit dem Auto erreichen kann. Ich bleibe also lieber auf der Erde. Drei- oder vier Mal bin ich noch einmal mitgeflogen, aber nun ist es gut. Ich habe rund 1750 Stunden in der Luft verbracht, das muss reichen.

Sie haben ja keinen Ruhestand, sondern haben unter anderen zwei Büchern geschrieben - worum geht es da?

Wie man es wohl erwartet, ist das ‚Flugbuch‘ eine Sammlung von Episoden aus meinem Leben als Flugzeugführer der NVA. Ich hatte viel Material gesammelt und in etwa vier Jahren nach dem Schreiben, Verwerfen, wieder neu Schreiben, wieder Verwerfen – dann ist auch zweimal der Computer abgestürzt – war die Sache endlich geschafft. Ich auch. Weil es alles wahre Begebenheiten sind, hat es mir und vielen anderen Lesern aber Freude bereitet. Einen Winter über



Thomas Rüffer heute.



Oberstleutnant Rüffer, 1987 in einer Kampfmaschine vom Typ Su-22.

sammengeschrieben, es drucken und verlegen lassen. Die erste Ausgabe erschien im März 2009, die zweite Ausgabe im April 2010 mit vielen Fotos aus meinem Leben.

Das zweite Buch habe ich im Jahr 2011 begonnen und 2012 fertig geschrieben. Der Titel ‚Das Luftloch‘ ist keine wahre Geschichte. In diesem Buch erzähle ich die Geschichte von einem jungen selbstbewussten Mann, der unbedingt Pilot werden will. Die Geschichte ist an meine eigene Entwicklung angelehnt, hat aber ein überraschend anderes Ende. Die Illustrationen im Buch sind, wie auch die vorliegende Zeichnung, von meinem Freund Klaus.

„Flugbuch“ kann bezogen werden über den Buchhandel, den Verlag KUNSTMISSION.de oder das Online-Versandhaus amazon.de unter der ISBN: 978-3-98113681-0-9

„Das Luftloch“ kann unter der ISBN: 978-3-9813681-3-0 unter den gleichen Adressen wie oben bestellt werden.



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

FOTO: ZVG/ARCHIV THOMAS RÜFFER