

Zeitgeschichte DDR:

Günter Krönert

## »Leben im Tiefflug«

### 2. Ein neues Betätigungsfeld für den Hubschrauber

Einsätze für die Volkswirtschaft,  
Wissenschaft und Kultur  
1958/59



Ab Sommer 1958 kam es zu ersten Hubschraubereinsätzen für zivile Zwecke. So flog am 6. Juli eine Mi-4 der NVA über dem Hochwassergebiet der Weißeritz, westlich von Dresden. Am 28. September folgte der erste Rettungsflug von Schwerin nach Greiz. Auch die DEFA – die Filmgesellschaft der DDR – nutzte Hubschrauber zu Aufnahmезwecken. Für den Film »Das Lied der Matrosen« drehten Kameraleute in Görlitz und Rostock Szenen aus dem Hubschrauber. Für das Rundfunk- und Fernsehtechnische Zentralamt begannen am 7. April 1959 funktechnische Versuchsflüge auf dem Antennenmessplatz Brück bei Belzig. Auch für die erstmalige Fernsehübertragung von Abschnitten der »Friedensfahrt« aus einem Hubschrauber liefen ebenfalls die Vorbereitungen. Das alles waren keine militärischen Aufgaben und folgerichtig kam es zum Beschluss, zwei Hubschrauber aus dem Bestand der NVA mit samt ihren Besatzungen an die Deutsche Lufthansa (DLH) zu übergeben. Weniger bekannt ist, das es schon 1957 erste Intensionen zur Nutzung von Hubschraubern für zivile Aufgaben gab. Dazu habe ich einige Anmerkungen zu machen:

Am 24. Dezember 1957 flog eine NVA-Hubschrauberbesatzung von Dessau nach Schönefeld, um dort von der DLH Ersatzteile zu übernehmen und dann nach Dessau zu transportieren. Da ich keinen Weihnachtsurlaub erhalten hatte, konnte ich zur Hilfestellung bei der Sichtnavigation mit über Land fliegen. Mit Erstaunen sah ich bei einem Rundgang im Werftbereich auf der Südseite des Flughafens dann eine Mi-4 stehen. Besaß auch die DLH schon einen Hubschrauber? Doch gesehen und vergessen, wir beluden unseren Hubschrauber und kehrten nach Dessau zurück. Später, als ich selbst Betriebangehöriger der DLH war und Einblick in deren Angelegenheiten bekam, erinnerte ich mich an diesen Flug am Weihnachtstag. In einem Schreiben vom Oktober 1959 konnte ich dann tatsächlich nachlesen, dass die DLH bereits 1957 Besteller eines Mi-4 war, diesen aber an das Militär weitergeleitet hatte. Dabei könnte es sich um einen der beiden im Oktober 1957 an die NVA gelieferten Mi-4 handeln. Die frühe Absicht bei der DLH, den Flugbetrieb mit Hubschraubern bereits 1957 aufzunehmen, war offensichtlich auf der Strecke geblieben.

Der zweite Anlauf erfolgte ein Jahr später. Direktor Heiland erteilte dazu am 8. Oktober 1958 an den Betriebsteilnehmer Wirtschaftsflug, Gorzel, den Auftrag, eine Kommission für Hubschrauberfragen zu bilden. In diesem Zusammenhang fand am 6. Februar 1959 auch eine Konsultation beim Hubschraubergeschwader in Brandenburg-Briest statt. Auf der Tagesordnung stand: Die Vorführung einer Mi-4 in allen typischen Flugzuständen, ein Flug mit den Kommissionsmitgliedern, die ausführliche Besichtigung des Hubschraubers und eine allgemeine Erläuterungen der Typen Mi-4 und SM-1. Gesprochen wurde über die Probleme beim Betrieb dieser Maschinen. Als ich an diesem Tage im Speisesaal des Geschwaders weilte,

Zeitgeschichte DDR:

Günter Krönert

## »Leben im Tiefflug«

stieß ich dort auf die besagte Kommission. Noch ahnte ich nicht, dass fünf von diesen Herrschaften meine zukünftigen Kollegen bzw. meine Vorgesetzten sein würden. Ihre auffälligen hellblauen Uniformen, mehr oder weniger goldbetresst, hoben sich von unseren feldgrauen Monturen ab wie Blumen auf einer Wiese. Dem Abschlussprotokoll dieser Zusammenkunft in Briest ist zu entnehmen, dass die Anschaffung einer Mi-4 (zur Erprobung!) für 1960 zweckmäßig, und einer SM-1 bis spätestens 1961 vertretbar erschien. Doch es sollte anders kommen: Schon am 13. Juni 1959 unterrichtete die Direktion den Betriebsteil Wirtschaftsflug, dass am 15. Juni zwei Hubschrauber Mi-4 aus dem Bestand der Luftstreitkräfte (LSK) ausscheiden und an die DLH übergeben werden. Deren militärische Besatzungen gelten vorerst als kommandiert. Als vorrangige Arbeit sei umgehend der »Wismut-Auftrag« in Angriff zu nehmen, so hieß es in einem Schreiben. Während einer Besprechung beim Flugbetriebsdirektor Horn am 17. Juni war unter Beteiligung von Oberleutnant Eis (Hubschraubergeschwader) und mindestens einem weiteren Offizier der LSK aus Strausberg vereinbart worden, dass die Hubschrauber dann schon am Folgetag von Briest nach Schönefeld überführt und um 10 Uhr an die DLH übergeben werden. Die Ankunft der Hubschrauber auf dem Schönefelder Flughafen war ein kleiner Meilenstein auf dem Weg in die zukünftige zivile Nutzung dieses Luftfahrzeugtyps in der DDR.

Doch bleiben wir noch ein paar Zeilen lang beim Militär: Am 7. April 1959 erhielt ich in Brandenburg den Befehl, mit meiner Besatzung zum Antennenmessplatz Brück bei Belzig zu fliegen. Dort sollten wir, entsprechend der Vorgaben des verantwortlichen Ingenieurs, mit einer Reihe funktechnischer Versuchsflüge beginnen. Der Landeplatz sei vorbereitet, so hieß es. Wir bekamen die »564« zugeteilt und ab ging es auf die kurze 35 km-Strecke. Am Ziel angelangt erkannten wir zwar einen Einweiser, aber uns kamen schnell Zweifel ob wir an dieser Stelle landen könnten. Vorsorglich wichen wir erst einmal auf eine erkennbare Fahrwegeinmündung aus die uns trocken und fest genug erschien. Den Gefreiten Emich, unserem Hubschraubermechaniker, schickten wir von dort aus zum Objekt um die Sache näher in Augenschein zu nehmen. Schon bald signalisierten seine erhobenen Arme: »Hüpft über den Zaun und setzt euch hier hin«. Wir folgten seiner Einschätzung. Groß war die Fläche auf feuchtem Wiesengrund nicht, immerhin war sie doch solide angelegt. Eine Ebene von 6 x 8 Metern aus nebeneinander ausgelegten Eisenbahnschwellen, noch dazu auf einer Schüttung Sand, trennten den Hubschrauber zuverlässig vom ansonsten sumpfigen Umland. Nach der Begrüßung und einer Besichtigung des Hubschraubers durch die kleine Belegschaft des Objektes bekamen wir unser Quartier zugewiesen. Es folgte die Einweisung in die Aufgabenstellung. Um eine Sache ordentlich ausführen zu können, musste sie inhaltlich verstanden sein. Der leitende Ingenieur begann also mit einem Vortrag: Jede Sendeantenne hat eine theoretische und eine praktische Strahlungscharakteristik. Inwieweit diese deckungsgleich sind oder voneinander abweichen, das soll hiermit durch ein neues Messverfahren ermittelt werden. Vorgesehen ist eine Messeinrichtung im Hubschrauber zu installieren, um damit über eine an der Außenseite angebrachten Antenne die Feldstärke des Senders zu vermessen. Die Ergebnisse werden auf dem Bandschreiber im Hubschrauber sichtbar gemacht. Man hoffe durch diese Methode die Ergebnisse der bis dahin üblichen Bodenmessungen zu übertreffen.

Nach dem Einbau der Geräte begannen wir am 9. April mit den Flügen. Unsere Aufgabe bestand zunächst darin, einen 56 Meter hohen Turm in 60–70 Meter Höhe zu umfliegen. Bei einer Fluggeschwindigkeit von 20–40 km/h über Grund waren Radien von 70, 100 und 200 Metern einzuhalten. Das brachte – bei der erstrebten

Zeitgeschichte DDR:

Günter Krönert

## »Leben im Tiefflug«

Genauigkeit – die ersten Schwierigkeitsgrade mit sich. Fliegt man bei Wind einen Vollkreis, ist man natürlich seinen Einflüssen ausgesetzt: Gegen-, Seiten- und auch Rückenwind. Der Hubschrauber wird im Gegenwind steigen, im Seitenwind schieben und bei Rückenwind sinken. In der Praxis bedeutet dies: ständige Regimewechsel und Leistungsänderungen oder kurz und zutreffend »Knüppellei«.

An diesem ersten Flugtag standen fünf Flüge mit annähernd zwei Flugstunden zu Buche. Es gab messtechnische wie auch fliegerische Probleme, doch darüber hinaus auch die Zuversicht, dass die gestellte Aufgabe zu schaffen war. Die Versuchsflüge fanden in drei Intervallen statt. Steuertechnisch gewöhnten wir uns relativ schnell an die für uns als Militärflieger »unvorschriftsmäßigen« Flugzustände, die das Messprogramm mit sich brachte. Größere Probleme ergaben sich auf Seiten der Messleute. Sie hatten mit Reflektionen zu kämpfen, die immer wieder die Messergebnisse beeinflussten. Es bestand die Vermutung, dass der Tragschraubenkreis des Hubschraubers während des Fluges eine Reflektionsfläche ergeben könnte. Daraus resultierten Versuche mit unterschiedlichen Antennenabseilungen von 6, 12 und später von 40 Metern. Standschweben zwischen 5 und 60 Metern Höhe und Vertikalflüge folgten. Die starken Vibrationen des Hubschraubers im Bereich 40 km/h setzten vor allem dem empfindlichen Bandschreibergerät in der Kabine zu. Auch gab es Tage, da »knirschte es im Gebälk«, so beispielsweise, nachdem sich die einzige weibliche Mitarbeiterin des Versuchstrupps nach Pfingsten nicht zurückgemeldet hatte – sie war einfach in den Westen getürrt! Das war damals mehr als peinlich für alle Beteiligten, noch dazu mitten in einem Versuchsprogramm. Als wir dann am 29. Mai 1959 zum Rückflug nach Briest ansetzten, verabschiedeten wir uns von einem Kollektiv, das sich mit wachsender Begeisterung einem schwierigen Thema widmete. Meine Besatzung hatte eine bemerkenswerte Einsatzbereitschaft und Disziplin an den Tag gelegt. Leider verstarb schon wenig später unser Bordmechaniker, Unteroffizier Mertin, beim Hubschrauberabsturz am 19. August 1960.