

Ein Nachtflug der besonderen Art

Es war im Sommer 1963 oder 64, so genau kann ich es nicht mehr datieren. Nach meiner Ausbildung auf der *Jak-18* und *Jak-11* kam ich in den Truppenteil *JG 3* der NVA nach Preschen, nahe Forst/Lausitz. Hier ging die Ausbildung weiter auf der *MiG-15*, *MiG-17 F* und dann bekam das Geschwader zwei unterschiedliche Typen *MiG-19 (S und PM)*. Ausgebildet wurde ich auf der *PM* einem Tag- und Nachtjäger. Ausgerüstet mit Radar und nur Raketenbewaffnung. Hier erlangte ich auch die Klasse 1 in der Ausbildung - Tag und Nacht bis zum Wetterminimum.

ging es weiter in Richtung KM-Stadt, heute Chemnitz. Ich sah schon den nächsten Wendepunkt Torgau, da bemerkte ich einen seltsamen Geruch in der Kabine nach verbranntem Gummi und gleich darauf erloschen alle Lampen am Armaturenbrett.

Sofort drückte ich den Funksprechknopf, um die Störung an die Leitstelle zu melden. Umsonst – die Große Frage war, was nun. Der Abbruch des Fluges war klar, also zurück zum Platz. Tausend Gedanken gehen einem da durch den Kopf, was passiert als nächstes? Was ich nicht wusste, hinter dem



Degenhard Kasüske vor einer MiG-19 S

Eines Tages erhielt ich zur Lizenzerhaltung einen Streckenflug bei Nacht, der mir unvergessen bleibt. Alles verlief normal. Die Sicht war sehr gut, wie wir unter uns Fliegern sagten, dass man dem Papst in Rom bei seinen Geschäften zusehen konnte. In der Höhe von 10.000 Metern hatte ich die vorgeschriebene Höhe erreicht, nahm das Gas etwas raus und flog die Wendepunkte an. Nach Dresden

Sitz gab es einen Kasten, wo die Stromversorgung von den zwei Triebwerken und den Akkus zusammengeführt wurde, hier war alles verschmort. Die Triebwerke arbeiteten normal, Geschwindigkeit und Höhe wurde angezeigt. Die Drehzahlen der Triebwerke ebenfalls.

Langsam wurde mir klar, der künstliche Horizont und alle Geräte, die vom Strom

versorgt werden, werden ausfallen, so auch der ARK (Automatische Radio Kompass) und der Kompass selbst. Also leitete ich mit einer Rechtskurve die Rückkehr zum Platz ein und flog an Dresden vorbei wieder Richtung Heimat. Auch die Frage, ob der Sprit noch für den Rückflug reicht, ging mir durch den Kopf, alles was einem mal gelehrt wurde, kommt in Erinnerung. Bis mir klar wurde, ja der Sprit im Haupttank reicht, weil ja die Zusatzbehälter als erstes den Tank wieder auffüllen, die kleineren Behälter, die mit Pumpen arbeiten, sind nicht relevant. Man beruhigt sich selbst und gewinnt das Selbstvertrauen zurück.

Was ich angenommen hatte trat auch ein. Der Kompass zeigte Werte an, die nie mit dem realen Kurs übereinstimmten, der ARK drehte sich nach kurzer Zeit wie ein Brummkreisel, ehe er stehen blieb. Der Horizont kippte ab. Ach war ich froh, bei so einem schönen Wetter die Übersicht behalten zu können. Zur Kontrolle für mich gab es noch einen sogenannten KI 11, einen kleinen Kompass, der nach dem Magnetfeld der Erde arbeitete. Für mich auch zum Vorteil, dass wir

in unserer Ausbildung mit der Bestimmung der Richtung nach den Himmelskörpern geschult worden sind. Das gab mir zusätzliche Sicherheit. Beim Rückflug hatte ich die Höhe um 1.000 Meter verringert, um mögliche Zusammenstöße mit nachfolgenden Flugzeugen zu verhindern. Ich hoffte, dass der Gefechtsstand den Abbruch der Strecke mit bekommen hat. Im Nachhinein hatte ich mich geirrt. Zu dieser Zeit mussten wir bei Nachtflügen immer eine Taschenlampe mitführen, das blaue Licht der Lampe verhalf mir in der Kabine, die Übersicht zu wahren. So waren Befehle dieser Art sinnvoll.

In der Nähe des Platzes reihte ich mich in die Platzrunde ein und beobachte den Verkehr auf dem Platz. Alles ruhig da unten. Wie mache ich mich bemerkbar, dass ich landen will? Hier mein letzter Irrtum. Ich dachte, ich schieße eine Leuchtkugel ab. Die waren im Seitenleitwerk eingebaut. Nichts passierte. Da war klar, zum Abschuss brauchten auch sie den Strom. Da die Landebahn frei war, entschloss ich mich zu landen. Ohne eigene Landescheinwerfer, oder die Bodenschein-



MiG-19 PM

werfer, schiet, aber ich konnte mich an der Landebahnbefehrerung ausrichten. Die Landung war bestens. Am Punkt und ohne irgendwelche Komplikationen.

Die Bremsen funktionierten und an der letzten Stichbahn rollte ich aus. Die Triebwerke abstellen und die Maschine dem Technischen Personal übergeben war kein Problem. Das schönste kam danach.

Kaum ausgestiegen kam ein Trabant an und hatte den Befehl mich zum Flugleiter zu bringen. Dort musste ich Rapport erstatten. Nach meinen Worten sagte ein untergeordneter Offizier des Stabes „*Der ist ohne Landeerlaubnis gelandet, der muss bestraft werden*“. Vor Schreck über meine Entgegnung verließ er den SKP (Startkommandopunkt). Wir wurden keine Freunde.

Bestraft wurde ich nicht, aber auch nicht belobigt, das hatte mit persönlichen Differenzen zwischen mir und dem Flugleiter zu tun, die vorher bestanden und nun noch vertieft wurden.

Die MiG-19 aus meiner Sicht

Sie war das erste Überschallflugzeug der Sowjetunion. Ein Flugzeug mit zwei Triebwerken RD 9 B, was für uns als Jagdflieger eine große Umstellung war. Zuerst gelang es dem technischen Personal nicht, die Triebwerke so abzustimmen, dass beide mit gleichem Schub arbeiteten. Die Giermomente waren teilweise krass. Das besserte sich mit der Zeit. Eine Schulmaschine gab es nicht. Also mussten alle Elemente allein erarbeitet werden. Die *PM* als Allwetterjäger war ein richtiges Männer-

flugzeug. Wenn man sich die heutigen Flugzeuge ansieht, kommt man sich vor, als hätte man ein vorsintflutliches Flugzeug geflogen. Erst bei der *MiG-21 MF* gab es ein System, das bei unklaren Fluglagen das Flugzeug in den Horizontalflyg brachte. Ich bin auch diese Maschine geflogen. Bei der *MiG-19* musste man sich selbst heraus manövrieren, wenn man in den Wolken flog und in eine unklare Fluglage geriet. Deshalb wurde unter den Fliegern auch offen über Fehler diskutiert, die man gemacht hatte, wo eben kein anderer dabei sein konnte. Weil es keinen 2. Sitz gab. Die eigenen Fehler zugeben sollte es den Kameraden ermöglichen, für den Eventualfall entsprechend vorinformiert zu sein und besser damit zurechtzukommen.

Hier zählten nur die Ergebnisse, die man per Film mit nach Hause brachte. Ich bin nachträglich stolz darüber, auf diesem Flugzeug die Klasse 1 erreicht zu haben. Was mich ärgert, ist dass man das Flugzeug nach Erreichen der Klasse 1 aus Sparsamkeitsgründen nur noch zur Lizenzerhaltung fliegen durfte. Das hieß im Klartext, nur noch alle zwei bis drei Monate zum Fliegen kam. Ich fühlte mich vor solchen Einsätzen oft wie ein Klippschüler.

Und wenn ich heute höre, dass der ehemalige General der NVA Baustian zu dem Schluss gelangte, man habe mit uns Schindluder getrieben, dann habe ich große Fragen, er war doch Chef der Ausbildung für Jagdflieger.

Soweit einige meiner Gedanken zur *MiG-19*.
Degenhard Kasüske

Werner Andres Sozialfonds

Wir bitten Euch/Sie alle um Spenden für unsere Alten, Einsamen und Kranken, die wir unterstützen und denen wir ihre kleinen „aufgeschobenen Wünsche“ erfüllen.

Geben Sie Ihrem Herzen einen Ruck und tun Sie das Ihre dazu !

Auch Ihre kleinste Gabe hilft uns dabei und dafür danken wir Ihnen.

Volker Zimmer

Gerd Gloystein

Gerd Ruge

Spendenkonto: Werner Andres Sozialfonds

VR-Bank Rhein Erft, IBAN: DE 07 3716 1289 1014 3830 14 BIC: GENODED1BRH