

Dem „Klassenfeind“ gewunken

Die nun folgende Aufgabe hätte schon fast der Höhepunkt der fliegerischen Laufbahn sein können, aber die Anforderungen im psychischen Bereich wurden dennoch gesteigert.

Dazu einige Vorbemerkungen:

Seit Längerem wurden von den beiden Grenzketten, später Staffeln - in Meiningen und Salzwedel stationiert - periodisch Flüge an der Staatsgrenze West durchgeführt. Nach erfülltem Auftrag kehrten die Hubschrauber

SM-1, Mi-4 und Mi-8 in ihre Standorte zurück. Ab einem bestimmten, mir nicht bekannten Zeitpunkt, entsprach die Art und Weise dieser Grenzsicherung nicht mehr den Erfordernissen. Es wurden taktische Überlegungen angestellt, entlang der Staatsgrenze West vom Norden bis zum Süden der DDR geeignete Landeplätze auszuwählen, mit minimalem Personal und entsprechender Technik zu versehen, um dort künftig bewaffnete Hubschrauber Mi-8 und Mi-24 zu stationieren.



Mi-24



Mi-4



Mi-8



Sm-1



Alouette II

Diesen Aufklärungsauftrag erhielt ich nach längerer Auswahl durch Vorgesetzte im Kommando.

Das Besondere dabei war, dass alle Plätze innerhalb des 500 m Sperrstreifens liegen mussten.

Mit dieser Aufgabenstellung ging natürlich das große „Grübeln“ einher, da ich keine Grundausbildung als Grenzflieger hatte. Aber, da das offensichtlich keine Rolle spielte, ging es dabei voraussichtlich um die Kaderfrage einer perfekten Zuverlässigkeit.

Meinen ersten Schwerpunkt legte ich also auf die exakte Flugvorbereitung und in ihr auf die Kartenarbeit. Dabei wurde auch Kartenmaterial kleinerer Maßstäbe besorgt. Zuerst trug ich die Wendepunkte ein: Strausberg-Baselpohl-Schwerin-Salzwedel-Harz-Meinigen. Auf der zweiten Karte befasste ich mich mit den Zwischenabschnitten und dem späteren Flug im Sperrstreifen. Das Ausmessen, Auftragen von Kursen, Zeiten und Kilometern, sowie das Schreiben des Bordjournals vervollständigten meine Kartenarbeit.

Während der Flugvorbereitung wurde ich mehrfach kontrolliert, etliche Unterschriften Vorgesetzter bestätigten die Dokumente und das abschließende Flugspiel zur Überprüfung der Flugbereitschaft glich einem Examen. Man quetschte mich aus wie eine Zitrone.

Am 1. April 1981 begann die Startvorbereitung recht früh. Dennoch beschlich mich der Gedanke, dass alles nur ein Aprilscherz sei. Dank gewissenhafter technischer Vorbereitung war der Hubschrauber einsatzbereit. Der Probelauf ergab normale Parameter. Der Start mit 2. Hubschrauberführer und Wart erfolgte pünktlich um 06:00 Uhr, die Landung in Strausberg um 07:20 Uhr. Nach dem Auftanken stiegen noch 3 Passagiere zu, von denen ich zwei aus dem Kommando kannte. Die dritte Person in Zivil wurde mir mit Ltn. Z. vorgestellt.

Bis auf Höhe Schwerin verlief der Flug normal. Mir wurde allerdings später ein bisschen „mulmig“ als ich den Grenzverlauf sah und die Sicherungsanlagen zu erkennen glaubte.

Mit Absicht hielt ich mich erst einmal weiter als 500 m links der Anlagen entfernt und kurvette nun laufend der natürlichen Gegebenheiten

weiter. Die beiden Oberstleutnante zeigten mehrmals nach rechts unten. Ich leitete im Gleitflug eine Rechtskurve ein, um näher an die Grenze heranzukommen. Wohl war mir dabei nicht, aber richtig war es dennoch. Die Genossen hatten den ersten Landeplatz aus- gesucht. Er lag dicht am Sperrstreifen. Unsere Gefühle fuhren wieder einmal Achterbahn.

Während des Fluges sahen wir den anderen Teil Deutschlands, den zu befliegen absolut verboten war. Nur wenige 100 m trennten uns vom Kapitalismus, der doch sooo schlecht war. So hatten wir es jedenfalls gelernt. Nach kurzem Aufenthalt erfolgte erneut der Start. Kaum aufgestiegen, mit Hauptkurs auf Salzwedel, nahmen wir auf der anderen Seite eine Alouette des Bundesgrenzschutzes war. Man war auf uns aufmerksam geworden. Nach ca. 15 Minuten näherte sich uns der West-Heli verdächtig an. Daraufhin kurvte ich etwas nach links ab, um den Abstand zu vergrößern. Die Alouette trieb ein „böses“ Spielchen mit uns, als sie plötzlich mit einer energischen Linkskurve einen Angriff imitierte und mich abzudrängen versuchte.

Man konnte den gestikulierenden Piloten deutlich erkennen. Da wir korrekte Sichtnavigation führten und am Rande des Sperrstreifens über unserem Territorium flogen, musste der „Westliche“ einen Zipfel unseres Gebietes überflogen haben. Uns Allen war es in diesem Augenblick nicht ganz egal. Aber was wir aus damaliger Sicht als Provokation aufgefasst hatten, muss es gar nicht gewesen sein. Da wir mit dem Anderen keine Funkverbindung hatten, konnte sein Verhalten vielleicht auch eine Art Begrüßung gewesen sein.

Jedenfalls setzten wir die Aufklärung der Landeplätze fort. Am Abend erfolgte die Landung auf dem mir bereits bekannten Landeplatz Meiningen.

Noch lange wurde über diesen Flug und die Erlebnisse diskutiert, aber irgendwann, müde und geschafft von des Tages Ereignissen, begaben wir uns in die Horizontale.

Anmerkung: Übrigens wurde uns bald klar, dass wir mit der dritten zivilen Person die „schwarze Hand“ mit im Hubschrauber hatten. (Mitarbeiter des Ministeriums für Staatssicherheit, MfS).

Erich Mahnert