

Erinnerungen an Sigmund Jähn

Am 21. September 2019 verstarb für uns alle unverhofft unser erster deutscher Fliegerkosmonaut Sigmund Jähn. Er hat sich mit seinem Wirken und großer Anerkennung unauslöschlich in die Geschichtsbücher eingetragen und bleibt über Generationen in unserer Erinnerung. Ich durfte ihn als großartigen Menschen kennen lernen, friedliebend, völkerverbindend, engagiert für unsere deutsche Einheit. Zu seinem Andenken möchte ich den Auszug aus den Memoiren meines Vaters Walter Lehweß-Litzmann „Absturz ins Leben“ zur Kenntnis bringen, der den Prüfungsflug Sigmund Jähns zum Jagdflieger 1958 an der Fliegerschule der NVA-Luftstreitkräfte beschreibt:

In der Regel hatte ein Fluglehrer vier bis fünf Schüler zu betreuen. Das bedeutete, dass an Schultagen mit guten Wetterbedingungen ein konzentriertes Flugprogramm zu bewältigen war. Da die Piste in Bautzen für die häufigen Starts und Landungen nicht ausreichte, nutzten wir auch unseren Platz in Rothenburg.

Ein großer Tag für die Flugschüler war nach erfolgreich bestandenem Examen als Flugzeugführer die Freiflugprüfung. Sie wurde nicht von den Fluglehrern abgenommen, sondern von deren Vorgesetzten, den Staffel- und Geschwaderkommandeuren. Auch ich trug mich regelmäßig in den Prüfungsplan ein. Als ich wieder einmal eine solche Freiflugprüfung vornahm, empfing mich das übliche geschäftige Treiben, etwas übertrieben exakt, da sich der "Chef" in Sichtweite befand. Vor einer kleinen Halle wurden gerade die Schulflugzeuge vorbereitet. Eben startete unter dem nun schon gewohnten Dröhnen des Strahltriebwerkes eine der Maschinen zur Wetteraufklärung. Der Flugdienst lief demnach planmäßig an.

Fluggruppe von Olt.
Hans Siebert (1. v. li.)
vor ihrer MiG-15UTI auf
dem Flugplatz Bautzen
re. außen Offiz.-Schüler
Sigmund Jähn



Oberleutnant Hans Siebert, einer der Fluglehrer, kam auf mich zu, meldete vorschriftsmäßig und stellte mir den ihm folgenden Offizierschüler vor. Ich kannte ihn, wie alle, die es nun soweit gebracht hatten, daß sie zur Freiflugprüfung starten durften. Dieser Abschluss einer anstrengenden und aufwendigen Ausbildungsetappe zum Jagdflieger war für uns stets ein besonderer Meilenstein. Nervosität und Aufregung bildeten dabei ganz normale Begleiterscheinungen. "Offizierschüler J. meldet sich zur Freiflugprüfung", hörte ich den mir gerade Vorgestellten sagen.

"Danke, rühren! Wie ist ihr Befinden? Fühlen Sie sich zu dem Freiflug in der Lage?"

"Jawohl, Genosse Oberst! Ich schätze ein, dass ich gut vorbereitet bin." Durch einige gezielte Fragen zum Ablauf des Fluges konnte ich mich davon überzeugen. In das Gespräch flocht ich meine Hinweise ein und bemerkte abschließend, er solle genau so

fliegen, wie es ihn sein Fluglehrer theoretisch und praktisch gelehrt habe. Allmählich merkte ich, wie die Spannung und Erregung des Prüflings nachließ, dass also die mit dem Gespräch beabsichtigte Wirkung eintrat. Dann gingen wir zu dem bereits vorbereiteten Flugzeug. Der Flugzeugtechniker kam uns wenige Schritte entgegen und machte Meldung über die Einsatzbereitschaft der Maschine. Nach dem vorgeschriebenen Rundgang um das Flugzeug und der schriftlichen Bestätigung der Übernahme kletterten wir über die angestellte Leiter in die Kabine. Der Techniker beugte sich herein, half uns beim Anlegen der Schirme und Anschlüssen. Mit routiniertem Blick prüfte er, ob alles in Ordnung war, und entfernte darauf die Boden Sicherungen.

Ich beobachtete, wie mein Prüfling vor mir alle notwendigen Kontrollen ausführte. Wir schlossen die hermetische Kabine; in den Kopfhörern vernahm ich eine Stimme: "Hier Falke 4, hier Falke 4. Birke I kommen!" "Hier Birke I. Ich verstehe Sie mit Fünnef." "Hier Falke 4. Erlauben Sie Anlassen und Rollen." "Hier Birke I. Falke 4, Anlassen und Rollen erlaubt." Der Offiziersschüler gab dem Techniker das Zeichen zum Anlassen des Triebwerkes. Dumpfes Dröhnen und Heulen erfüllten die Kabine. Das vertraute Geräusch und die Geräteanzeigen überzeugten uns von der einwandfreien Arbeit des Triebwerkes. Durch erneutes Handzeichen meldete der Offiziersschüler die Abrollbereitschaft. Der Techniker entfernte die Bremsklötze, und der Ingenieur vom Dienst gab durch Flaggenzeichen die Rollrichtung frei. Mein Prüfling erhöhte die Drehzahl und löste die Bremsen. Die Maschine rollte an. Draußen bemerkte ich den Techniker, der uns grüßend verabschiedete. Zügig rollten wir zur Vorstartlinie - auch das war ein Prüfungselement. Es hieß warten, denn es wurde die Landung einer anderen Maschine angekündigt. Birke I sprach nun mit diesem Falken, ohne dass etwas zu sehen war. Aber da machte ich ihn auch schon aus. Saubere Landung, dachte ich, dann war er auch schon nach dem Aufsetzen am anderen Ende der Piste verschwunden. Die Startfreigabe für uns kam, und wir rollten auf die Startbahn. Ich registrierte, wie der Gashebel nach vorn glitt; die Turbine in meinem Rücken heulte auf, Sekunden später zeigten die Überwachungsinstrumente die volle Startleistung an. Nun wurden die Bremsen gelöst, und das Flugzeug nahm rasch Geschwindigkeit auf. Mit einem Auge beobachtete ich den Fahrtmesser, mit dem anderen wachte ich darüber, dass das Flugzeug genau der Mittellinie der Startbahn folgte und nicht etwas seitlich ausbrach. Da hob es schon den Bug; die Hand locker am Steuerknüppel und die Füße in der Pedalen fühlte ich die Steuerbewegungen des Prüflings.

In der Startphase waren weitere Elemente zu beachten, so die Einhaltung des Steigwinkels, die richtige Leistungsregulierung des Triebwerkes, das vorgeschriebene Einfahren des Fahrwerkes und der Landeklappen. Im weiteren beobachtete ich Höhe und Geschwindigkeit, die koordinierte Steuertechnik beim Kurvenflug, die allgemeine Umsicht, aber auch den exakten Funkverkehr. All das erforderte vom Offiziersschüler konzentriertes und aufmerksames Handeln. Zeit für eine Betrachtung der schönen Oberlausitzer Landschaft fand er wie ich sicher nicht. Nach kurzem Horizontalflug erfolgte das Ausfahren des Fahrwerkes und das Bestimmen des Zeitpunktes der dritten Kurve der Platzrunde. Davon hing die genaue Landeeinteilung und die Landung selbst ab. Nun über Funk die Anfrage: "Hier Falke 4! Birke I, erlauben Sie Landung!"

"Falke 4, Landung erlaubt!" kam es etwas schwach und verrauscht zurück.

Der Landeanflug erforderte die konzentrierte Beobachtung des Einkurvens auf Landekurs, der genauen Einhaltung von Horizontal- und Vertikalgeschwindigkeit bei richtigem Gleitwinkel, der Anflugrichtung sowie des sauberen Abfangens, des Ausschwebens und des weichen Aufsetzens auf dem Hauptfahrwerk am Lande-T.

Ich war erfreut, wie gut der Schüler die Manöver hinlegte, gar nicht zu vergleichen mit meinem eigenen missglückten A-2-Prüfungsflug vor nunmehr einem Vierteljahrhundert. Aber dafür war ich ja da, darauf zu achten, dass sich so etwas nicht einmal in den leisesten Ansätzen wiederholte.

Nach diesem erfolgreichen Flug und der eigenen richtige Analyse durch den Schüler, traf ich überzeugt meinen Entschluss: Durchführung des ersten Alleinfluges. Eine solche Entscheidung ist wohl für jeden fliegerischen Vorgesetzten überaus bedeutsam und birgt zugleich auch ein persönliches Erfolgserlebnis. Anerkennende und ermunternde Worte begleiteten den angehenden Flugzeugführer zu seinem ersten Alleinstart. Viele der Roll-, Flug- und Landeelemente wiederholten sich nun. Dabei stand ich unten und beobachtete vom Boden aus aufmerksam seine Manöver in der Platzrunde.

Das dauerte nur wenige Minuten, und schon rollte die MiG-15 UTI wieder zu ihrem Abstellplatz. Natürlich gehörte auch die abschließende Meldung über die Erfüllung des Flugauftrages zum Prüfungsprogramm.

Gewöhnlich nahm ich zuletzt meinen Prüfling beiseite, um ihm taufersch meine Beobachtungen und Bemerkungen darzulegen und ihm abschließend das Ergebnis mitzuteilen. Auch an diesem Tage konnte ich wieder einen Schüler zu seiner erfolgreich bestandenen Freiflugprüfung beglückwünschen.

Darauf wandte ich mich dem Fluglehrer zu und wies ihn auf starke Seiten, aber auch auf Schwächen seiner Lehrtätigkeit hin. Die jungen Fluglehrer, nicht viel älter als ihre Schüler, besaßen ja selbst erst geringe Erfahrungen auf Strahlflugzeugen.

Mehr als zwei Jahrzehnte waren ins Land gegangen, als ich bei einer Veranstaltung auf unseren ersten deutschen Fliegerkosmonauten Sigmund Jähn traf. Ich wusste, dass auch er damals an der Fliegerschule Bautzen seine Ausbildung zum Jagdflieger erhalten hatte. Nun berichtete er mir zu meiner Überraschung und Freude, dass er seine Freiflugprüfung bei mir absolviert hatte. "Ich war damals aufgeregter als in irgendeiner Phase meines Weltraumfluges", gestand er mir mit seinem sympathischen, in aller Welt bekannten Lächeln.

Jörn Lehweß-Litzmann*
gratuliert zum Jubiläum
bei Eröffnung einer
Ausstellung zum 80.
Geburtstag von
Sigmund Jähn
am 12. April 2017
in Berlin

fotografiert von
Flugkapitän
Dr. Ulrich Unger*



*) Vorstandsmitglied der Gesellschaft zur Bewahrung von Stätten deutscher Luftfahrtgeschichte (GBSL)