

**Günther Ambros**

# **Die Kunstflugstaffel Segelflug aus Riesa-Canitz/Sachsen**



**Eine Chronik**

*Zur Erinnerung an meine Freunde und Fliegerkameraden*

*Rudolf Daum*

*Wolfgang Eilhardt*

*Wilhelm Pech*

*Meiner lieben Frau Heidemarie danke ich, dass sie mit viel Geduld und Nachsicht  
meine umfangreiche fliegerische Tätigkeit immer unterstützt hat.*

Verfasser: Dr. Günther Ambros, 01277 Dresden, Schaufußstraße 21, Germany, eMail  
[guentherambros@gmail.com](mailto:guentherambros@gmail.com).

Titelbild: Looping im Kettenkeil während der Aufnahmen zum Fernsehfilm „In der Nähe der  
Wolken“, Rudolf Daum, Riesa

Ausgabe: 2013

Rechte: Alle Rechte vorbehalten. Der auszugsweise oder teilweise Nachdruck oder eine  
Vervielfältigung sind untersagt und werden als Verstoß gegen das Urheberrechtsgesetz  
verfolgt. Alle Angaben erfolgen nach bestmöglicher Information, jedoch ohne Gewähr für  
die Richtigkeit.

Vertrieb: Bezug als eBook zum Download ausschließlich über AEROSHOP Flugbedarf Pirzkall  
GmbH (Onlineshop unter [www.aeroshop.de](http://www.aeroshop.de)). Jegliche andere Verbreitung untersagt.

## I. Die Kunstflugstaffel Segelflug aus Riesa/Sachsen 1960 bis 1979

Im Folgenden möchte ich über einen sicher weniger bekannten Teil des Segelfluges in der DDR schreiben. Es begann wohl an einem Tag im Jahre 1959 am Segelfluggelände Dresden-Elbwiese. Die GST (Gesellschaft für Sport und Technik) veranstaltete einen Flugtag. Ich war zu dieser Zeit A-Fluglehrer am Fluggelände und während der Veranstaltung als Bodenpersonal tätig. Zwei Vorführungen beeindruckten mich besonders: Die tschechische Formationskunstflugstaffel auf Segelflugzeugen „Luňak“ und der Einzelkunstflug des Chefpiloten des Flugzeugwerkes Dresden Karl Treuter auf dem „Jastrzab“. Wir waren begeistert und bei einigen erfahreneren Piloten, darunter auch Rudolf Daum, Leiter des Riesaer Fliegerklubs, kam der Gedanke auf „das müssen wir auch können“.

Die nachfolgenden Ausführungen zur Kunstflugstaffel, sowie zum Segelkunstflug in der GST, werden im Heft „Looping“ von Hartmut Buch (Militärverlag der DDR 1988) ergänzt.

Im Text werden für die Formationen und für die Positionen die in der Staffel verwendeten Bezeichnungen benutzt:

Kettenkeil:	entspricht	Deltaformation (ohne Slotman)
Kolonne:		Line astern
Reihe links:		Echelon left
Reihe rechts:		Echelon right

Verbandsführer: Leader

Kettenkeil:	Linker Geführter:	2. Position,	entspricht	Left Wingman
	Rechter Geführter:	3. Position,		Right Wingman

Kolonne: Positionen entsprechend Anordnung der Flugzeuge

Reihe links u. rechts: Positionen entsprechend Anordnung der Flugzeuge

### Die Segelflugzeugführer des Dreierverbandes von 1961 bis 1979

- Wolfgang Eilhardt   Verbandsführer und 2. Solopilot
- Günther Ambros    Linker Geführter im Kettenkeil, 2. Position in Kolonne und Solopilot
- Wilhelm Pech       Rechter Geführter im Kettenkeil, 3. Position in Kolonne
- Rudolf Daum        Trainer

Alle Mitglieder der Staffel und der Trainer waren in ihren Berufen tätig und arbeiteten auch noch ehrenamtlich als Segelfluglehrer in ihren Vereinen. Das Training fand vorwiegend an den Flugplätzen Riesa/Canitz, Riesa/Göhlis und Klix statt.

Die Flugzeugführer des Dreierverbandes und der Trainer waren im Besitz der Berechtigung für höheren Kunstflug und Verbandskunstflug bis 100 m, der Solopilot Günther Ambros bis 50 m über Grund. Alle waren Segelfluglehrer mit Lehrberechtigungen für Kunstflug, Verbands- und Verbandskunstflug bis 100 m. Ambros war ehrenamtlich „Leiter für fliegerische Ausbildung“ an den Flugplätzen Dresden-Elbwiese und Dresden-Klotzsche/Segelflug. Er hatte auch von 1988 bis 2004 die Abnahmeberechtigung für die Erteilung von Lizenzen (theoretisch und praktisch) für Segelflugzeugführer einschließlich Kunstflug.

## Eingesetzte Segelflugzeuge

- Meise, Lo-Meise, (Lo steht für Segelflugzeugwerk Lommatzsch in Sachsen), Bocian
- Pirat (nur Nachwuchsstaffel)

Diese Flugzeuge waren für folgende Kunstflugfiguren zugelassen:

Tudeln, Looping, Turn, Abschwung gerissen (Anmerkung: das Flugzeug vollführt dabei keine halbe Rolle, sondern kippt vorher ab).

## Die Entwicklung der Kunstflugstaffel

In den fünfziger Jahren wurde von drei GST-Piloten erstmals Verbandskunstflug auf einer Flugveranstaltung in Leipzig gezeigt. Diese Staffel setzte ihre Tätigkeit jedoch nicht fort.

Rudolf Daum, damals „Leiter für fliegerische Ausbildung“ im Bezirk Dresden (entspricht dem jetzigen Luftsportverband Sachsen), gründete 1960 eine neue Staffel, die am Flugplatz Riesa-Canitz stationiert wurde. Ausbildungsmöglichkeiten und Ausbildungsvorschriften gab es zu dieser Zeit nicht. Der Trainer und die Piloten der Staffel betreten also fliegerisches Neuland.

Der Verbands- und Verbandskunstflug (Formationskunstflug) begann, zielgerichtet auf Vorführungen anlässlich von Flugtagen ausgerichtet, am Flugplatz Riesa-Göhlis. Es wurde vorwiegend Verbandsflug mit sechs Flugzeugen vom Typ „Meise“ trainiert und auf einer Flugveranstaltung in Görlitz vorgeführt. Weiterhin kam es zu ersten Übungen im Verbandskunstflug, durch Versuche, den Looping mit zwei Flugzeugen in der Formation Kolonne zu fliegen. Dieser Kunstflugverband löste sich teilweise wieder auf und wurde in der Folge durch drei neue Piloten ergänzt.

Ab 1961 trainierte zunächst eine Staffel bestehend aus sechs Flugzeugen, die vorwiegend Verbandsflug zeigte. Die Piloten der Staffel hatten zu diesem Zeitpunkt im Durchschnitt eine persönliche Flugzeit von 100 - 200 Stunden und ca. 600 - 1000 Starts, waren Segelfluglehrer und im Besitz der Berechtigung für einfachen Kunstflug (Trudeln, Looping, Turn, gerissener Abschwung). Es wurden auch Elemente des Verbandskunstfluges trainiert. In der Formation Kolonne flogen, in der Reihenfolge der Positionen 1 bis 6: Walter Anders, Siegfried Lange, Erich Kolbe, Wolfgang Eilhardt, Günther Ambros, Wilhelm Pech. Aus diesen sechs Piloten kristallisierten sich schließlich drei Piloten heraus, die eine Staffel aus drei Flugzeugen bildeten und Verbandskunstflug durchführten (Eilhardt, Ambros, Pech). Geflogen wurde auf Einsitzern vom Typ „Meise“ und „Lo-Meise“ ohne Funkausrüstung. Der Start erfolgte meist im Doppelschlepp, wobei es keine Schwierigkeiten gab. Die Veranstaltungen wurden mit den eigenen Flugzeugen bestritten, die Überführungen erfolgten im Flugzeugschlepp (auch Doppelschlepp), erforderlichenfalls mit Zwischenlandungen zum Nachtanken. Als Flughöhen waren dabei meist nur 150 m über Grund freigegeben, in einigen (nicht seltenen) Fällen nur 50 m über Grund. Die Kunstflugstaffel zeigte auf diesen Veranstaltungen in der Regel drei Programme: das Verbandsflugprogramm der Sechserstaffel, das Verbandskunstflugprogramm der Dreierstaffel bis 100 m über Grund und ein Soloprogramm mit allen Figuren des einfachen Kunstfluges, das in 500 m über Grund begann und in 100 m bzw. 50 m endete. Dieses Programm begann nach dem Aufnehmen von 160 Km/h im Schlepp und Auskuppeln sofort mit einem Looping. Mitunter wurde das Soloprogramm auch nach einem Windenstart geflogen.

Wegen des zu hohen Aufwandes (drei Schleppflugzeuge mit Piloten, mehrere Helfer) wurde die Sechserstaffel 1966 eingestellt.

In einigen Fällen fanden die Flugvorführungen nicht über Flugplätzen statt, so dass die Landungen auf Außenlandefeldern erfolgen mussten. Das stellte insbesondere an den Verbandsführer hohe Anforderungen.

Im Jahre 1972 fand im Zentrum Dresdens unmittelbar vor der „Brühlschen Terasse“ eine Veranstaltung statt. Die Ehrentribüne war am rechten Elbufer, dem Königsufer, errichtet worden. Unmittelbar vor dieser sollte die Landung des Solopiloten erfolgen. Ausgehend von der Annahme, dass am Vorführungstag Westwind zu erwarten sei, wurde der Landeanflug nur über die Carolabrücke

trainiert. Am Vorführungstag herrschte unerwartet Ostwind und der Flugleiter überließ dem Solopiloten die Entscheidung über die Durchführung des nicht trainierten Landeanfluges über die Augustusbrücke. Der Dreierverband zeigte Verbandskunstflug bis 400 m über Grund. Nach einem Looping im Kettenkeil flogen der Verbandsführer und die 3. Position zum nahe gelegenen Fluggelände Elbwiese ab. Der linke Geführte (Ambros) scherte mit einem Linksturn aus dem Verband aus und zeigte Einzelkunstflug über der Elbe bis unterhalb der Brückenoberkante, zog mit einer hochgezogenen Kehrtkurve über die Augustusbrücke und landete zwischen den Elbbrücken (ca. 350 m Abstand). Dazu wendete er folgendes Verfahren zur Kurzlandung an:

Anflug im Langsamflug über der Brücke, Bremsklappen ausfahren, Slip einleiten, teilweiser Strömungsabriss, Flugzeug kippt steil ab, über dem Boden Bremsklappen ein, Slip ausleiten, abfangen. Bemerkenswert muss noch, dass in Vorbereitung der Veranstaltung lange erwogen wurde ob unter oder über der Brücke angefliegen werden sollte. Die Entscheidung traf letztlich der Solopilot.

Anlässlich einer Flugveranstaltung in Eisenhüttenstadt im Jahre 1973 musste in einem hufeisenförmigen Schießstand gelandet werden. Das erforderte eine noch nie trainierte Landeformation: Verbandsführer und 2. Position in Kolonne, 3. Position in Reihe rechts zur 2. Position. Bei einigen weiteren Veranstaltungen musste der Rückschlepp vom Außenlandegelände wegen der Kürze der Startstrecke mit 10 m - Seil erfolgen oder es musste abgerüstet werden.

Die Flugzeuge „Lo-Meise“ genügte bald den Anforderungen der ständig verbesserten Flugprogramme nicht mehr. Der Zentralvorstand der GST schlug der Staffel den Einsatz der Einsitzer „Libelle“ (aus Lommatzsch), „Foka 4“, oder der Doppelsitzer „Lehrmeister“ (aus Lommatzsch), beziehungsweise „Bocian“ vor. Nach Versuchen entschieden sich die Staffelmitglieder für den „Bocian“. Ausschlaggebend dafür war die Möglichkeit Ausbildungsflüge für eine Nachwuchsstaffel doppelsitzig durchführen zu können und auch die Mitnahme von Helfern oder Gepäck bei Flügen zu Veranstaltungen. Der Einsatz des „Bocian“ erfolgte ab 1969. Bemerkenswert muss noch, dass die Flugzeuge in den Vereinen auch noch für den normalen Flugbetrieb eingesetzt wurden, also nicht nur der Staffel zur Verfügung standen.

Nach langem Drängen erhielt Staffel endlich 1973 Funksprechgeräte und Kopfhörer. Der Sprechknopf wurde von uns oben auf dem Steuerknüppel montiert, da die linke Hand des Piloten während des gesamten Verbands- und Verbandskunstfluges immer am Bremsklappenhebel sein musste. Die Bremsklappen wurden während des Fluges ständig bei Geschwindigkeitsregulierungen und zur Herstellung von Höhenstaffelungen der Flugzeuge zueinander benutzt. Der Einbau von Funksprechgeräten führte zu einer entscheidenden Verbesserung des Flugprogrammes und auch zu einer erhöhten Flugsicherheit. Die Flugprogramme konnten zügiger abgewickelt werden, da der Verbandsführer nicht mehr ausschließlich auf sein Gefühl für die richtigen Positionen der Geführten vor Beginn einer Figur angewiesen war, wenn er diese nicht sehen konnte (z.B. beim Looping in Kolonne). Die Bremsklappen konnten jetzt bei Bedarf von den Geführten angefordert werden um Höhenstaffelungen herzustellen oder zu großen Höhenverlust eines Flugzeuges auszugleichen. Das führte auch zu weniger Höhenverlust im Programm. Schließlich konnten auch neue Figuren, z.B. der Gegenkunstflug, aufgenommen werden. Über diesen und das damit verbundene hohe Risiko wurde in der Staffel heftig diskutiert und theoretische Berechnungen angestellt, letztlich wurde er aber doch durchgeführt. Wohl alle Piloten der Dreierstaffel stiegen besonders bei den ersten Versuchen mit gemischten Gefühlen, aber voller Vertrauen zum Verbandsführer, in die Flugzeuge - und es gab bei keinem Flug kritische Situationen. Anfangs kam es mit den eingesetzten Funkgeräten zu großen technischen Problemen, deshalb tauchte intern auch der Name „Kunstfunkstaffel“ auf.

Ende 1964 begannen die Piloten der Dreierstaffel und der Trainer mit der Ausbildung im höheren Kunstflug auf dem polnischen Einsitzer „Jastrzab“ (Habicht) und erwarben die Berechtigung. Der „Jastrzab“ war voll kunstflugtauglich bis 450 Km/h und  $n = +7 g / - 4 g$  zugelassen. Zwei dieser Flugzeuge waren an der Flugsportschule Schönhagen stationiert. Eines wurde der Staffel zum Training in Riesa jeweils jährlich für mehrere Wochen zur Verfügung gestellt. Während dieser Zeit war der „Jastrzab“ auch oft am Flugplatz Dresden-Klotzsche stationiert, an dem auch Segelflug durchgeführt wurde. Dadurch konnten die beiden Solopiloten unter Nutzung des Schleppflugzeuges der Flugzeugwerft Dresden auch an Wochentagen unter Anleitung von Karl Treuter (Chefpilot

Flugzeugwerft) trainieren. Diese Phase endete, als die beiden „Jastrab“ im Jahre 1970 außer Dienst gestellt wurden.

Karl Treuter war es auch, der Ambros in die Methode der Kurzlandung einwies, die bei der Landung zwischen den Brücken in Dresden angewendet wurde.

Die Kunstflugstaffel wurde auf ca. 60 Flugveranstaltungen im Inland eingesetzt. Die perfekt organisierten jährlichen Großflugtage der GST hatten in dieser Zeit teilweise bis zu 200 000 Besucher. Die Kunstflugstaffel war zu einer ihrer Attraktionen geworden. Einsätze im Ausland wurden von der GST-Leitung nicht erwogen, obwohl Anfragen vorgelegen haben sollen.

Die Mitglieder der Staffel waren auch methodisch tätig. So wurden Ausbildungsprogramme für den Verbands- und Verbandskunstflug mit Segelflugzeugen, sowie für den Einzelkunstflug bis 300 m und 100 m über Grund erarbeitet.

Als die Kunstflugstaffel 1979 ihre Tätigkeit beendete, hatte jeder der Piloten der Staffel ca. 600 Starts im Verbands- und Verbandskunstflug auf Segelflugzeugen durchgeführt.

Von der Kunstflugstaffel existiert ein Film des Fernsehens der DDR (DFF 1975) mit Luftaufnahmen (Dauer ca. 25 Minuten) der auch mehrfach gesendet wurde. Die Aufnahmen fanden am Flugplatz Klix statt. Der Titel des Filmes ist „In der Nähe der Wolken“.

### **Das zuletzt geflogene Programm des Dreierverbandes**

Alle Manöver erfolgten auf Funkkommando des Verbandsführers.

1. Anflug im Schlepp im Kettenkeil in 1000 m über Grund.
2. Auskuppeln, Überflug im Kettenkeil 3 - 5 m Abstand der am nächsten liegenden Punkte der Flugzeuge, 100 km/h.  
(Anmerkung: Geführte ca. 1-2 m höher als der Verbandsführer, wegen des etwas größeren Höhenverlustes durch Steuerkorrekturen. Die Höhenstaffelung wurde hergestellt, indem der Verbandsführer zum Ausfahren der Bremsklappen aufgefordert wurde, mit „kleine Klappe“, „große Klappe“, „Klappe ein“).
3. Formationswechsel aus dem Kettenkeil zum Kreisflug links mit 45° Querneigung in der Formation Kolonne. Dabei wechselt der linke Geführte hinter den Verbandsführer. Der rechte Geführte nimmt die dritte Position ein.
4. Kreisflug in Kolonne zum Herstellen einer Drittelteilung des Kreises (meist zwei Vollkreise), 110 km/h, Querneigung 45°.
5. Tangentialer Abflug aller drei Flugzeuge aus dem Kreis mit 110 km/h, danach Bahnneigungsflug mit 50° - 60° und 160 km/h.
6. Gleichzeitiger Turn links aller Flugzeuge mit 60°-70° Steigwinkel.
7. Annäherung aller Flugzeuge an einen gedachten Kreismittelpunkt um 120° versetzt im Bahnneigungsflug mit 45° und 160 km/h.
8. Looping gegeneinander, Abstand der Rumpfunterseiten nach ¼ Looping ca. 30 - 40 m.
9. Einordnen in einen Kreisflug links in Formation Kolonne mit gleicher Positionsverteilung wie vor dem Gegenkunstflugteil, 110 Km/h, Querneigung 45°.
10. Geradeaus- und Kurvenflug in Kolonne zur Korrektur der Position gegenüber dem Vorführraum durch den Verbandsführer, 100 Km/h.

11. Doppellooping in Kolonne. Abstände beim Einleiten 3 - 5 m, 180 km/h. Bis zum 2. Looping war eine Drittelteilung hergestellt. Aufgrund thermischer Einflüsse (noch zu große Höhe) wurden mitunter auch drei Loopings geflogen.  
(Anmerkung: Vor Beginn Höhenstaffelung der 2. Position zum Verbandsführer und der 3. Position zur 2. Position jeweils ca. 3 m. Der Bahnneigungsflug zum Looping wurde von allen Flugzeugen gleichzeitig begonnen. Durch die geringen Abstände und die Höhenstaffelung gelangten die Flugzeuge beim Einleiten auf etwa die gleiche Flugbahn. Die Drittelteilung wurde im Looping durch geringe Änderungen der Radien erreicht).
12. Nach dem Ende des Doppellooping Kreisflug links mit 110 km/h und 45°- 60° Querneigung zur Verringerung der Abstände zwischen den Flugzeugen (schneiden in der Kreisbahn) und Herstellen der engen Formation Kolonne nach dem Ausleiten des Kreisfluges. Wenn es die Platzeinteilung erforderte wurde auch nur eine Kurve um 180° geflogen. Bei Bedarf entschied das der Verbandsführer.
13. Kurvenflug um 180° gegen die Landerichtung und Formationswechsel zum Kettenkeil. Das zweite Flugzeug der Formation Kolonne wird wieder linker Geführter, das dritte Flugzeug rechter Geführter, 110 -120 km/h.
14. Looping im Kettenkeil über dem Zentrum des Vorführraumes, 180 km/h, minimale Höhe 100 m über Grund.
15. Im Ausgang des Loopings (7/8 Loop) Übergang in den Bahnneigungsflug und Überflug im Kettenkeil in ca. 20 m über Grund mit 200 km/h gegen die Landerichtung (Gegenanflug).
16. Hochziehen in Formation Kettenkeil mit etwa 20° Steigwinkel und Formationswechsel zur Reihe links oder rechts.  
(Anmerkung: Die Staffelung erfolgte immer zur Außenseite der Platzrunde. Der zur Platzrunde innere Geführte wechselt durch kurzzeitig stärkeres Hochziehen über und hinter den äußeren Geführten zu Außenseite der Platzrunde.  
*Platzrunde rechts:* Der rechte Geführte (3. Position) wechselt hinter den linken Geführten zur Formation Reihe links.  
*Platzrunde links:* Der linke Geführte (2. Position) wechselt hinter den rechten Geführten zur Formation Reihe rechts und wird bis zur Landegeraden 3. Position. Das ist der einzige Positionswechsel im gesamten Programm).
17. Gegenanflug in Formation Reihe links oder rechts, 120 km/h.
18. Einkurven in den Queranflug mit Umformieren in Kolonne, oder direkt in die Landekurve um 180° in 40 bis 50 m über Grund und Formationswechsel zum Kettenteil bis zur Landegeraden, 120 – 130 km/h.  
(Anmerkung: Bei Rechtsplatzrunde wird die 2. Position der Formation Reihe links linker Geführter und bei Linksplatzrunde rechter Geführter. Das dritte Flugzeug nimmt die jeweils andere Staffelung ein. Damit wird immer die Positionsverteilung der Piloten wie im Kettenkeil wieder hergestellt. Die jeweils 2. Position der Reihe fliegt immer den größeren, die 3. Position den kleineren Radius gegenüber dem Verbandsführer. Durch diese „Wegeverteilung“ stand der Kettenkeil sofort nach dem Aufrichten auf der Landegeraden. Diese Landetechnik war nicht einfach und es musste trotz der geringen Höhe und auch mitunter größerer Querneigungen -bis nahe 60°- rücksichtslos mit den Bremsklappen gearbeitet werden. Allerdings sorgte der Verbandsführer immer für ausreichend Geschwindigkeit!).
19. Landung und Ausrollen im Kettenkeil, Ablegen der linken Flächen (rechte Fläche = ein Kasten Bier).

Im Training wurde auch versucht nach dem Kreisflug (Nr. 12) die Formation Kettenkeil herzustellen und den Kurvenflug um 180° gegen die Landerichtung (Nr. 13) in dieser Formation zu fliegen. Die Versuche erfolgten nach zwei Varianten:

- a.) Alle Flugzeuge fliegen in einer horizontale Ebene,
- b.) Flugzeuge fliegen von innen nach außen in einer um etwa 45° ansteigenden Ebene.

Die jeweils kurveninneren Flugzeuge flogen dabei mit der geringsten Geschwindigkeit von 100 Km/h. Diese wächst zum äußeren Flugzeug bis auf etwa 125 -130 Km/h. Das kurvenäußere Flugzeug flog mit Bremsklappen „ein“. Der Verbandsführer und das kurveninnere Flugzeug mussten mit unterschiedlichen Bremsklappenstellungen fliegen um die gleiche Sinkgeschwindigkeit wie das äußere Flugzeug zu erzielen. Das innere, langsamste Flugzeug, hatte die Klappen am weitesten ausgefahren. Aus flugmechanischen Gründen, die hier nicht erläutert werden können, mussten die Querneigungen der Flugzeuge auch von innen nach außen etwas vergrößert werden. In beiden Fällen ist diese Kurve ein sehr kompliziertes Manöver.

Variante b.) ließ sich besser fliegen und sah auch besser aus. Allerdings musste gleichzeitig mit dem Einleiten der Kurve nach innen eine Tiefenstaffelung hergestellt werden. Bei beiden Varianten stellte sich ein relativ großer Höhenverlust ein. Außerdem war es für den Verbandsführer sehr schwierig den ganzen Verband in dieser Kurve auf die richtige Position für den tiefen Looping (Nr. 14) zu bringen. Aus diesen Gründen wurde die obige Variante (Nr. 13) gewählt.

### Organisatorisches und Internes zum Dreierverband

Im Heft „Looping“ sollten die „ideologischen“ Passagen überlesen werden. Ohne diesen wäre es nie veröffentlicht worden. Wir sind geflogen, weil es uns Spaß gemacht hat, nicht für den Sieg des Sozialismus.

Insbesondere bei den jährlichen Großflugtagen trafen sich immer nahezu die gleichen Piloten, es gab viel Spaß und manche Story wäre zu erzählen. Die Anreisen per F-Schlepp erfolgten in der Regel immer am Donnerstag oder Freitag vor der Veranstaltung. Diese fand am Sonntag statt, die Generalprobe jeweils Samstags. Rückflüge erfolgten meistens noch nach dem Ende der Veranstaltung.

Die Staffel hatte zwei Programme zu fliegen:

- Verbandskunstflug: Anfangs mit „Meise“ oder „Lo-Meise“, später mit „Bocian“, Auskuppelhöhe 1000 m über Grund.

- Einzelkunstflug: Pilot Ambros, in Ausnahmefällen Eilhardt.

Programm: Auskuppeln in 500 m über Grund aus dem F-Schlepp mit 160 Km/h, Looping, Turn, Trudeln eine Umdrehung, Turn, Abschwung, mehrere Looping je nach Höhe bis 50 m über Grund, tiefer (2-5 m) Überflug, 200 km/h, hochgezogene Fahrtkurve, Landung.

Das Soloprogramm wurde verkürzt in Ausnahmefällen auch nach einem Windenstart geflogen. Nach dem Ende der Staffeltätigkeit flog z.B. Ambros 1985 ein Soloprogramm in Halle/Saale. Nach dem Start in Halle-Oppin erfolgte die Landung auf einer Pferderennbahn im Zentrum der Stadt. Der Rückschlepp von der Pferderennbahn mit Wilga (Pilotin: Gudrun Herbich) und 10 m Schleppseillänge.

An dieser Stelle soll das „Geheimnis“ für die Erfolge und für die Unfallfreiheit der Dreierstaffel „gelüftet“ werden:

- Drei Piloten und ein Trainer die sich genau kannten und freundschaftlich verbunden waren. Natürlich mussten viele private Dinge oft zurückstehen.

- Jeder konnte sich im Fluge in die Lage der Anderen versetzen und stellte sein Handeln zuerst darauf ein.



- Ein hervorragender Verbandsführer, der es den Geführten ermöglichte, sich ausschließlich auf das Fliegen und das Halten der Positionen zu konzentrieren und dem sie bedingungslos folgen konnten.

Es muss noch angemerkt werden, dass die umfangreiche Tätigkeit der Staffel, jährlich 2 bis 3 Wochen dauernde Trainingslehrgänge, sowie weitere Wochenend -Trainingstage, mehrere Flugveranstaltungen an Wochenenden von jeweils 3-4 Tagen Dauer mit Überführungen, nur unter folgenden Bedingungen und Förderungen möglich war:

- Das gesamte Personal der Staffel wurde zum Training und bei Flugtagen von ihren Arbeitsstellen freigestellt, bei Weiterzahlung des Gehaltes und auf Grundlage von Verträgen der GST-Vorstände mit den Arbeitsstellen.
- Von den GST-Vorständen bestätigte Trainings- und Finanzpläne, einschließlich der Verpflegung.
- Wie im gesamten Sportflug keine Fluggebühren. Gezahlt werden mussten ein monatlicher Mitgliedsbeitrag von 2 DDR-Mark und jährlich für jedes Quartal 3 DDR-Mark für die Versicherung.

### **Zum Training des Dreierverbandes**

Der Trainer und die Piloten der Dreierstaffel hatten bald erkannt, dass nur regelmäßiges Training das Risiko des Verbandskunstfluges minimieren kann. Deshalb wurde anfangs jährlich auf Lehrgängen ca. 2 Wochen, später eine Woche und zusätzlich noch an Wochenenden und vor Veranstaltungen trainiert.

Aufgrund der mangelnden Erfahrung im Verbandskunstflug wurden anfangs alle Figuren aus "Sicherheitsgründen" mit relativ großen Abständen und Zwischenräumen geflogen. Das erwies sich als außerordentlich schwierig. Es dauerte längere Zeit, bis die Piloten und der Trainer erkannten, dass sich die Positionen in einem engeren Verband besser halten lassen.

Insbesondere beim Training neuer Programmteile und Formationen kam es mitunter vor, dass ein Pilot wegen einer gefährlichen Annäherung oder eines unkontrollierten Flugzustandes den Verband verlassen musste. Ohne Funk wurde der Verband in solchen Fällen durch den Verbandsführer aufgelöst und einzeln gelandet. Das Zeichen zur Auflösung war wechselseitiges Ausschlagen von Quer- und Seitenruder durch den Verbandsführer. Nach der Ausstattung mit Funksprechgeräten ergab sich in solchen Fällen die Möglichkeit der Wiederherstellung einer Formation. In der Regel war das die Formation Kolonne. Der Verbandsführer leitete einen Kreisflug mit geringer Querneigung von etwa 30° so ein, dass der „abtrünnige“ Pilot bezogen auf die Kreisbahn des „Restverbandes“ auf eine innere Kreisbahn, d.h. mit etwas kleinerem Radius, kam. Gleichzeitig erfolgte vom Verband mittels Bremsklappen eine geringe Tiefenstaffelung. Um die gleiche Winkelgeschwindigkeit herzustellen musste der „Abtrünnige“ also langsamer fliegen als der Verband. Er schob sich dann mit Seitenruder und wenig Querneigung in die Kreisbahn des Verbandes und meldete über Funk die wieder eingenommene Position. Ich hatte in der Kolonne die 2. Position hinter dem Verbandsführer. Passierte mir das, so stellte die 3. Position (Pech) eine größere Lücke zum Verbandsführer her. Ich schob mich dann mit etwas Höhenstaffelung auf die Kreisbahn des Verbandes, stellte die richtige Geschwindigkeit her, fuhr die Bremsklappen aus und ließ mich in die Lücke „fallen“. Natürlich bei konstanter Geschwindigkeit. Mit Funkverständigung funktionierte das problemlos.

### **Die Schleppflugzeugführer und Schleppflugzeuge**

Hier gab es es mehrmals Veränderungen. Das Training des Programmes der Sechserstaffel erfolgte meist im Doppelschlepp. Bei Flugveranstaltungen sollte aber in der Regel Einzelschlepp zur Anwendung kommen. Zum Training des Vorführprogrammes in Riesa mussten deshalb Schlepper und Schleppflugzeuge aus anderen Bezirken aushelfen. Am Anfang der Staffeltätigkeit waren die hauptamtlichen Motorfluglehrer, Heinz Ludwig, Heinz Krönert, Heinz Neubert -in der Staffel „die drei Heinze“- der Flugschule Riesa-Göhlis als Schleppflugzeugführer eingesetzt. Auch Michael Kohlmann, Kurt Götze und Peter Östreich kamen über mehrere Jahre zum Einsatz. Michael Kohlmann war

„mein“ Schlepper, auch für das Soloprogramm. Er brachte mich immer zuverlässig in der richtigen Flughöhe, mit der erforderlichen Geschwindigkeit (160 Km/h), an den richtigen Auskuppelort. Im letzten Trainingsplan der Staffel (1979) waren Gudrun Herbich (Verbandsführer), Walter Petz und Knut Mönnich eingetragen, die vorher auch mehrere Jahre tätig waren, sowie als Staffelmechaniker Hubert Münch.

Als Schleppflugzeuge kamen zum Einsatz: Z-226 „Trener“, L-60 „Brigadyr“, PZL-104 „Wilga“.

### Überführungen zu Flugveranstaltungen

Flugveranstaltungen fanden in der Regel an Sonntagen statt, die Überführungen Donnerstag oder Freitag vorher. Die Streckenführungen waren von der Flugsicherung genau vorgeschrieben, ebenso die Flughöhe. Diese betrug in der Regel 150 m, in Ausnahmefällen auch 50 m. Von unseren Segelflugzeugen wurden, wenn nicht drei Schleppflugzeuge zur Verfügung standen, oft zwei Segelflugzeuge im Doppelschlepp überführt, auch bei langen Flugstrecken. Mitunter waren Zwischenlandungen zum Tanken erforderlich. Die Rückflüge erfolgten oft nach dem Ende der Flugveranstaltung. Nachfolgend einige Beispiele von interessanten Überführungen:

- Die längste Überführungen zum Flugtag in Pinnow bei Schwerin am 15.08.1970:

13.08.1970: Riesa/Canitz-Kyritz	Flugdauer 2 Std., Doppelschlepp;
Kyritz-Neustadt-Glewe	Flugdauer 40 Min., Doppelschlepp;
15.08.1970: Neustadt-Glewe-Pinnow	Flugdauer 31 Min.. Veranstaltung;
15.08.1970: Pinnow-Schönhagen	Flugdauer 1Std. 50 Min, Doppelschlepp;
16.08.1970: Schönhagen-Riesa/Canitz	Flugdauer 1,5 Std, Doppelschlepp.

- Die bequemste Überführung zum Flugtag in Neubrandenburg-Trollenhagen am 12.08.1967:

11.08.1967: Riesa/Göhlis-Schönhagen	Flugdauer: 1 Std. 20 Min, Mitflug im Z-226 „Trener“;
Schönhagen-Anklam	Flugdauer: 1 Std. 40 Min, Mitflug im Z-226 „Trener“;
12.08.1967: Anklam-Trollenhagen	Flugdauer: 30 Min, Einzelschlepp Bocian;
Nach der Vorführung	Landtransport der Segelflugpiloten nach Anklam;
Anklam-Schönhagen	Flugdauer: 1 Std. 25 Min, Mitflug im Z-226 „Trener“;
Schönhagen-Riesa/Göhlis	Flugdauer: 1 Std.
Anmerkung: Trollenhagen war ein Militärflugplatz	

- Die Überführung zum Flugtag in Magdeburg am 26.08.1967:

26.08.1967: Riesa/Canitz-Magdeburg, Flugdauer: 1 Std. 25 Min.

Die Flugvorführung sollte am gleichen Tage stattfinden. Allerdings sah die Streckenwetterberatung nicht gut aus, aber wir hofften noch bis Magdeburg zu kommen und starteten 11:30 Uhr. Die Höhenfreigabe war wie üblich 150 m. Ich flog die Lo-Meise DM-2222, mein Schlepper war unser Trainer Rudi Daum mit einer Z-226 „Trener“. Wir hatten noch keinen Funk in unseren Segelflugzeugen. Bis nördlich Halle lief es recht gut und der Verband ging auf einen nördlichen Kurs. Die Flugsicht wurde zunehmend schlechter und die Wolkenuntergrenze niedriger. In Richtung Bernburg mussten wir Höhe aufgeben, um Bodensicht zu behalten und es fing an zu regnen. Die Schlepper gingen auf deutlich größere Abstände zueinander. In Flugrichtung sah es ausgesprochen schlecht aus. Kurz vor Bernburg überholte uns die Zwickauer Jak-18-Kunstflugstaffel, die, dank Instrumentenflugausrüstung, in die Schlechtwetterfront einflog. Nach ihrer Landung in Magdeburg haben sie diese Begegnung gemeldet, mit der Bemerkung, „wenn die Riesaer in die Front eingeflogen sind, kommen sie nie hier an“. Der Regen wurde heftiger, Wasser lief in die Kabine und kurzzeitig sah ich mitunter nur noch ein Stück Schleppseil vor mir, aber kein Schleppflugzeug. Links von uns tauchten plötzlich große Schornsteine auf, die höher waren als unsere Flughöhe. Dass das Bernburg war habe ich natürlich nicht erkannt. Es muss etwa im Raum Calbe gewesen sein, als es etwas besser wurde. Schließlich kam der ganze Verband aber doch in Magdeburg an (Landezeit: 12:55 Uhr). Interessant: Der Chefpilot des Flugzeugwerkes Dresden, Flugkapitän Karl Treuter, war

zur gleichen Zeit mit seinem PKW nach Magdeburg unterwegs um sich die Flugschau anzusehen. Er musste mit Licht fahren und auch anhalten, weil die Scheibenwischer das viele Wasser nicht mehr schafften. Die Flugveranstaltung fand noch an diesem Tage, der Rückflug am nächsten Tag statt.

- Der Rückschlepp vom Flugtag in Gera nach Riesa-Canitz am 27.09.1969:

27.09.1969: Gera-Riesa/Canitz, Flugdauer: 45 Min.

Schleppflugzeugführer bei dieser Veranstaltung waren: Peter Östreich (L-60) Verbandsführer, Gudrun Herbich und Michael Kohlmann (beide Z-226).

Wegen einer aus westlicher Richtung heranziehenden Schlechtwetterfront wurde der Flugtag abgebrochen und einige der teilnehmenden Piloten und Verbände starteten noch zu Rückflügen an ihre Heimatplätze. Auch wir hofften noch nach Riesa-Canitz zu kommen. Als Schleppflugzeuge hatten wir die L-60 und eine Z-226, wollten allerdings auch den „Jastrzab“ noch mit nach Riesa nehmen. Adolf Daumann hatte damit ein Kunstflugprogramm geflogen. Es fehlte also ein Schleppflugzeug, da wir den „Jastrzab“ nicht im Doppelschlepp fliegen wollten. Rolf Schumann, der Technische Leiter des Flugplatzes Riesa-Göhlis, hatte die Riesaer Po-2 (Podwa), ein russischer Oldtimer-Doppeldecker (1927), auf dem Flugtag vorgeführt. Da dieser eine Schleppkupplung hatte, sollte er mich nach Riesa schleppen.

Die Schleppverbände wurden wie folgt eingeteilt:

- L- 60 (Östreich): mit Bocian DM-3037 (Eilhardt) und DM-3039 (Pech) im Doppelschlepp,
- Trener Z-226 (Kohlmann, Herbich): mit „Jastrzab“ (Daum),
- Po-2 „Podwa“ (Schumann): mit Bocian DM-3038 (Ambros).

Die drei Schleppzüge starteten im beginnenden Regen und bei schlechter Flugsicht. Sie gingen nach einer Kurve um 180° bei Ronneburg etwa auf Ostkurs. Die L-60 und die Z-226 folgten im weiteren Verlauf des Fluges der Autobahn nach Dresden bis etwa in den Raum Nossen, nahmen dann einen nördlichen Kurs ein und erreichten in Sicht der Elbe Riesa-Canitz. Mein Schlepper winkte aus seinem offenen Cockpit in Ronneburg nochmals zum Verband und kurvte dann nach links in den dicksten „Dreck“. Ich war natürlich erschrocken, hatte aber auch keine Lust auszukuppeln und eine Außenlandung durchzuführen. Nach der Landung erfuhr ich dann von ihm, dass er aus der zu überfliegenden Gegend stammte und sich bestens auskannte. Die Wolkenuntergrenze betrug etwa 50 m - 60 m, es regnete stark, die Sicht war sehr schlecht und kurzzeitig sah ich auch das Schleppflugzeug nicht. Rolf Schumann hatte nach Ronneburg, wie er mir nach der Landung mitteilte, zunächst den Flugplatz Mittweida (56 Km) überflogen, um mir die Möglichkeit zum Auskuppeln zu geben. Funkverbindung hatten wir keine und ich habe den Flugplatz Mittweida natürlich nicht erkannt. Ich hatte genug zu tun um hinter der „Podwa“ zu bleiben und das Seil halbwegs straff zu halten. Für Navigation hatte ich keine Zeit und war ohnehin dafür nicht „zuständig“. Ich merkte jedoch, dass mein Schlepper mehrmals Richtungsänderungen vornahm und auch kurzzeitig über Eisenbahnlinien (etwa rechtwinklig zu unserem Kurs) flog. Wie ich später feststellte, gibt es zwischen Ronneburg und Mittweida sechs Eisenbahnlinien in Richtung Süd-Nord. Vermutlich hat mein Schlepper auch „Fahrkarten gekauft“. Außerdem gibt es noch die „Zwickauer Mulde“ und die „Zschopau“, in Süd/Nord-Richtung fließend. Ab Mittweida gibt es eine Eisenbahnlinie über Döbeln nach Riesa (Flugstrecke 40 Km). Etwa im Raum Döbeln-Lommatzsch hatten wir die Front unterflogen und konnten auf eine etwas größere Höhe steigen. Der Verband L-60/Z-226 kam etwa 15 Minuten nach meiner Landung in Riesa-Canitz aus südöstlicher Richtung an. Trotz seiner Ortskenntnis: Rolf Schumann hatte eine navigatorische Meisterleistung vollbracht.

### **Aufbau einer Nachwuchsstaffel**

Zielgerichtet wurde über viele Jahre der Aufbau einer Nachwuchsstaffel betrieben. Die Piloten dieser Staffel führten den Dreifachschlepp durch und verwendeten auf eigenen Wunsch die polnischen Einsitzer „Pirat“. Der wunschgemäße Einsatz des „Pirat“ wurde sowohl vom Trainer, als auch von den Piloten der Kunstflugstaffel als sehr ungünstig eingeschätzt, nicht zuletzt auch wegen der vergleichsweise großen Handkräfte bei der immer erforderlichen Bedienung der Bremsklappen zur

Herstellung von Höhenstaffelungen der Flugzeuge zueinander bei höheren Geschwindigkeiten. Die Doppelsitzer der „Seniorenstaffel“ wurden für Ausbildungs- und Einweisungsflüge der Nachwuchsstaffel eingesetzt. Die Piloten der Nachwuchsstaffel sahen sich selbst als eigenständige „Junioren“-Staffel und weniger als Nachwuchs. Diese Staffel trainierte ein eigenes Programm ohne Gegenkunstflug.

Der Aufbau der Nachwuchsstaffel erlebte mehrere Rückschläge. Nach einem Verkehrsunfall zwischen zwei Staffelmittgliedern beendete ein Pilot die Tätigkeit in der Staffel. Ein neuer Pilot musste gefunden werden und an das Niveau der übrigen Piloten herangeführt werden.

Piloten der letzten Nachwuchsstaffel (1977):

- Dietmar Groß           Verbandsführer
- Wolfgang Herbich    Linker Geführter im Kettenkeil, 2. Position in Kolonne
- Dr. Ullrich Hofmann  Rechter Geführter im Kettenkeil, 3. Position in Kolonne

Die Juniorenstaffel flog erstmals anlässlich eines Großflugtages am 24.08.1975 in Magdeburg und zeigte nach Dreifach-Schlepp ein Verbandsflugprogramm.

Beim Verbandskunstflugtraining am Flugplatz Klix im Juni 1977 kam es zu einem Zusammenstoß der zweiten und dritten Position beim Looping in der Formation Kolonne. Ein Luftfahrzeugführer musste sich mit dem Fallschirm retten und wurde schwer verletzt. Die Öffnung des Schirmes erfolgte erst kurz über dem Boden, wegen Schwierigkeiten beim Verlassen des Flugzeuges in ca. 500 m Höhe. Der Pilot der 3. Position hatte kurz vor der Rückenlage den Loopingradius des Verbandes geschnitten und kollidierte unmittelbar nach der Rückenlage mit der 2. Position. Das Flugzeug der 2. Position wurde im Bereich des Querruders beschädigt und konnte noch landen, während das dritte Flugzeug steuerunfähig war. Dieser Unfall beendete die Tätigkeit der Nachwuchsstaffel.

Nach diesem schweren Unfall wurde seitens der Leitung der GST versucht den Trainer der Staffel dafür verantwortlich zu machen. Durch einen einsichtigen Staatsanwalt wurde schließlich ein Prozess verhindert. Während dieser Zeit (ca. 18 Monate) haben die Piloten der Staffel den Verbandskunstflug und die Arbeit in der Staffel eingestellt. Für jede, während des Verbandskunstfluges denkbare kritische Situation, sollte von den Piloten eine Verhaltensnorm erarbeitet und schriftlich niedergelegt werden, damit im Falle eines Unfalles ein Schuldiger gefunden werden konnte. Das haben die Staffelmittglieder abgelehnt und dem GST- Vorstand erklärt: Wer sich eine Kunstflugstaffel hält (oder Verbandskunstflug betreibt) muss mit dem Risiko eines Unfalles leben können.

Anlässlich eines nationalen Jugendfestivals (1979) hat die Staffel nach kurzem Training nochmals an einer Flugschau teilgenommen, aber erklärt, dass das letztmalig ist.

### **Unfälle und Vorkommnisse 1960 bis 1979**

- Kunstflugstaffel (Dreierverband):

keine

- Erste Sechserstaffel 1960:

Beim Looping in Kolonne mit zwei Flugzeugen holte der Geführte im Bereich der Rückenlage des Loopings auf einer Innenbahn den Verbandsführer ein und beschädigte mit der Kufe dessen Kabinenhaube. Der Verbandsführer warf die Kabinenhaube für den Notsprung ab, prüfte danach nochmals die Steuerbarkeit und landete. Der Geführte landete ebenfalls.

- Sechserstaffel 1961 bis 1966:

Training von drei Segelflugzeugführern der Sechserstaffel:

Beim Anflug im Schlepp im Kettenkeil verding sich das Schleppseil des linken Motorflugzeuges nach dem Auskuppeln im Querruderspalt des linken Flügels des Verbandsführers der Segelflugzeuge und drehte das Segelflugzeug in die Rückenlage bevor es riss. Da das Höhenruder nicht mehr

reagierte, verließ der Pilot (Siegfried Lange) das Flugzeug in ca. 400 m Höhe mit dem Fallschirm und blieb unverletzt. Hier muss bemerkt werden, dass die Segelflugzeugführer zu dieser Zeit noch keine Ausbildung im höheren Kunstflug hatten.

Anlässlich des Flugtages am 27.07.1963 in Chemnitz (damals Karl-Marx-Stadt) zeigte die Sechserstaffel den Turn (Steigwinkel ca. 80°) links und rechts in der Formation Kolonne mit jeweils drei Flugzeugen. Beim Landeanflug des Verbandes in der Formation Kolonne mit sechs Flugzeugen flog der Verbandsführer im Queranflug zu langsam. Diese Verringerung der Geschwindigkeit mussten alle Piloten nachvollziehen. Das „schaukelte“ sich zu den letzten Positionen erheblich auf und machte auch das Ausfahren der Bremsklappen zur Verringerung der Geschwindigkeit erforderlich. Zwischen der 5. Position (Ambros) und der 6. Position (Pech) kam es beinahe zu einem Zusammenstoß, der Abstand verringerte sich auf etwa 3-5 m. In dieser Situation erfolgte außerdem noch in etwa 30-50 m Höhe das Einkurven in die Landerichtung. Bei beiden Flugzeugen kam es teilweise zu Strömungsabrissen und beide kippten über einen Flügel ab, konnten aber noch abgefangen werden. Das war der einzige Fall eines Vorkommnisses bei Veranstaltungen.

Ein kurioses Vorkommnis ereignete sich am Boden:

Ein Dreierverband bereitete sich zu einem Trainingsstart vor. Die Segelflugzeugführer hatten die Fallschirme angelegt und waren beim Einsteigen. Ein Schleppflugzeug Z-226 „Trenner“ war genau in Verlängerung der Querachse einer „Meise“ so abgestellt, dass die dem Schleppflugzeug entgegen gerichtete Tragfläche nach oben zeigte. Dem Motorpiloten dauerte es offenbar zu lange, er sprang in sein Flugzeug, ließ an und rollte zügig in die „Meisen“-Fläche, die er mit der Luftschraube etwas verkürzte. Der Segelflugpilot lief von der Kabine weg und zog dabei an der Aufzugsleine den Fallschirm auf. Nachdem Ruhe eingetreten war, saß der Motorpilot bewegungslos in der Kabine, hatte den Hauptholm der „Meise“ vor seinem Kopf und rief „ich will raus“, womit er sofort die ersten Lacher erntete.

In den Anfangsjahren der zweiten Sechserstaffel (ab 1961) flogen auf den Positionen 4 - 6 immer die Piloten des Dreierverbandes Eilhardt, Ambros, Pech. Auf den ersten drei Positionen wurden mehrfach interessierte Piloten „erprobt“. Zu diesem Zweck erfolgten auch Flüge im Verbandskunstflug, Looping in Kolonne mit zwei Flugzeugen, wobei als Verbandsführer immer ein Pilot des Dreierverbandes eingesetzt war.

Auch ich erhielt solche Aufträge. An den Nachfolgenden erinnere ich mich ganz besonders. Der Einzuweisende war ein Segelfluglehrer mit der Berechtigung für den einfachen Kunstflug. Eine gründliche theoretische Einweisung durch den Trainer war erfolgt. Ausgangszustand: Abstand zum Verbandsführer 5-10 m und Höhenstaffelung 2-3 m, danach war der Loopingbahn des Verbandsführers zu folgen und dieser muss immer in Sicht sein. Ist das nicht der Fall, so muss der Looping vom Geführten sofort beendet werden und mit einem Querruderausschlag und ziehen des Höhenruders die Normalfluglage hergestellt werden. Der Start erfolgte im Doppelschlepp. Nach dem Auskuppeln (1000 m) flog ich mit 80 km/h geradeaus, um dem Geführten Zeit zu geben seine Position einzunehmen. Danach gab ich das vereinbarte Zeichen, mehrfaches wechselseitiges Ausschlagen des Querruders (Funk hatten wir noch nicht) zum Beginn des Looping und ging langsam in einen Bahnneigungsflug von etwa 45° über. Bei 180 Km/h begann ich den Looping. In der Rückenlage hatte ich auf einer inneren Flugbahn plötzlich die Rumpfunterseite meines Geführten im Abstand von etwa 5-8 m „über“ mir. Er hatte mich knapp verfehlt! Durch drücken des Höhenruders verlängerte ich die Rückenlage (dafür war die „Meise“ nicht zugelassen), steuerte eine Querlage ein und beendete den Looping. Die Auswertung am Boden ergab, dass er seinen eigenen Looping geflogen hatte. Dieser Pilot war selbst so einsichtig und beendete die Tätigkeit in der Staffel, da er sich fliegerisch überfordert fühlte.

- Letzte Nachwuchsstaffel: siehe unter „Aufbau einer Nachwuchsstaffel“.

Letztendlich waren die Geschehnisse nach dem Unfall in der Nachwuchsstaffel die Ursache für das Ende der Kunstflugstaffel. Die Piloten des Dreierverbandes und ihr Trainer (einschließlich Familien) blieben auch nach 1979 freundschaftlich verbunden.

### Zur Berechtigung für den einfachen Kunstflug

Figuren: Trudeln, Loop, Turn (70 - 80° Steigwinkel), Abschwung gerissen.

Diese Berechtigung war verbreitet vorhanden, z.B. hatten sie nahezu alle Segelfluglehrer, aber nicht alle mit Lehrberechtigung. Der gerissene Abschwung, geflogen mit den Ausbildungsflugzeugen, entsprach nicht dem CIVA-Katalog. Die gerissene Halbrolle ging sofort in den halben Looping über. Es musste nach der gerissenen Halbrolle keine Rückenlage gezeigt werden, obwohl das zum Beispiel mit dem „Puchacz“ möglich war.

### Zur Berechtigung für den höheren Kunstflug

Figuren: Vollkreis links/rechts im Rückenflug, Abschwung gesteuert, Aufschwung gesteuert, Rolle gesteuert, Turn, Looping, Trudeln.

Diese Berechtigung hatten landesweit nur wenige Segelflugpiloten, nach meiner Schätzung ca. 30-40.

### Zum „Jastrzab“

Als wir im September 1964 begannen den „Jastrzab“ zu fliegen, waren beide Exemplare (DM-4000/-4001) bereits etwas betagt und von 450 Km/h auf 280 Km/h beschränkt. Das reichte aber völlig aus. Die letzten Flüge fanden im September 1970 statt. In dieser Zeit war in der Regel ein „Jastrzab“ jährlich für mehrere Wochen in Riesa für die gesamte Staffel oder in Dresden-Klotzsche zum Training für die beiden Solopiloten der Staffel (Ambros/Eilhardt) stationiert. In Klotzsche wurden wir von Karl Treuter, dem Chefpiloten der Flugzeugwerft Dresden, angeleitet. Er war selbst ein hervorragender Motor- und Segelkunstflieger. Ich kannte ihn aus meiner Tätigkeit als Flugversuchingenieur. Er wies uns auch in einer Z-326 „Trener-Master“, die in Klotzsche zum Training für Motorkunstflieger der GST bereit stand, in Figuren wie Rolle, Rückenflug, Kubanacht, gerissene und gestoßene Figuren, ein. Bei den Flügen mit dem „Jastrzab“ wurde mit der werkseigenen Z-126 „Trener“ geschleppt. Beides natürlich kostenlos.

Der „Jastrzab“ hatte einen extrem geringen Anstieg der Handkräfte mit dem Lastvielfachen. Das führte *anfangs* oft zum Blackout bzw. zu roten Augen. Beim Aufschwung wurde es zum Beispiel am Ende des halben Loopings finster und die halbe Rolle in die Normallage kam natürlich aus der Richtung. Meinen ersten Looping vorwärts flog ich am 29.10.1965 in Riesa-Göhlis zwei Tage nach dem Erwerb der Berechtigung für den höheren Kunstflug. Vorher hatte ich den halben Looping aus der Rückenlage gedrückt in die Normallage geübt. Beim Einsteigen hatte ich mir den Looping vorwärts vorgenommen, aber vorsichtshalber nichts erwähnt- ich war mir nicht sicher ob mich der Mut wieder verlässt. Nach dem Auskuppeln erfolgte dann aber doch das Drücken zum Looping vorwärts. Auch in der Senkrechten überwand ich den inneren Schweinehund und drückte weiter. Es galt für mich „Hauptsache rumkommen“ und entsprechend stark drückte ich weiter mit dem Gefühl, dass die Schädeldecke „wegfliegt“. Ich kam tatsächlich wieder in die Normallage, aber schön rund war der Looping natürlich nicht. Dafür lief ich dann mehrere Tage mit geplatzten Äderchen, also mit roten Augen, herum und der „Jastrzab“ hatte dabei laut g-Messer auch seine maximal zulässige Grenze der Belastung erreicht. Mit Zunahme der Fertigkeiten kam das aber nicht mehr vor.

Bei den Großflugtagen der GST wurde der „Jastrzab“ in dieser Zeit meist von Adolf Dau-mann (Neustadt/Glewe) geflogen, bei kleineren Veranstaltungen in Sachsen von mir, seltener von Wolfgang Eilhardt.

Mein Vorführprogramm:

Loop aus dem Schlepp, Aufschwung gesteuert, Loop vorwärts, gerissene Rolle 45° abwärts, Männchen mit Ausgang in die Rückenlage, Rückenkreis, halber Loop negativ, Loop positiv mit gerissener Rolle im oberen Totpunkt, Wirbelturn, gesteuerte Rolle in 4 Zeiten, Turn, tiefer Loop (100 m GND), Überflug 5 -10 m mit 260 Km/h, Linie 45° aufwärts mit gesteuerter Rolle, Kehrtkurve, Landung.

Nach dem Turn mitunter auch . . . , halbe gerissene Rolle 45° abwärts, Überflug in Rückenlage 50 m GND, 45°-Linie aufwärts mit halber gesteuerter Rolle in Normallage, Kehrtkurve, Landung.

Den „Wirbelturn“ hatten wir von Karl Treuter. Er wurde wie ein Turn begonnen und beendet, hatte jedoch an Stelle des Fächers eine gerissene Rolle.

Bei Einweisungen anderer Piloten mit der Berechtigung für einfachen Kunstflug in den „Jastrzab“ haben wir mitunter einen kleinen Spaß eingebaut. Der Looping sollte wie mit dem „Bocian“ geflogen werden, was natürlich zu langsam war. Der „Jastrzab“ hatte dann etwa in der Rückenlage einen Strömungsabriss und der Herr Pilot fand sich 90° aus der Richtung in der Normallage wieder. Gutmütig war der „Jastrzab“ nicht gerade. Einer unserer Nachwuchspiloten machte beim Heimflug einen tiefen und schnellen Überflug und wollte mit einer Kehrtkurve landen. Bei dieser hat er überzogen, das Seitenruder war wohl auch drin und der „Jastrzab““ fiel sofort in das Trudeln. Zum Glück war er noch über dem Flugplatz, konnte gerade noch Ausleiten und landen.

Dieser Teil der Chronik ist eine Erweiterung der im Jahre 2002 im Auftrage der „Traditionsgemeinschaft Alte Adler e.V.“ erarbeiteten Fassung für das „Deutsche Segelflugmuseum Wasserkuppe“ und für den Segelkunstflugreferenten des „Deutschen Aeroclub“.

## Teilnahme der Kunstflugstaffel an Flugveranstaltungen bis 1979

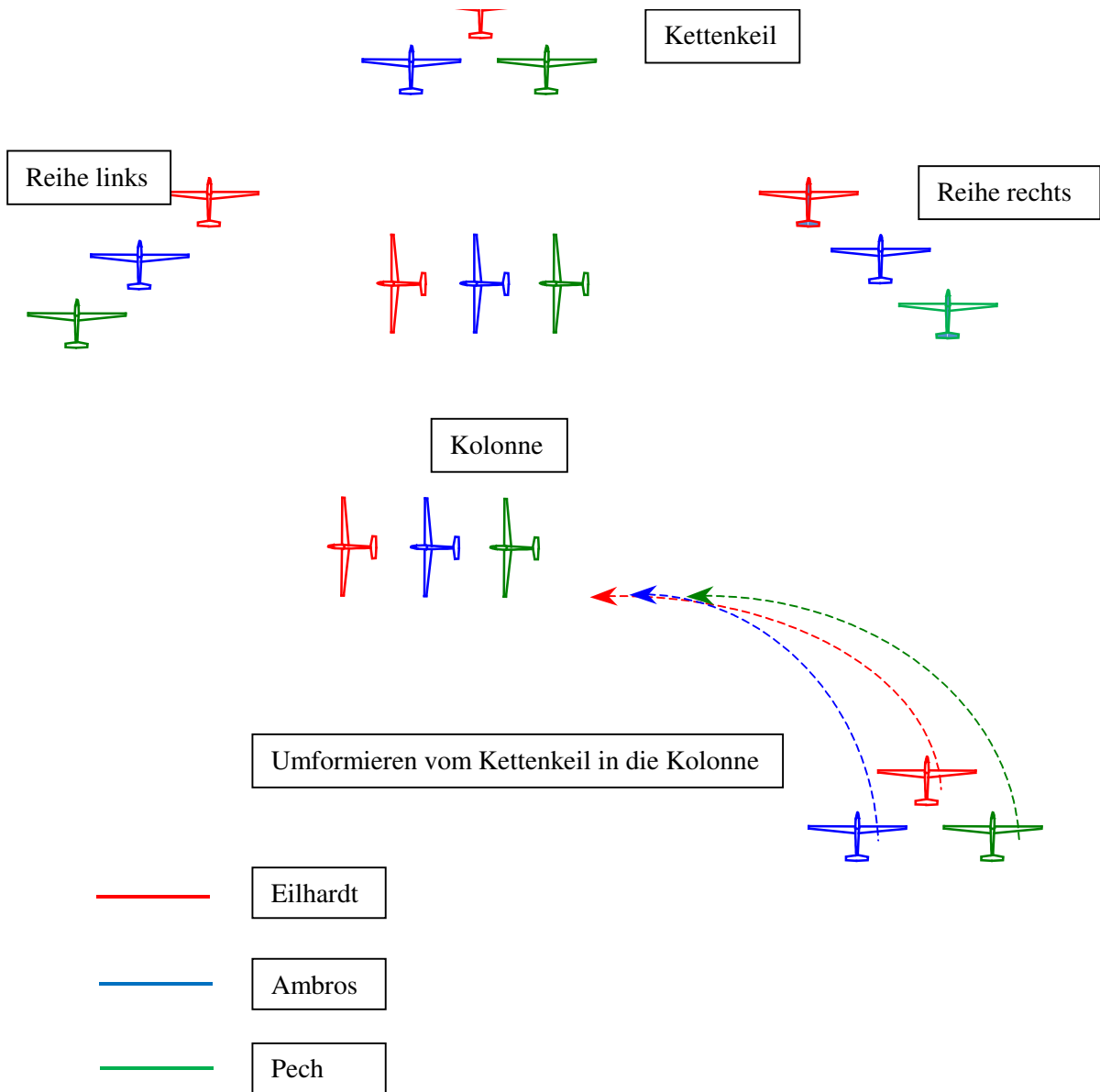
Datum	Ort	Anlass	Flugzeuge	Bemerkungen
18.06.1961	Dresden Elbwiese	Großflugtag	6 Meise	nur 6 er Staffel
09.06.1963	Chemnitz	Großflugtag	3 Meise, 3 LoMeise	nur 6 er Staffel
23.06.1963	Riesa-Canitz	Flugtag	3 Meise, 3 LoMeise	nur 6 er Staffel
27.07.1963	Chemnitz	Flugtag	3 Meise, 3 LoMeise	nur 6 er Staffel
08.09.1963	Magdeburg	Großflugtag	3 Meise, 3 LoMeise	nur 6 er Staffel
31.05.1964	Oschatz	Flugtag	3 Meise, 3 LoMeise	nur 6 er Staffel
05.06.1964	Erfurt-Bindersleb.	Großflugtag	3 Meise, 3 LoMeise	nur 6 er Staffel
25.07.1965	Pirna-Copitz	Flugtag	3 Meise, 3 LoMeise	3er Verb. KFlug u. Solo
24.07.1966	Leipzig-Mockau	WM Fallschirmspr Großflugtag.	3 Lo- Meise	3er Verb. KFlug u. Solo
12.08.1967	Neubrandenburg	Flugtag	3 Lo- Meise	3er Verb. KFlug u. Solo
26.08.1967	Magdeburg	Großflugtag	3 Lo- Meise	3er Verb. KFlug u. Solo
23.06.1968	Kamenz	Flugtag	3 Lo-Meise, Jastrzab	3er Verb. KFlug u. Solo
10.08.1968	Frankfurt/Oder	Flugtag	3 Lo- Meise	3er Verb. KFlug u. Solo, Außenlandegelände;Start: Eggersdorf, Rückschl.: 10 m Seil, nur Verband
18.08.1968	Magdeburg	WM Motorkunstfl., Großflugtag	3 Lo- Meise	3er Verb. KFlug u. Solo
15.09.1968	Friedersdorf	Flugtag	3 Lo- Meise	3er Verb. KFlug
21.06.1969	Riesa-Canitz	Flugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
05.07.1969	Görlitz	Flugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
20.07.1969	Leipzig-Mockau	Großflugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
19.08.1969	Bautzen-Litten	Flugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
13.09.1969	Dresden-Klotzsche	Betriebsfest	Bocian	Ambros Solo
20.09.1969	Friedersdorf	Flugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug
27.09.1969	Gera	Flugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
09.05.1970	Erfurt	Großflugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
15.08.1970	Pinnow b. Schwerin	Flugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
13.06.1971	Görlitz	Flugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
27.06.1971	Kamenz	Flugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo, Ambros Verbandsführer
07.08.1971	Halle-Oppin	Großflugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
11.09.1971	Dresden-Klotzsche	Betriebsfest	Bocian	Ambros Solo
13.05.1972	Riesa-Canitz	Flugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
08.07.1972	Suhl-Goldlauter	Großflugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
28.08.1972	Dresden, Brühlsche Terrasse	Vorführung	Bocian	Ambros Solo, Start: Dresden- Klotzsche, Landung: FP Dresden Elbwiese
15.09.1972	Dresden, Brühlsche Terrasse	Vorführung	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo, Start: Dresden Klotzsche, Landung Verb.: Dresden Elbwiese, Solo: gegenüber Brühlsche Terrasse
16.09.1972	Dresden, Brühlsche Terrasse	Großflugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
27.05.1973	Zwickau	Flugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
03.06.1973	Kamenz	Flugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
24.06.1973	Eisenhüttenstadt	Großflugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo, Landung im Schießstand
26.05.1974	Zwickau	Flugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
24.08.1974	Suhl-Goldlauter	Großflugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
24.08.1975	Magdeburg	Großflugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
13.06.1976	Zwickau	Flugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
03.07.1976	Pirna	Flugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
10.07.1976	Halle-Oppin	Großflugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
05.09.1976	Schwarzeide	Flugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
25.06.1977	Suhl-Goldlauter	Großflugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo



1978 verweigert die Staffel die Tätigkeit wegen der Schuldzuweisungen an den Trainer zum Unfall der Nachwuchsstaffel.

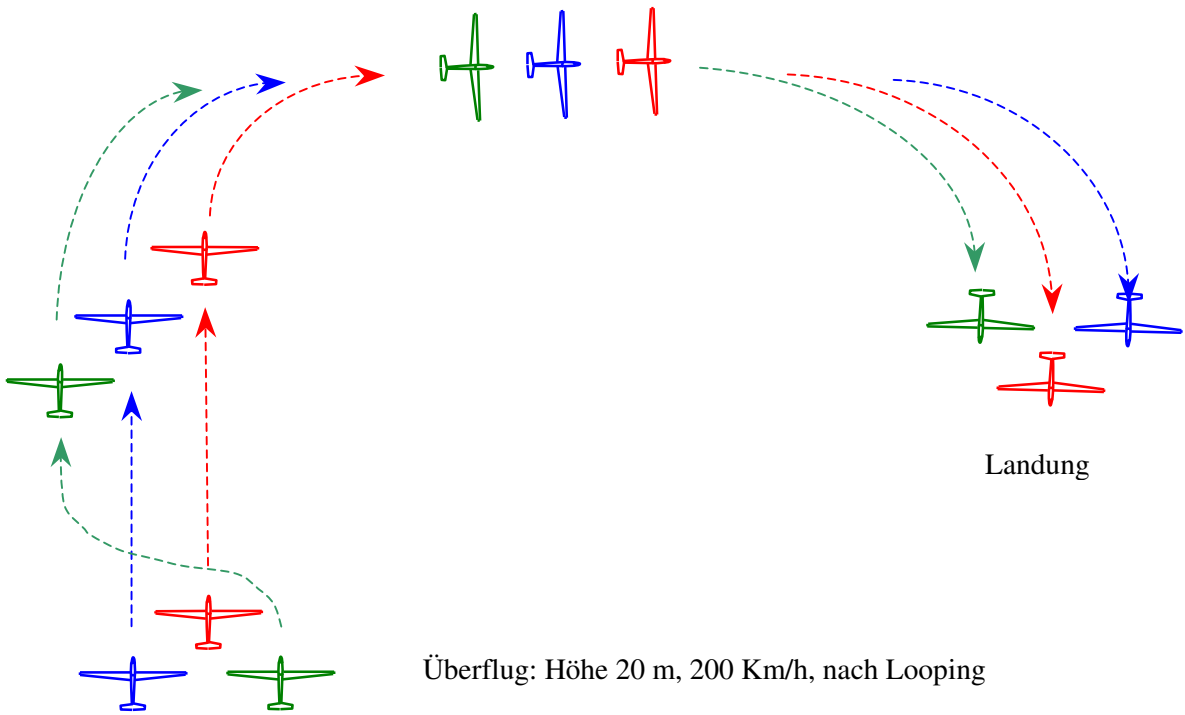
<b>Datum</b>	<b>Ort</b>	<b>Anlass</b>	<b>Flugzeuge</b>	<b>Bemerkungen</b>
11.05.1979	Schönhagen	Großflugtag	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo
03.06.1979	Rüdnitz b. Bernau	Jugendfestival	3 Bocian	3er Verb. KFlug u. Solo, Start: Strausberg, Außenlandegelände, Rückschlepp

Die jährlichen Großflugtage wurden vom Zentralvorstand der GST organisiert, sie hatten eine Dauer von etwa zwei Stunden und Besucherzahlen bis zu ca. 200 00. Organisator und Flugleiter war Manfred Spenke. Der zeitliche Ablauf der einzelnen Vorführungen wurde exakt mit Startzeit, Beginn der Vorführung und Zeitdauer geplant. Vor Beginn fand ein Briefing statt. Wartezonen wurden eingerichtet und zugewiesen. Der Abruf zur Vorführung erfolgte anfangs durch festgelegte Sichtzeichen am Startpunkt, später durch Funk und zusätzlich für einen eventuellen Funkausfall noch durch Sichtzeichen. Am Tage vor der Veranstaltung fand immer eine Generalprobe zur Kontrolle der Zeitplanung und zum Training für die Vorführenden statt. Diese wurde mit allen Beteiligten ausgewertet. An größere Probleme oder Vorkommnisse bei diesen Veranstaltungen kann ich mich nicht erinnern.

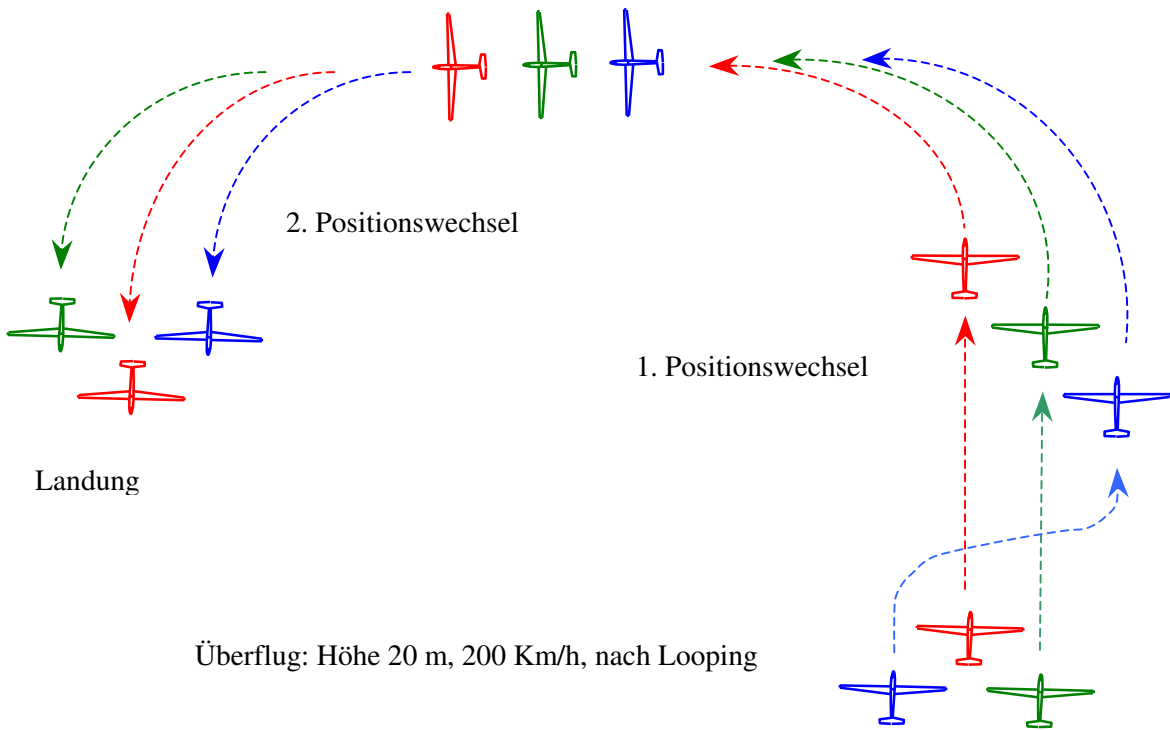


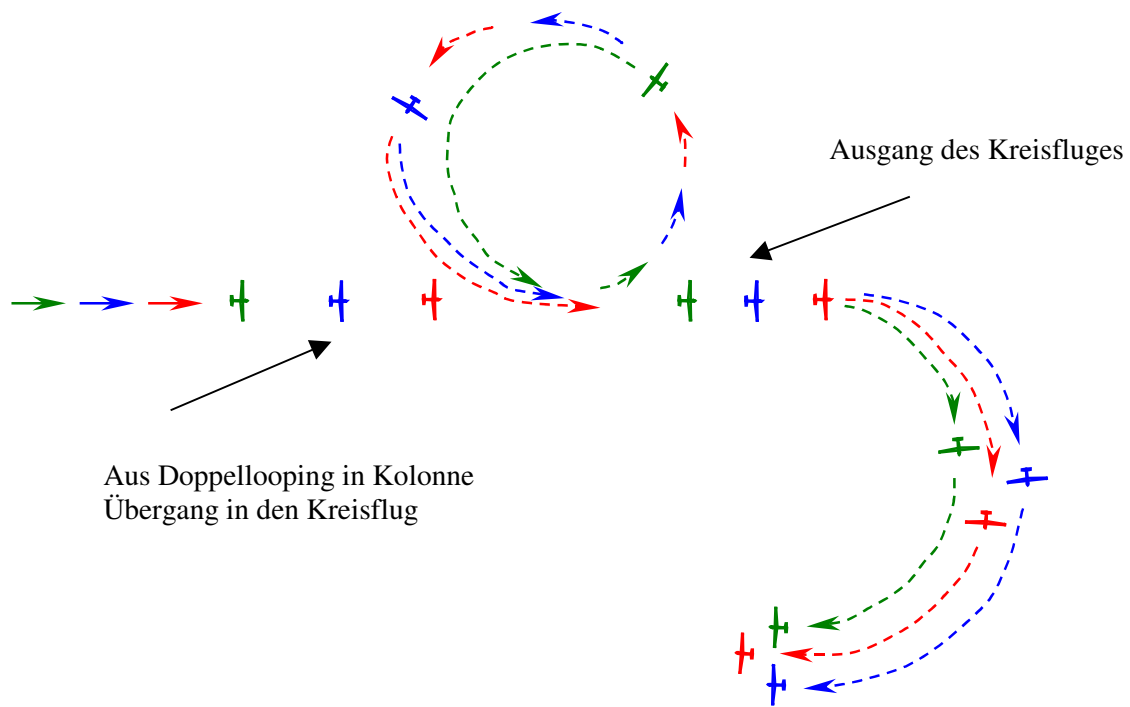
**Formationen und Piloten der Segelkunstflugstaffel Riesa**

Die Landekurve bei Rechtsplatzrunde



Die Landekurve bei Linksplatzrunde





Formationswechsel aus Linkskreis in Kolonne in den Kettenkeil vor dem tiefen Looping

## Bilder der Kunstflugstaffel Segelflug 1960 bis 1979

Fotos: Rudolf Daum, Riesa



### Die Sechserstaffel 1961

Von links nach rechts:

Stehend: Wilhelm Pech, Siegfried Lange, Günther Ambros, Wolfgang Eilhardt,  
Walter Anders, Erich Kolbe

Sitzend die Schlepper: Heinz Ludwig, Heinz Neubert, Heinz Krönert



### Aufrüsten

Von links: Wilhelm Pech, Rudolf Daum, Günther Ambros, Wolfgang Eilhardt



**Blick aus der 2. Position zum Verbandsführer vor dem Einleiten des Looping im Kettenkeil**  
Aufnahme über dem damaligen Militärflugplatz Kamenz



**Looping in Kolonne aus der dritten Position**



**Fahrt aufholen zum Looping im Kettenkeil**



**Flugauswertung**

Von links: Rudolf Daum, Trainer; Wilhem Pech, Wolfgang Eilhardt, Günther Ambros  
In der Reihenfolge der Positionen im Verband.



**Briefing in Eggersdorf vor dem Flugtag in Frankfurt/Oder**

Von rechts: 1. Wilhelm Pech, 2. Max Skuppin, 5. Wolfgang Eilhardt, 6. Günther Ambros,  
8. Heinz Richter.



**2000. Blechflug von Michael Kohlmann**

Von links: Pech, Eilhardt, Ambros, Daum, Kohlmann, Herbich, G., Groß, Dr. Hofmann, Herbich, W.





**Günther Ambros im „Jastrzab“**  
Für 1,86 m ist er etwas eng.



**1968: „Jastrzab“ in Dresden-Klotzsche**  
Foto: Siegfried Wriecz, Dresden

## **II. Tätigkeiten der Piloten des Dreierverbandes und der Juniorenstaffel im Segelkunstflug nach 1980**

### **Versuch des Aufbaues einer neuen Kunstflugstaffel**

In den Jahren 1985 und 1986 haben Wolfgang Herbich und Dr. Günther Ambros versucht eine neue Kunstflugstaffel aufzubauen und mit der Ausbildung im Verbands- und Verbandskunstflug am Flugplatz Riesa-Göhlis begonnen. Leider war das Interesse der Piloten zu gering, oder das Risiko zu groß und so ist das wieder eingeschlafen. Diese Versuche sind im Heft „Looping“ beschrieben.

Um die gewonnenen Erfahrungen im Verbands- und Verbandskunstflug zu erhalten, wurde mit Datum vom 08.08.1988 von Wolfgang Herbich und Dr. Günther Ambros im Auftrage des „Zentralvorstandes der GST“ eine „Methodische Anleitung zur Ausbildung von Segelflugzeugführern im Verbandsflug und im Verbandskunstflug mit Segelflugzeugen“ (Umfang: 56 Seiten) erarbeitet. Eine Kopie mit der Bestätigung durch den ZV der GST (Oberst Köllner) liegt bei mir vor. Im Jahre 2008 schickte ich davon eine Kopie an das „Franken Team“ von Peter Hofmann, das ich zur Weltmeisterschaft 2008 in Lüsse kennenlernte. Eine Eingangsbestätigung habe ich nie erhalten. Peter Hofmann hatte mit seiner Gruppe eine Vorführung geflogen und so ergab sich danach ein Erfahrungsaustausch. Ich hatte auf dem gleichzeitig stattfindenden XXIX. OSTIV Congress einen Vortrag über den Strömungsabriss beim Windenstart gehalten.

### **Einführung des Wettkampfkunstfluges**

Anfang 1987 hatte die GST die Absicht den Wettkampfkunstflug einzuführen, mit „Puchacz“, „Bocian“ und den Figuren des einfachen Kunstfluges. Es begann vom 06.-11.4.1987 in Neuhausen mit einem Übungsleiterlehrgang für Teilnehmer aus den Luftsportverbänden der Bezirke (Bundesländer):

- Theoretisch: CIVA-Bestimmungen, Stilbewertung.
- Praktisch: Fliegen der Figuren und der Pflichtprogramme für einen Wettkampf 1987.

Danach erfolgte das Training von Kürprogrammen (K=200) und Pflichtprogrammen an den Flugplätzen. Wolfgang Herbich und ich waren Übungsleiter. Das Training fand in Riesa-Göhlis statt.

Der 1. Wettkampf sollte vom 02. bis 06.09.1987 in Neuhausen stattfinden und die Teilnehmer reisten an. Am 02.09. setzte schlechtes Wetter ein und hielt sich die Folgetage. Der Wettkampf fand nicht statt. Stattdessen wurde der „Saasegelkunstflug“ erfunden. Jeder Teilnehmer hat Pflicht und Kür mit einem Modell vorgeführt, wobei das Tragen merkwürdiger Gewänder etc. erwünscht war. Bier war wohl auch im Spiel.

Vom 22.09.-26.09.1987 und vom 19.-22.04.1988 fanden nochmals Weiterbildungen der Übungsleiter in Neuhausen statt.

Max Skuppin, Fluglehrer an der Flugschule Schönhagen und ich erhielten vom GST-Vorstand den Auftrag in Schönhagen den „Puchacz“ für Figuren des höheren Kunstfluges zu testen. Das fand vom 20.03.- 22.03.1989 statt. Geflogen wurden Abschwung gerissen und gesteuert, ganze Rolle gesteuert, Aufschwung, Kubanacht, Rückenflug. Dabei erfolgten etwa 20 Starts.

Ergebnis im Bericht: Für die Ausbildung nicht geeignet. Die zulässigen Lastvielfachen sind zu gering, Querruderwirkung ebenfalls. Das Spiel in den Tragflächenanschlüssen wurde durch die Belastungen vergrößert. Damit war die „Wettkampfkunstflugphase“ der GST beendet.

### **Übergang in den DAeC und zu den Folgejahren**

Rudolf Daum hatte 1989 Lothar Alexy, den damaligen Leiter der Abteilung FSI des DAeC, kennengelernt. Lothar Alexy zeigte großes Interesse an der Tätigkeit der Kunstflugstaffel und lud den Trainer und die ehemaligen Piloten zu einem Besuch ein. Im Mai 1990 fuhren Rudolf Daum, Ullrich

Hofmann und ich zum Treffpunkt „Alexander Schleicher Segelflugzeugbau“ in Poppenhausen. Wolfgang Eilhardt konnte aus privaten Gründen nicht teilnehmen. Der Besuch begann mit einer Besichtigung dieses Werkes und des Segelflugmuseums auf der Wasserkuppe. Weiterhin waren noch eine Sonderführung am Flughafen Frankfurt, sowie Besuche der Flugplätze Egelsbach und Babenhausen (mit Rundflug) im Plan, sowie eine Stadtführung in Frankfurt. Diese spontane und großzügige Einladung, mit Übernachtung in der Wohnung von Lothar Alexy, hat uns sehr beeindruckt.

Hinsichtlich der Übernahme der Kunstflugberechtigung durch den neuen Gesetzgeber wurde sehr großzügig verfahren. Alle Segelflugzeugführer mit der DDR-Berechtigung für einfachen Kunstflug erhielten die BRD-Kunstflugberechtigung, obwohl sie noch nie Rückenflug, gesteuerte Rollen, Rollenkehre und Aufschwung geflogen hatten. Wer diesen Anforderungen gerecht werden wollte, musste sich selbst um eine Qualifizierung bemühen. Die Mehrzahl der betroffenen Piloten unternahm jedoch nichts und begnügte sich mit dem Fliegen der ihnen bekannten Figuren.

Von 1992 bis 1996 war ich ehrenamtlicher Landesausbildungsleiter im Luftsportverband Sachsen und hatte den Kontakt zum damaligen ehrenamtlichen Segelkunstflugreferenten des DAeC, Ulf Kramer, hergestellt. Dieser lud zu einem Training am Flugplatz Schäferstuhl ein. Von den Piloten der ehemaligen Riesaer Staffeln waren nur noch Herbich, Hofmann und ich fliegerisch tätig. Wolfgang Herbich und ich nahmen diese Gelegenheit wahr und trainierten am 15./16.05.1992 das Prüfungsprogramm für den Segelkunstflug. Leider konnten nur wenige Starts erfolgen, da Ulf Kramer dienstlich abberufen wurde.

Im „Aerokurier“ Heft 2/1993 hatte ich meine erste Veröffentlichung zum Strömungsabriss beim Windenstart und erhielt vom Schulleiter der „Segelflugschule Wasserkuppe“ die Einladung zu einem Vortrag auf dem amtlichen Fluglehrerfortbildungslehrgang des Landesverbandes „Hessischer Luftsportbund“. Dort konnte ich auch eine fliegerische Weiterbildung im Segelkunstflug mit dem Fluglehrer Helmut Dette vereinbaren. Diese fand am 12.05.1993 statt. Nur drei Starts waren erforderlich um die Beherrschung des Prüfungsprogrammes nachzuweisen. Die Erfahrungen aus fast zweihundert „Jastrab“-Starts waren offenbar nach 23 Jahren noch wirksam. Mit Helmut Dette lernte ich einen sehr freundlichen Menschen und einen ausgezeichneten Fluglehrer kennen.

Von 1994 bis 2002 war ich auch Verantwortlicher für den Segelkunstflug im „Luftsportverband Sachsen“ (LSVS). Lediglich an den Flugplätzen Zwickau und Oschatz waren 1992 bis 1994 ASK-21 verfügbar. An diesen Plätzen wies ich zunächst die Fluglehrer Joachim Lenk (Flugplatzleiter Zwickau) und Ullrich Hofmann (Oschatz) in das neue Ausbildungsprogramm und in den Kunstflug bis 100 m über Grund ein. In Zusammenarbeit mit Joachim Lenk und der Unterstützung des LSVS (auch finanziell) werden seit Mai 1994 jährlich Kunstfluglehrgänge in Zwickau organisiert, die es auch jetzt (2013) noch gibt. Eine große Unterstützung erhalten die Kunstflieger des LSVS dabei vom „Förderverein Segelkunstflug im BWLV“, durch hochqualifizierte Fluglehrer, sowie durch die Ausleihe von Flugzeugen (Fox, Lo-100). Dort habe ich auch 2002 das Segelkunstflugleistungsabzeichen in Bronze (Nr. 47) und 2003 im Alter von 74 Jahren das Leistungsabzeichen in Silber (Nr. 39) erflogen.

In den Jahren 1994 bis 2004 war ich jährlich 2-4 Wochen als Gastfluglehrer an der Segelflugschule Wasserkuppe tätig. Diese umfasste Grundausbildung, Ausbildung im Segelkunstflug und auch einen Lehrgang zur Ausbildung von Segelfluglehreranwärtern.

Im Juni 1996 nahm ich an einem Kunstfluglehrgang für Fortgeschrittene auf der Wasserkuppe teil. Dieser wurde von Urban Kirchberg geleitet, mit dem ich danach freundschaftlich verbunden blieb. In den Jahren 2003 und 2004 bereitete ich auf der Wasserkuppe auch Piloten fliegerisch auf die Segelkunstflugleistungsabzeichen in Bronze und Silber vor.

Im Jahr 2001 wurde ich in die Traditionsgemeinschaft „Alte Adler“ aufgenommen. Mit ihrer Unterstützung und in enger Zusammenarbeit mit Theo Rack und Klaus Heyn, organisierte ich die Einrichtung einer Schautafel über die Kunstflugstaffel Riesa im „Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug“ auf der Wasserkuppe. Dort ist auch der Film über die Kunstflugstaffel, für Betrachter abrufbar, installiert.

## **Vorführungsflüge auf Flugveranstaltungen nach 1980**

Wolfgang Herbich und ich haben auf „Bocian“ von 1990 bis 1992 noch Vorführungen im Verbandskunstflug im Paar und Solo geflogen (siehe nachfolgende Tabelle). Wolfgang Herbich flog dabei als Verbandsführer. In den Formation Reihe links und Kolonne wurden Looping geflogen und in Kolonne auch der Turn mit einem Steigwinkel von etwa 80°. Das Ende des Programms war immer ein tiefer Looping in Reihe links mit anschließendem Überflug in 2-5 m Höhe und 200 Km/h, so z.B. auch am 15.09.1991 in Schönhagen anlässlich der gemeinsamen Flugveranstaltung von DAeC und FFSV der DDR. Von 1993 bis 1997 flog ich noch Solo-Kunstflugvorführungen auf „Bocian“ und ASK- 21 (siehe Tabelle).

## **Besondere Vorkommnisse**

- 16.06.1990 Flugtag Riesa-Göhlis:

Mein Solo-Programm („Bocian“) hatte ich mit einem Looping in 50 m über Grund beendet und ging in den tiefen Überflug mit 200 Km/h in 2-5 m Höhe gegen die Startrichtung über. Gleichzeitig startete ein Motorflugzeug und war gerade beim Abheben. Nur durch ein extremes Ausweichmanöver konnte ich einen Zusammenstoß verhindern.

- 15.09.1991 Gemeinsamer Flugtag von FSFV der DDR und des DAeC:

Der Zweierverband Herbich/Ambros („Bocian“) zeigte ein Verbandskunstflugprogramm in verschiedenen Formationen. In etwa 300 m Höhe über dem Flugplatz geriet der Verband in eine Gruppe Fallschirmspringer die nach freiem Fall gerade die Schirme geöffnet hatten. Das Programm des Verbandes musste abgebrochen und der Verband aufgelöst werden. Ursache war wohl ein Versagen des Flugleiters und eine falsche Zeiteinteilung der Vorführungen. Wer Flugleiter war ist mir nicht mehr bekannt, aber mit Sicherheit war es nicht Manfred Spenke.

- 22.06.1997 Flugtag in Pirna:

Auch mein Solo-Programm mit der ASK-21 endete immer in 100 m über Grund mit anschließendem tiefen Überflug. Während des Programmes, in etwa 300 m über dem Platz, erfolgte gleichzeitig ein Windenstart. Um nicht in das Windenseil zu fliegen musste ich das Programm abbrechen. Offenbar hatte der Flugleiter die Übersicht verloren.

Aufgrund der vorstehenden Vorkommnisse flog ich ab Juli 1997 keine Vorführungsflüge mehr. Es war zu unsicher geworden. Meine fliegerische Tätigkeit endete 2004 aus gesundheitlichen Gründen.

## **Geflogene Figuren in den ASK-21- Programmen in verschiedener Zusammenstellung**

Looping, Rollenkehre, Aufschwung, Kubanische Acht mit zwei halben gesteuerten Rollen 30° abwärts, gesteuerte Rolle, gesteuerte Rolle in vier Zeiten, gesteuerte Rolle aus Rückenfluglage in Rückenfluglage, Turn, Humpty 30° aufwärts aus normal in Rückenfluglage, Humpty senkrecht nach oben (gedrückt), Viertel Rollenkreis mit ganzer Rolle nach innen, Viertel Kleeblatt, Rückenkreis.

Besonders nach 1990 wurden aus Kostengründen zu Flugveranstaltungen mittels Privatfahrzeugen gefahren und die Flugzeuge vom Veranstalter bereitgestellt.

## Teilnahme von Piloten der ehemaligen Kunstflugstaffel an Flugveranstaltungen nach 1980

Datum	Ort	Anlass	Flugzeuge	Bemerkungen
03.09.1983	Dresden-Elbwiese	Flugtag	Pirat	Ambros, SKF Solo
23.09.1984	Riesa-Göhlis	Flugtag	Bocian	Ambros, SKF Solo
13.10.1984	Dresden-Elbwiese	Flugtag	Bocian	Ambros, SKF Solo, Start in Riesa
13.07.1985	Halle, Pferderennbahn	Flugtag	Bocian	Ambros, SKF Solo, Start und Rückschlepp nach Oppin, 10 m Seil
14.07.1985	Halle, Pferderennbahn	Flugtag	Bocian	Ambros, SKF Solo, Start und Rückschlepp nach Oppin, 10 m Seil
07.09.1986	Neuhausen	Großflugtag	Bocian	Ambros, SKF Solo
12.07.1987	Magdeburg	Großflugtag	Bocian	Ambros, SKF Solo
08:05.1988	Pinnow b. Schwerin	Großflugtag	Bocian	Ambros, SKF Solo
18.06.1988	Jena/Schöngleina	Großflugtag	Bocian	Ambros, SKF Solo
19.06.1988	Pirna	Flugtag	Bocian	Ambros, SKF Solo
19.08.1989	Riesa/Canitz	Flugtag	Bocian	Ambros, SKF Solo
10.09.1989	Finsterwalde	Flugtag	Bocian	Ambros, SKF Solo
<b>Ab hier:</b>	<b>2er-Verband:</b>	<b>Verbandsführer:</b>	<b>Wolfgang Herbich</b>	<b>2. Position: Günther Ambros</b>
16.06.1990	Riesa-Göhlis	Flugtag	2 Bocian	2er Verb.KFlug und Solo (Ambros)
21.07.1990	Pasewalk	Flugtag	2 Bocian	2er Verb.KFlug und Solo (Ambros)
11.08.1990	Schönhagen	Großflugtag	2 Bocian	2er Verb.KFlug und Solo (Ambros), letzter Flugtag des FFSV der DDR
16.06.1991	Klix	Flugtag	2 Bocian	2er Verb.KFlug und Solo (Ambros)
20.07.1991	Anklam	Flugtag	2 Bocian	2er Verb.KFlug und Solo (Ambros)
11.08.1991	Stölln-Rhinow	Flugtag	2 Bocian	2er Verb.KFlug und Solo (Ambros)
14.09.1991	Schönhagen	Flugtag	2 Bocian	2er Verb.KFlug und Solo (Ambros)
15.09.1991	Schönhagen	Flugtag	2 Bocian	2er Verb.KFlug und Solo (Ambros), gemeinsamer Flugtag von FFSV der DDR und des DAeC
13.06.1992	Klix	Flugtag	2 Bocian	2er Verb.KFlug und Solo (Ambros)
14.06.1992	Klix	Flugtag	2 Bocian	2er Verb.KFlug und Solo (Ambros)
06.09.1992	Zwickau	Flugtag	2 Bocian	2er Verb.KFlug und Solo (Ambros)
19.09.1992	Pirna	Flugtag	2 Bocian	2er Verb.KFlug und Solo (Ambros)
20.06.1993	Pirna	Flugtag	Bocian	Ambros Solo
28.05.1994	Riesa-Canitz	Flugtag	ASK 21	Ambros Solo
27.08.1994	Zwickau	Flugtag	ASK 21	Ambros Solo
28.08.1994	Zwickau	Flugtag	ASK 21	Ambros Solo
27.05.1995	Oschatz	Flugtag	ASK 21	Ambros Solo
10.06.1995	Riesa-Canitz	Flugtag	ASK 21	Ambros Solo
19.08.1995	Pirna	Flugtag	ASK 21	Ambros Solo
21.04.1996	Oschatz	Flugtag	ASK 21	Ambros Solo
21.06.1997	Pirna	Flugtag	ASK 21	Ambros Solo
22.06.1997	Pirna	Flugtag	ASK 21	Ambros Solo

**Bilder zum Kunst- und Verbandskunstflug ab 1980**



**1990: Mit Lothar Alexy im Museum auf der Wasserkuppe**  
Von links: Ullrich Hofmann, Rudolf Daum, Günther Ambros  
Foto: Rudolf Daum, Riesa



**1993: Günther Ambros, Kunstflugtraining mit Helmut Dette auf der Wasserkuppe**  
Foto: Günther Ambros, Dresden



**Der erste Kunstflugehrgang in Zwickau**

Von links stehend: Lothar Fiedler, Hans Klecha, Helmut Clauß, Barbara Neubert, Günther Ambros

Von links sitzend: Bruno Röhner, Joachim Lenk

Foto: Günther Ambros, Dresden



**1995: Rückenflug über Pirna mit dem „TWIN Astir“**

Vorderer Sitz: Lange, hinterer Sitz: Ambros

Foto: Lange, AKAF Lieg Köln



**1996: Kunstflugehrgang für Fortgeschrittene auf der Wasserkuppe**  
 Fluglehrer Urban Kirchberg im „Swift“  
 Foto: Günther Ambros, Dresden



**Flugplatz Zwickau 2004: Mein letzter Kunstflugehrgang**  
 Von links: 2. Günther Ambros, 3. Eberhard Bley, 4. Werner Bauer  
 Foto: Stefan Seifert, Zwickau





**Flugplatz Zwickau: Landung des „Fox“**  
Foto: Stefan Seifert, Zwickau



**2004: Kunstflugausbildung auf der Wasserkuppe**  
Hinterer Sitz: Günther Ambros; vorderer Sitz: Ein holländischer Pilot  
Foto: Günther Ambros, Dresden



**2006: Deutsches Segelfluggmuseum mit Modellflug Wasserkuppe**  
 Günther Ambros vor der Schautafel der Kunstflugstaffel Segelflug aus Riesa-Canitz/Sachsen  
 Foto: Günther Ambros, Dresden



**2006: „Lo- Meise“ der Kunstflugstaffel im Segelfluggmuseum Wasserkuppe**  
 Das Flugzeug wurde im Aeroclub Pirna restauriert  
 Foto: Günther Ambros, Dresden