



Chronik des Flugplatzes Pinnow

1956 – 2011 55 Jahre Segelflug
Teil 2



Gut zu sehen der Aufbau des „Sozialgebäudes“ links neben der Flugzeughalle.



„Objekt im Rohbau“ und von hinten. Im Vordergrund unten das Tanklager.

1. 1956 – 1990: Beginn des Segelfluges in Pinnow bis zum Ende der DDR

Am Wochenende trafen sich die Flieger in Pinnow. Der Tagesablauf unterschied sich im Tun nicht gravierend von dem heutigen, Fliegen bleibt Fliegen – anders hingegen die Äußerlichkeiten: Beginn war morgens gegen 7 Uhr, Antreten in der Regel in GST-Uniform. In den frühen Jahren und zu besonderen Anlässen wurde auch die GST-Fahne gehisst. Die Fluggenehmigung wurde per Fernschreiber bei den staatlichen Stellen eingeholt. Manchmal gab es die Genehmigung nur für wenige Stunden. Begründet wurde diese Einschränkung mit dem gesperrten Luftraum, der für Militärflugzeuge freigehalten werden musste.

Die Technik wurde ausgeräumt, die Dienste eingeteilt. Neben den Windenfahrern, Fluglehrern und dem Flugleiter gab es noch einen „Objektdienst“, der für „Ordnung und Sicherheit“ im Objekt zu sorgen hatte.

Allgemein war in der GST-Zeit mehr Aktivität auf dem Platz als heute, Die „alten Hasen“ schwärmen: „Zwei Winden aufgebaut, 15 Flugzeuge und 200 Starts am Tag !! In Pinnow konnte man die Sonne nicht mehr sehen!“

Geteilte Meinung unter unseren alten Haudegen gibt es, ob die Holz-Flugzeuge mit einem speziellen Anstrich versehen wurden, damit sie mit den NVA-Radargeräten geortet werden konnten. Unumstritten ist, dass während des Flugbetriebs für jedes Flugzeug ein Beobachter eingeteilt war. Das war notwendig, damit der Flugleiter immer genau wusste, wo seine Schäfchen sich am Himmel befanden und nicht etwa Richtung Grenze unterwegs waren. Funkgeräte wurden erst in den siebziger Jahren eingeführt.

Am Abend wurden dann die Flugzeuge gewaschen, der Flugtag ausgewertet und die GST-Fahne in den Schrank geschmissen. Der Abschlusspruch: „Der Flugbetrieb wurde ohne besondere Vorkommnisse durchgeführt.“ Was natürlich nicht immer der Fall war.

Anschließend knatterten die Jugendlichen mit ihren Mopeds nach Hause oder fuhren mit Bus oder Fahrrad. Eltern, die ihre Sprösslinge mit dem Auto abholen? Eher selten! Was nur die wenigsten wussten – aber viele ahnten – war die Tatsache, dass die Staatsicherheit alle Flieger und das Geschehen auf dem Platz akribisch überwachten: Staatliche Zuwendung gab es nicht nur in finanzieller Form. Um diese Überwachung zu gewährleisten, wurden verschiedene Jugendliche, Fluglehrer und der hauptamtliche GST-Flugplatzleiter als IM (inoffizieller Mitarbeiter der Staatssicherheit) eingesetzt. Fliegen durfte nur, wer keine „Westverwandtschaft Ersten Grades“ hatte und auch sonst nicht „negativ“ aufgefallen ist. Entscheidend war das Fluchtrisiko. Immerhin war die Grenze zur Bundesrepublik für ein Segelflugzeug nicht weit. Und eine Repu-



Reguläres Antreten



A-Prüfung für den ersten Alleinflug! – Lustvolles Arschklatschen.



B-Prüfung bestanden! Der Distelstrauch wurde (grinsend) überreicht.



blikflucht mit einem Flugzeug wollte die Staatsicherheit mit allen Mitteln vermeiden.

(Fortsetzung folgt)

Robert Loest, 2011

Fotos: Fliegerclub Schwerin/Pinnow e.V.

Mit freundlicher Genehmigung des Vereins