



Die Geschichte der Interflug

Einer der wohl bekanntesten ehemaligen Interflug-Piloten ist Heinz-Dieter Kallbach. Er ist der Co-Autor des Buches „Mayday über Saragossa“, er landete eine IL-62 auf einem Acker bei Stölln, und er ist der Ehrenvorsitzende des Fördervereins Rosinenbomber e.V., der den Wiederaufbau der bekannten DC-3 unterstützt.

3 WEGE INS COCKPIT

Um bei der Interflug einen Job im Cockpit zu bekommen, gab es im Prinzip nur drei Wege: entweder man war bereits Pilot und hatte den Zweiten Weltkrieg als Militärflieger überlebt oder man kam aus der NVA (Nationale Volksarmee) und war ausgebildeter Transportflieger, nachdem man den Einstieg zur Fliegerei bei der Gesellschaft für Sport und Technik, einer Gruppierung, bei der bereits Jugendliche mit 14 Jahren den Segelflugschein und später auch die Motorfluglizenz erwerben konnten. Der dritte Weg war die Absolvierung eines Hochschulstudiums in Dresden mit fliegerischer Ausbildung.

Heinz-Dieter Kallbach hatte keine dieser Voraussetzungen erfüllt, denn 1957 war er bereits ausgelernter Dreher und wollte eigentlich studieren. Eines Tages kam die NVA auf ihn zu: „Sie sagten mir, dass ich bei der Armee Flugzeugtechniker werden könnte und das wäre einem Ingenieur gleichzusetzen“, erinnert sich Herr Kallbach. Wenig später wurde er zur Aufnahmeprüfung nach Cottbus eingeladen – fand sich jedoch plötzlich im Kreis

junger Piloten wieder, die ebenfalls in Cottbus zur Aufnahmeprüfung und zur flugmedizinischen Untersuchung waren.

Von diesem Tage an stand für die NVA fest, dass Heinz-Dieter Kallbach Militärflieger werden würde. Jedoch: bis zu diesem Moment hatte Kallbach mit seinen 16 Jahren noch nicht ein einziges Cockpit von innen gesehen oder auch nur selbst daran gedacht, eines Tages selbst zu fliegen, geschweige denn Passagiere bei der Interflug zu befördern.

1959 war er mit 18 einhalb Jahren der jüngste ausgebildete Militärpilot der DDR – als sich jedoch herausstellte, dass seine zukünftige Ehefrau eine Mutter in West-Deutschland hatte, wurde er kurzerhand aus der NVA entlassen und bekam einen Job bei der Interflug.

CO-PILOT AUF DER IL-14

Seinen ersten Flug als Zivilpilot absolvierte er auf einer IL-14 im März 1961 als Co-Pilot. „Als Zivilflieger musste man bei der Interflug noch einiges nachholen – zum Beispiel in den Fächern Luftrecht und Navigation. Auch die postalischen Bestimmungen im Flugfunksprechverkehr mussten erlernt werden. Nach fliegerischer Einweisung und einem abschließenden Checkflug war man dann Co-Pilot“, erzählt Herr Kallbach weiter. Die fliegerische Einweisung hatte es in sich: Der 1. Flug mit der IL-14 ging von Berlin-Schönefeld nach Moskau und zurück. Der angehende Zivilpilot Kallbach hatte dabei die Aufgabe während des gesamten Fluges hinter dem Co-Piloten

im Cockpit zu stehen und ihm zuzusehen bzw. sollte er den ausschließlich auf russisch geführten Funksprechverkehr über Headset mitverfolgen.

600 MARK GRUNDGEHALT

Ein Flug mit der IL-14 bis nach Moskau war damals noch eine echte Herausforderung. Das Muster besaß nämlich keine Druckkabine und die Legs mit Zwischenlandung in Vilnius/Lettland dauerten bis in die russische Hauptstadt fast 6 Stunden. Bis zum Checkflug zum Co-Piloten verdiente der Jungpilot bei der Interflug 600 DDR-Mark Grundgehalt brutto, von denen dann Netto 450 ausgezahlt wurden. Für Kallbach stand fest, dass er eines Tages bei der Interflug Kapitän sein wollte.

Als er dann 1964 zum Kommandant auf der IL-14 ernannt wurde, stand jedoch schon längst fest, dass die DDR die eigene Flugzeugproduktion im Werk Dresden und damit den Bau der IL-14 einstellen würde. Am 19. März 1966 wurde bei der Interflug ein weiteres neues Muster eingeführt: die Antonov 24, eine Kurzstreckenmaschine mit 48 Pax Plätzen und zwei Ai-24A Turboprop-Triebwerken mit je 1.877 kW Leistung. Die Interflug begann, entsprechendes Cockpitpersonal in den eigenen Reihen zu rekrutieren und gab die Mitteilung aus, dass sich junge Piloten nur noch über den Weg des AN-24 Cockpits zum Captain qualifizieren könnten. Auch Heinz-Dieter Kallbach schlug diesen Weg ein und war ein Jahr später sogar Instrukteur für die AN-24.

Anfang der 70er Jahre zog die Interflug die Messlatte für Piloten spürbar hoch: Jeder Pilot musste nach der neuen Regelung ein abgeschlossenes Ingenieur-Studium haben. Dafür hatte die Hochschule für Verkehrstechnik eine Außenstelle nahe dem Flughafen Schönefeld eingerichtet, wo alle Piloten zum „Ingenieur für Flugzeugführung“ ausgebildet wurden.

UMSCHULUNG AUF IL-62

Für alle Piloten war der Step auf das Turbinenmuster IL-62 eine große Umstellung: „Das war eine Riesenherausforderung, von Turboprop auf Jet. Zum einen war die Maschine schneller und zum anderen hat sie auch andere Anforderungen gestellt“, erklärt Herr Kallbach und sagt weiter: „Wenn man im Sommer mit 100 Tonnen Kerosin vollgetankt über den Atlantik wollte und in Schönefeld gestartet ist, dann musste die Maschine bereits fast an der Leistungsgrenze geflogen werden, nahe dem kritischen Anstellwinkel“. Die fehlende Hydraulikunterstützung in der Steuerung ließ die Piloten mitunter gehörig ins Schwitzen kommen, denn alle Steuerdrücke wurden direkt über Gestänge übertragen.

Während ausländische Gesellschaften die IL-62 mit fünf Mann im Cockpit flogen, flog die Interflug nur noch mit vier Mann: Neben dem Captain und seinem Co waren noch ein Navigator und ein Bordingenieur

im Flighdeck. Durch das Mehr an Personal gegenüber dem heutigen Zweimanncockpit sank zwar die Arbeitsbelastung des Einzelnen im Cockpit, dafür war der Kommunikationsaufwand deutlich höher. „Wesentlich komplizierter war es noch auf der IL-14 bei schlechtem Wetter“, erinnert sich Kallbach. Es gab noch keine Entfernungsmessanlagen und kein ILS. Da wurde noch entsprechend dem heutigen „reduced CAT 1“ und manchmal bis CAT 2 nur nach Funkfeuer geflogen. Da musste der Co-Pilot noch sicher im Umgang mit dem Navigationsrechenschieber sein zur Ermittlung von Vorhaltewinkel und der entsprechenden Zeiten. Faustformeln für die schnelle Überschlagsrechnung im Kopf waren von jedem IF-Piloten sofort abrufbar. Diese Leistungen waren aber nicht nur das Ergebnis der persönlichen Fähigkeiten der Besatzungen.

PERMANENTE SCHULUNG

Die Flugbetriebsleitung der IF tat sehr viel dafür, dass das theoretische Wissen und die fliegerische Qualifikation auf hohem Niveau gehalten wurden und die Sicherheit oberste Priorität besaß. Dazu zählte der medizinische Check der Crews vor jedem ersten Start in Schönefeld und auf den Inlandhäfen, vor allem aber regelmäßige Fortbildungsveranstaltungen in den Fluggruppen, bei denen das gesamte Cockpitpersonal fachspezifisch geschult



Meisterlandung: Kallbach landet 1989 eine IL-62 auf 900 Metern Ackerfläche bei Stölln

wurde, die theoretischen Jahresüberprüfungen und die permanente Auswertung von Flugvorkommnissen, aber auch von Ansätzen zu solchen.

Am 11. September 2005 endete für Heinz-Dieter Kallbach die kommerzielle Fliegerei – bis dahin flog er bei Germania B737. Als er sich einen Traum erfüllen und bei Air-Service-Berlin auf der damals grünen Rundflug-AN-2 seinen Abschlussflug machen wollte, kam wiederum eins zum anderen. Er machte noch ein DC-3-Rating in Coventry und wurde Ausbilder und Checker für den Rosinenbomber.

Noch heute ist er aktiver Pilot, fliegt mit seinen 33.000 Flugstunden als Werkspilot Piper Cheyenne - es wäre sicher alles anders gekommen, wenn er damals nicht irrtümlich bei der NVA in die Flugtauglichkeitsprüfung geraten wäre.



Der Fall der missglückten Notlandung einer Passagiermaschine der SWISS im Jahrhundertsturm „Anita“ auf der ehemaligen MiG-Piste Werneuchen im Juli 2002 liegt

nach mehr als acht Jahren den Ermittlungsbehörden zur Wiederaufnahme vor. Ein Berliner Luftfahrt-Serviceunternehmen hat erneut Anzeige beim Generalstaatsanwalt

des Landes in Brandenburg (Havel) erstattet. Grund für diese Verspätung ist der erst Ende 2010 von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) in Braunschweig vorgelegte Abschlußbericht zu diesem Vorfall. Zeitnahe Ermittlungen der Staatsanwaltschaften waren 2004 und 2005 mit Verweis auf die noch nicht abgeschlossenen BFU-Untersuchungen einstweilen eingestellt worden.

Der jetzt vorgelegte endgültige BFU-Untersuchungsbericht enthüllt haarsträubende Details: So wäre u.a. der einstündige Irrflug unnötig gewesen. Viel gravierender aber: Der spätere totale Bruch des Flugzeugs nach einem erfolgreich absolvierten Landemanöver in Werneuchen hatte seine Ursachen in mangelhaften und irreführenden Landebahnmarkierungen, insbesondere aber einem nirgends verzeichneten Erdwall auf der alten Militärpiste.

Die Strafanzeige des Berliner Luftfahrt-Serviceunternehmens zielt darum auf ein fahrlässiges Mitschulden Brandenburg Behörden. Die Landesluftfahrtbehörde hatte erst zwei Wochen vor dem Unfall den Flugplatz Werneuchen inspiziert und den Erdwall nicht beanstandet.