

MFG-28

[[Home](#)] [[Nach oben](#)] [[JBG-37](#)] [[JBG-77](#)] [[MFG-28](#)] [[THG-34](#)] [[TAFS-47](#)] [[TS-24](#)] [[VS-14](#)]

[Su-22](#)

Paul Wiczorek



Standort: Laage

Kreis Güstrow, Bezirk Schwerin (heute: Land Mecklenburg/Vorpommern)

Das Marinefliegergeschwader 28 wird parallel zum Jagdbombengeschwader 77 in Laage - unter strenger Geheimhaltung - aufgebaut. Am 12. August 1985 beginnt die Arbeit des Vorkommandos, die Formierung ist am 27. November 1987 abgeschlossen. Ende der 80er Jahre liefen in Wien Abrüstungsverhandlungen, dabei wurden Marinestreitkräfte auf beiden Seiten *nicht* mitgezählt. Es wurde daher verstärkt von einer Übergabe an die Marine gesprochen. Was dann aber bis nach der Wende unterblieb. Am 29. Februar 1988 wurde die Truppenfahne übergeben.



Das Geschwader existierte bis zum 07. Oktober 1989 *offiziell* nicht. Erst am Vortag erhielt das Geschwader seinen Ehrennamen "Paul Wiczorek". Vorher wurde immer, auch wenn es nicht zutraf, in der Öffentlichkeit vom "Blüchergeschwader" berichtet. Es durfte auch nichts gegenteiliges in der Öffentlichkeit gesagt werden.



Kommandeure

- 1985 - 1987 Oberst Roske, Jürgen
- 1987 - 1990 Oberstleutnant / Fregattenkapitän Mallwitz, Hannes

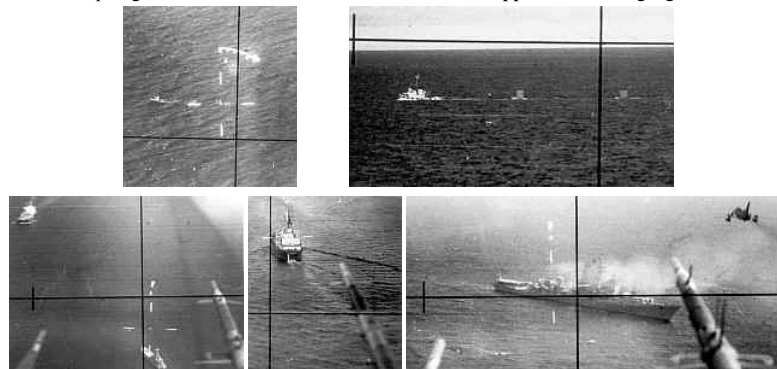
In Friedenszeiten unterstand das Geschwader dem FO FMFTK unter Generalmajor Zimmermann vor allem ausbildungstechnisch und logistisch, da eine extra Struktur dafür für ein Geschwader zu teuer gewesen wäre. Im Verteidigungsfall sollte das Geschwader an die Volksmarine, d.h. der Chef Marinefliegerkräfte im Kommando Volksmarine übergehen. Laut KOPENHAGEN sollte dies nach einem internen Befehl nur operativ, d.h. nach Anfrage geschehen. Das soll nach dem Führungsverhalten des Chefs FO FMFTK im eigenen Haus (nach OSL / Fregattenkapitän Remane letzter Kommandeur 2.MFS) recht realistisch gewesen sein.

Eine Urkunde, wie sie zu besonderen Anlässen (hier: 50 Gefechtsaufgaben = 50 Flugschichten) vergeben wurde:



Am 20. Juli 1990 wurden tatsächlich die Dienstgrade der Marine eingeführt. Die Uniformen wurden schon eine Zeit vorher ausgegeben. Getragen wurden sie in der Öffentlichkeit kaum, da kaum während der politischen Unruhen freiwillig in Uniform in die Öffentlichkeit gegangen ist. Auf dem Gelände der Kaserne und des Flugplatzes Laage wurde die normale Felddienstuniform mit dem blauen Käppi (mit eigenhändig angenähter "Reichsbahn"-Kokarde) und soweit vorhanden Marine-Schulterstücken getragen. Die waren knapp, da der Bestand ja nur für das [MHG-18](#) in Parow gedacht war (Schulterstücken: dunkelblau für Marine, hellblaue Einfassung wie LSK/LV für Marineflieger, goldener Kranz mit Propeller aus Metall auf dem Schulterstück). Matrosenuniform wird nur bis zum Obermaat getragen.

Zur Bekämpfung von Seezielen standen dem Geschwader **Schleppziele** zur Verfügung:



Zwischenfälle

Die Flugzeuge der letzten Serie **Su-22**, die dem MFG-28 zugingen, hatten eine **Herstellungsfehler** im Steuerventil für die Radbremsung beim Einfahren des Fahrwerks. Das Fahrwerk wird beim Einfahren abgebremst, um die sonst auftretenden Kreiselkräfte zu eliminieren, danach wurde es wieder entbremst. Genau das passierte bei diesen Maschine gelegentlich nicht, so daß die Maschinen manchmal mit angebremsstem Hauptfahrwerk aufsetzten. Wenn der Pilot dann nicht vor dem Aufsetzen den Bremsschirm auswarf, der die Maschine stabilisierte, schlitterte das Flugzeug ziellos über die SLB, da die Reifen meist nicht gleichzeitig platzten. Auf jeden Fall führte das in der Regel zur Zerstörung von Reifen, Felgen und Bremsen, wobei zu vermerken ist, das die Felgen aus Elektron, d.h. Magnesium bestanden und Entstehungsbrände z.T. im letzten Moment z.B. mit Hilfe eines Bremsschirms gelöscht werden konnten (Wasser würde in dem Fall zur Explosion führen).

1987 hatte die **824** einen Landeunfall.

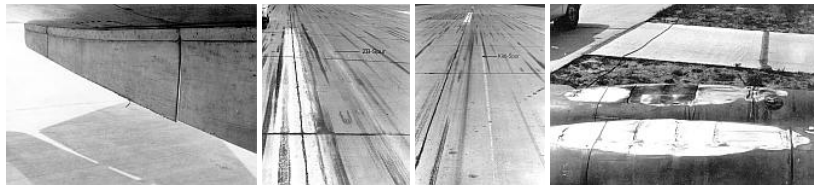
Die Maschine war in den MiG-Fänger gerollt, da ein älterer Oberstleutnant aus dem Führungsorgan den Bremsschirm bei der Landung aus Versehen erst vom Flugzeug getrennt und dann ausgeworfen hat. Die Folge kann man sich ja vorstellen.

Die Maschine wurde an der Zelle erheblich deformiert und danach z.T. mit noch verwendbaren Teilen der abgestürzten JBG- Maschine "361" repariert. Trotzdem gab es bei dieser Maschine immer Probleme beim Verschließen von Lukendeckeln, da immer irgendwo was spannte.

Anfang 1989 hatte die **673** einen Landeunfall.

Der Pilot, Carsten Ruski, vergaß vor der Landung das Fahrwerk auszufahren und setzte so auf. Zum Glück hatte die Maschine 840-Liter-Zusatzbehälter unter dem Rumpf, die eine einige hundert Meter lange Aluminiumspur auf der Start- und Landebahn hinterließen, bevor der Pilot den Fehler bemerkte und mit Nachbrenner durchstartete. Beim zweiten Mal landete er dann mit ausgefahrenem Fahrwerk, er hatte es vorher schlichtweg vergessen. Die Rumpf-ZB waren auf fast der ganzen Länge durchgeschliffen, das hätte in den leeren mit Kerosin-Dampf gefüllten Zusatzbehältern zur Explosion führen können. An der Maschine wurde nur die Kielflosse am Heck zum Teil abgeschiffen. Die Zelle der Maschine wurde daraufhin optisch hinsichtlich von Deformationen vermessen und die Kielflosse wurde in der Flugzeugwerft Dresden neu angefertigt. Danach flog sie wieder, weil nichts festgestellt werden konnte.

Der Pilot und der Landeleiter, ebenfalls ein Leutnant gleichen Jahrgangs, wurden ein halbes Jahr später als die anderen zum Oberleutnant befördert, weil sie durch den Zwischenfall die Prüfung zur notwendigen Leistungsklasse nicht erfüllten. Der Landeleiter hatte den Fehler gesehen, wohl aber gegen die Funkanweisungen verstoßen, die besagten, daß kein Funkspruch mit den Worten: "kein" oder "nicht" oder ähnlich beginnen dürfen. Der Sinn lag darin, daß aufgrund der Umschaltzeiten zwischen Sende- und Empfangsbetrieb diese Worte in der Schaltphase untergehen können und somit der Sinn des Funkspruchs total entstellt würde. Und genau das wurde auf den Aufzeichnungen des Funkverkehrs festgestellt.



Die Su-22 ist in jeder Hinsicht, auch vom Triebwerk her sehr robust. Die Triebwerke haben einige Vögel und eins wohl sogar ein abgebrochenes Staurohr "gefressen".



Staffelaustausche



.... mit befreundeten Armeen gab es - im Vergleich zu anderen Geschwadern - erstaunlich oft. Hier ein Foto vom Verlegekommando des Staffelaustausches zur Baltischen Rotbannerflotte, Schkalowsk bei Kaliningrad, August 1989

Zwei Artikel zu den Staffelaustausch zum download als PDF-Datei (775 kb):



Fotos aus Kaliningrad von [Rico Bojahr](#). Es sind Bilder vom Zentralplatz und Zoo, am Schluß die Waschelegenheit. Die Mädels wären den Jungs damals hinterhergelaufen. Erstens seien sie die ersten Deutschen in Uniform seit 1945 in Königsberg bzw. Kaliningrad gewesen, zweitens konnten sie es sich leisten in zwei Wochen vergleichsweise viel Geld auszugeben. Eine "schöne" Geschichte gab es am Rande: Bei der ersten Flugschicht kamen plötzlich ganz aufgeregte Russen angestürzt. Es wurden scharfe Bomben benutzt. Was nicht bekannt war, dass diese versehentlich in ein Fischzuchtgebiet abgeworfen wurden.



Der **letzte Flugtag** wurde in den beiden in Laage stationierten Geschwader, dem JBG-77 und dem MFG-28, kurzfristig gestrichen und alle Maschinen rollten nur auf der SLB. Letzter "Rolltag" der NVA war am 27. September 1990, die letzte Maschine war vermutlich die 798.



So sieht die **798** (Werksnummer 31406, Nutzungsbeginn am 09/86, Bundeswehrkennung 25+44) mit ihrer Sonderbemalung des letzten "Rolltags" im Luftwaffenmuseum Berlin-Gatow aus.



Die 629 (Werksnummer 30918, Nutzungsbeginn 11/86) erhielt 1990 erst den BW-Kenner 25+29, später in der "Wehrtechnischen Dienststelle 61" den Kenner 98+14. Das Flugzeug wurde am 14. Januar 1999 durch BW-Oberstleutnant Hierle, ein Eurofighter-Testpilot, zur RAF-Basis Scampton überführt und der "Old Flying Machine Company" übergeben:



Verluste:

Am 12. Dezember 1989

die 673, eine Su-22M4 (Werknummer 30919, Nutzungsbeginn 04/87). Flugleiter dieser Schicht war Major Schneider, der damalige Kommandeur der 2. MFS. Der Unglückspilot war Generalmajor Zimmermann, Chef [FO EMTFK](#). Er hatte zu der Zeit - meiner Information nach - mit Sicherheit keine gültige Lizenz. Er war seit September 1989 nicht mehr auf der Su-22 alleine unterwegs gewesen und durfte damit bei den aktuellen Wetterbedingungen - Sicht 2 km, Untergränz 150 m - nicht auf der Su-22M4 fliegen.

Datum	Regen mm	Temperat. Grad C	Wetter und Wind (nach dem Phänomen)	Anzahl der Regen Tropfen		Wasser Menge		Temperatur Unterschied		Bemerkungen
				vor Regen	nach Regen	vor Regen	nach Regen	vor Regen	nach Regen	
Der Regen: 1877										
1877. 1. 1	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 2	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 3	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 4	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 5	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 6	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 7	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 8	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 9	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 10	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 11	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 12	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 13	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 14	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 15	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 16	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 17	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 18	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 19	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 20	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 21	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 22	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 23	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 24	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 25	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 26	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 27	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 28	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 29	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 30	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1
1877. 1. 31	0	10	10.10. 10.10. 10.10.	1	1	1	1	1	1	1

Kurz vorher hatte er einen Überprüfungsflug mit einer Schulmaschine gemacht, als Fluglehrer flog OSL Mallwitz. Danach ließ Generalmajor Zimmermann sich Kraft seiner Befehlsgewalt eine Kampfmachine, eben die "673" geben - Widerstand zwecklos - und flog los. Er machte über dem Platz Kunstflug. Der Raum konnte vom eigenen Radar nicht eingesehen werden, die sonst für diese Zwecke genutzte Station im Saal stand nicht zur Verfügung.

Das Flugzeug gerät nach einer Steigspirale in eine unklare Fluglage (Flachtrudeln). In 2.000 m katapultiert sich der Pilot, Generalmajor Zimmermann, und überlebt. Die Maschine fällt geg. 12.20 Uhr ca. 100 m vor dem Hauptort auf einen Hügel (auf dem sich heute ein Airbag-Werk befindet - ein Acker zwischen der Kaserne und der Bahnstrecke Berlin-Rostock). Das Kabinendach selbst schlug etwa 20 m vor der Wache auf.

Dieser "verrückte fliegende General" (O-Ton, mit einem "t'schuldigung", eines Augenzeugen) hat um etwa 150 - 200 m das Tanklager verfehlt. Was dann passiert wäre, kann sich jeder denken. Der Pilot selber landete auf der anderen Seite der Bahnstrecke, wo er rauchend auf seinem Schlauchboot sitzend aufgefunden wurde. Er ist danach sofort zu der die "673" betreuenden Technikerin (Frau Leutnant Marlit Heinrich, [OHS-Jahrgang 1985-1989](#)) gegangen, hat sich entschuldigt und sofort erklärt, daß die Systeme der Flugzeugs bis zum Ende einwandfrei gearbeitet haben.



In der lokalen Presse wurde damals geschrieben, das die Maschine nicht munitioniert war - was nicht stimmte. Sie hatte Munition für die Bordkanonen an Bord, immerhin 160 "30 mm-Granaten". Es wurde zwei Tage die Gegend nach den

verstreuten Granaten abgesucht, bei denen durch das Feuer die Treibladungen gezündet hatten. Da die Maschine beim Absturz fast vollgetankt war, standen die Soldaten dabei teilweise bis zu den Knien im Kerosinschlamm.

Die Reste der Maschine wurden später auf einen Sattelzug verladen und standen noch bis Sommer 1990 im Dezentalisierungsraum 4 in einer Offenen Flugzeugdeckung herum. Das Problem war dann später, das Generalmajor Zimmermann der Chef seiner eigenen Untersuchungskommission wurde, was zu starken Protesten führte. Der Flugschreiber war nicht auswertbar. Der Abschlußbericht sprach dennoch eindeutig von einem groben Pilotenfehler. Schließlich wurde er abgelöst und ins Ministerium versetzt.



Fazit: Ursache des Absturzes war der Verstoß gegen mehrere Befehle und Vorschriften.

Die o.g. Technikerin, Leutnant Marlit Heinrich, soll nach dem Absturz der 673, nicht mehr als Flugzeug-Techniker eingesetzt gewesen sein, sondern wurde in die KRS des MFG versetzt. Ob das aber im unmittelbarem Zusammenhang mit dem Absturz stand, ist nicht bekannt.

Flugzeugtypen (01.12.1985):

- 08 Su-22M4
- 02 Su-22UM3K

Bestand am 30.09.1990

- 23 Su-22M4
- 04 Su-22UM3K

Hinsichtlich der "741", die steht heute in Appen steht, gibt es eine nette Geschichte, die mir 'Bani' geschickt hat:

"Die 741 war mal beim JBG-77. Dann kam sie zum MFG-28. Nach der Wende wurde die Maschinen erst mal mit BW-Kennung versehen. Als nun feststand, wer welche Maschine bekommt, wurden die alten Kennungen wieder hergestellt. Von ehem. JBGLern. Ich will jetzt nicht behaupten, daß es Absicht war - aber wer weiß? Die Maschine steht nun in Appen mit "neuen" JBG - Wappen..."

Personalbestand September 1990

?

Paul Wiczorek



war Kommandeur der am 11. November 1918 gegründeten Volksmarinedivision. Er fällt bereits am 14.11.1918 einem Attentat, ausgeführt von einem kaiserlichen Offizier, zum Opfer. Von Beruf Metallarbeiter, leistete er in den Jahren 1903-1906 seinen Militärdienst bei der kaiserlichen Marine ab. Im Weltkrieg, der später der 1. Weltkrieg genannte wurde, diente er erst auf einem Minensucher und meldete sich dann zu der damals neuen Waffengattung der Marineflieger als Flugzeugmechaniker. Er erhielt eine fliegerische Ausbildung und wurde offenbar bei einem Flugzeugabsturz schwer verwundet. Nach (Berlin-) Johannisthal versetzt, organisierte er die revolutionäre Arbeit unter den Marinefliegern und Soldaten der Flugzeugmeisterei. Am Morgen des 9. November 1918 brachten Wiczorek und seine Leute das Flughafengelände in ihren Besitz, sämtliche Telefon- und Nachrichtenzentralen sowie das Stabsgebäude wurden besetzt. Mit größter Wahrscheinlichkeit hat er an der Spitze seiner 15 Kämpfer den Admiralstab besetzt. In der Nacht vom 10. zum 11. November 1918 wurde ein Matrosenrat gewählt. Dieses Gremium wurde eine Marineinformation unterstellt, die sich "Volksmarinedivision" nannte. Als Kommandant wurde Obermaat Paul Wiczorek gewählt. Am Mittag des 14. November wurde er von Kapitänleutnant Brettschneider, der sich bei der Volksmarinedivision eingeschlichen hatte, durch zwei Schüsse getötet. Noch am selben Abend wählten die Matrosen den bisherigen Führer der Cuxhavener Abteilung, Otto Tost, zum Kommandeur der einheitlichen Volksmarinedivision. Ihre Stärke betrug nunmehr über 2.100 Mann.

03. Oktober 1990

Mit dem Anschluß gem. Art. 23 a.F. GG der BRD wurden die verbliebenen NVA-Angehörigen, Angehörige der Bundeswehr.

Noch am 02. Oktober 1990 hob Herr Eppelmann alle Ehrennamen der NVA separat auf.

Am 27. März 1991 wurden zwei Su-22M4, die **380** (Werksnummer 30914, Nutzungsbeginn am 11/86, Bundeswehrkennung 25+25) und die **724** (Werksnummer 31203, Nutzungsbeginn am 11/86, Bundeswehrkennung 25+33) an die US-Air-Force in Ramstein übergeben.



Ein Angehöriger des Geschwaders, Bani, hat seit November 2000 eine hochinteressante WebSite:

[externer Link]

verwendete Literatur

Die Page entstand mit dankenswerter Unterstützung durch:

Frank Banisch
Jan Himmelreich
Frank Müller
Marjolein Stam
Hannes Mallwitz
Rico Bojahr
René Dumont

