

Zur Geschichte der Podwa DM-WAH

Der Prototyp des ursprünglich als reines Schulflugzeug konzipierten Doppeldeckers Po-2 (bis 1944 Bezeichnung: U-2) des berühmten sowjetischen Flugzeugkonstruktors N.N. Polikarpow (z.B. I-15, I-16, I-153), absolvierte seinen Erstflug 1927, in deutlich verbesserter Version 1928. Zusammen mit der späteren Lizenz-Produktion in Polen (1948-1953 mit der Bezeichnung CSS-13) wurden insgesamt 33.000 Exemplare hergestellt. Die Po-2 ist damit eines der meistgebauten Flugzeuge aller Zeiten und hat für ihre Zeit viele revolutionäre konstruktive Besonderheiten. Neben dem Haupteinsatzzweck als Schulflugzeug wurde die Po-2 auch als Verbindungs-, Sanitäts-, Aufklärungs-, Beobachtungs- und Rettungsflugzeug eingesetzt. Während des II. Weltkrieges erfolgte auch der Einsatz als leichter Frontbomber während der Nachtstunden. Weil die Flugzeuge aus Holz gefertigt wurden, haben nur noch wenige Exemplare bis heute überlebt. Zurzeit gibt es in Europa und damit vermutlich weltweit nur noch weniger als 10 flugfähige Po-2 in Frankreich, Tschechien, Polen, Ungarn und Russland. Mit der Instandsetzung und dem späteren Einsatz der Po-2 leistete der LSV Sachsen e.V. also einen fast einzigartigen Beitrag zur Bewahrung lebendiger Luftfahrtgeschichte. Die Po-2 des LSV Sachsen e.V. wurde 1954 in Lizenz als CSS-13 in Polen bei WSK Okęcie gebaut und war zunächst in Polen mit dem Kennzeichen **SP-ATA** zugelassen.



Dwumiejscowy rolniczy CSS-13R SP-ATA (0408)
produkcji WSK-4 Okęcie

Von der DDR wurde die „0408“ erst 1967 als Ersatz für nicht mehr einsatzfähige Po-2 aus früherer sowjetischer (Kriegs-)Produktion erworben und am 21.07.1967 mit dem Kennzeichen DM-WAH in das Luftfahrtregister der DDR eingetragen, befand sich seitdem im Bestand der ehemaligen Gesellschaft für Sport und Technik (GST) und wurde von dieser bis 1976 betrieben.



Foto: Rolf Schumann



Einsatz als Schleppflugzeug und als Absetzflugzeug für einen Fallschirmspringer.

Nach der Außerdienststellung ist es dem persönlichen Einsatz der Sportfreunde aus Riesa (u.a. Lutz Peter Kern und Rolf Schumann) zu verdanken, dass die Maschine nach der Außerdienststellung nicht - wie damals zwingend vorgeschrieben – zerstört wurde.



Foto: [Dr. Norbert Löffler und Hans-Peter Maier \(http://www.podwa.de/geschichte.htm\)](http://www.podwa.de/geschichte.htm)

Und so wurde die DM-WAH am 10.05.1976 zwar aus dem Luftfahrtregister der DDR gestrichen aber nie vernichtet. Den Mutigen und „Vergesslichen“ aus dieser Zeit gilt unser Respekt und unsere Dankbarkeit. „Wiederentdeckt“ nach der Wende war es nicht so einfach, die Podwa wieder zum Leben zu erwecken. Für die Wiederzulassung eines Flugzeuges ist ein Eigentumsnachweis unerlässlich. Dank der Hartnäckigkeit und geschickter Argumentation gelang es Dr. Jochem Seiffert und Theo Rack (damaliger Vize-Präsident des DaeC), dass ein symbolischer Kaufvertrag zwischen der Treuhand und dem Luftsportverband Sachsen zustande kam. Es gab viele Ansätze, die DM-WAH wieder aufzubauen. Ab 2010 wurde von Gerd Fiedler und vielen Helfern sachsenweit (siehe <http://www.podwa.de/sponsoren.htm>) die Podwa mit dem Kennzeichen **D-EHML** wieder zum Fliegen gebracht. Ihr historisches Kennzeichen **DM-WAH** aus dem Jahr 1967 darf sie trotzdem weiter zeigen.



Am 6.6.16 startete die D-EHML (DM-WAH) zu ihrem allerersten Probeflug nach dem Wiederaufbau in Jahnsdorf (<https://www.youtube.com/watch?v=9WiGBF3UAf4>).



Auf dem Flugplatzfest in Zwickau am 13./14.08.2016 absolvierte sie ihren offiziellen Erstflug (http://www.podwa.de/die_fliegende_d-ehml.htm).



Text und Bilder: Gerold Weber, Maria Schreiber
ausführliche Informationen über den Wiederaufbau und weitere Infos unter
<http://www.podwa.de/index.htm>