



*Lange gesucht, endlich gefunden: Peter Siebertz auf dem Flugplatz Schwarze Heide mit seiner Antonov AN2.*

Foto: Friedhelm Wessel

- Der Zwischenstopp eines „Rosinenbombers“ in der Schwarzen Heide war der Auslöser
- Das Problem: Auch nach dem Fall des Eisernen Vorhangs blieb der Import der Antonov verboten
- Siebertz und sein Partner trieben eine AN2 bei Dresden auf und brachten sie 1993 an die Schwarze Heide

Schon als kleiner Junge träumte der aus dem Siegerland stammende Peter Siebertz, einmal als Pilot über den Wolken zu schweben. Doch bis er endlich ein Flugzeug steuern durfte, sollten etliche Jahre vergehen. Erst 1977 erfüllte sich der 1950 geborene Diplom-Ingenieur seinen Traum, als er nach dem Studium in Berlin in Revier, nach Dinslaken-Oberlohberg, umzog.

Innerhalb wenige Monate schaffte Siebertz den notwendigen Schein, der zum Alleinflug berechtigte in der Flugschule von Hans Langenbach in der Schwarzen Heide. Dann gab es berufliche Probleme zu lösen und an die Fliegerei war vorerst nicht zu denken. Peter Siebertz ließ das Hobby erst einmal ruhen, in der Mess- und Regeltechnikbranche baute sich der Dinslakener eine Firma auf und sicherte sich auf diesem Gebiet etliche Patente. Ab 1980 wurde es etwas ruhiger und der jungen Firmenchef widmete sich wieder einem einst so geliebten Hobby. Doch er stieg nicht ins Cockpit eines Himmelstürmers, sondern in den Sattel eines Pferdes. Fünf Jahre lang ging der Ingenieur in der Region erfolgreich als Vielseitigkeitsreiter an den Start.

Aber die Freiheit über den Wolken ließ den Mann aus dem Revier nicht mehr los. Er kletterte wieder ins Cockpit und wurde Privatpilot, erwarb den Berufspilotenschein und andere wichtige Qualifikationen, so dass er sogar Piloten ausbilden durfte. Im Sommer 1992, als ein „Rosinenbomber“ - eine DC 3 - in der Schwarzen Heide einen Zwischenstopp einlegte, kamen Peter Siebertz, der inzwischen in die bekannte Flugschule Langenbach eingestiegen war, auf die Idee, eine Antonov 2 ins Revier zu holen. „Dieses russische Flugzeug kannten wir bis dahin nur von Bildern“, verriet schmunzelnd Peter Siebertz. Von der „Tante Anna“, wie die Piloten der Nationalen

Volksarmee der DDR den Flieger nannten, wurden 18 000 Exemplare gebaut. Das Flugzeug hat einen Neunzylinder-Sternmotor mit 1000 PS, eine Spannweite von rund 18 Metern und verbraucht rund 180 Liter Benzin pro Flugstunde.

Siebertz und sein damaliger Partner Hans Langenbach knüpften in die Ukraine die ersten Antonov-Kontakte. Ein dortiges Unternehmen war bereit, eine AN2 zu verkaufen. Aber: Es durften, wie sich herausstellte, in den alten und neuen Bundesländern nur russische Maschinen eingesetzt werden, die bisher in der ehemaligen DDR im Einsatz waren. Siebertz: „Nur sie durften über das wiedervereinte Deutschland fliegen“.

In Kamenz bei Dresden entdeckten Siebertz und Langenbach endlich eine AN2 Baujahr 1957. Es dauerte aber wieder einige Zeit, bis alle notwendigen Formalitäten erledigt waren, damit der Eineinhalbdecker ins Revier geholt werden konnte. Sogar einen Zusatzschalldämpfer mussten die neuen Besitzer der „alten ukrainischen Dame“ noch verpassen. Erst Gründonnerstag 1993 lagen alle Papiere vor und der Start in Richtung Westen konnte stattfinden. Ostersonntag wurde die Antonov auf dem Flugplatz in Kirchhellen von Freunden und Bekannten sehlichst erwartet.

Peter Siebertz übernahm 1996 das Unternehmen von Hans Langenbach und vergrößerte die Flieger-Flotte. Zeitweise verfügte die Firma über 13 Flugzeugtypen, die unter anderem für Geschäftsflüge innerhalb Europas eingesetzt wurden. Nach einigen Rückschlägen zog sich Peter Siebertz aber aus der Branche zurück. Nur noch ab und zu blickt der Diplom-Ingenieur in den Himmel, wenn dort das typische satte Geräusch einer AN2 auftaucht, die er einst ins Revier holte.