

# Einsatzverfahren mit M 18 A

Diplomingenieurökonom  
Flugkapitän  
Gerhard Jendras  
Leiter der Bezirksstaffel Rostock  
INTERFLUG/Betrieb Agrarflug

Das Agrarflugzeug M-18 A wird seit 1985 im Bezirk Neubrandenburg, seit 1986 in den Bezirken Schwerin, Potsdam und Rostock und seit 1989 in den Bezirken Frankfurt/Oder sowie Cottbus erfolgreich eingesetzt. Wie schon die bewährte Z-37, erwies sich auch dieser Typ mit 1,7facher Leistungskraft gegenüber der Z-37 als ein wichtiger und in bestimmten Jahres- und Vegetationszeiten als ein unverzichtbarer Faktor im Chemisierungsprozeß.

Die Vorzüge eines Agrarflugzeuges, wie zum Beispiel der Wegfall des Bodendruckes, beschädigungsfreies Verteilen der Chemikalien und das Bearbeiten von nicht befahrbaren Flächen, werden bei diesem Typ durch ein hochwertiges Ausbringsystem verstärkt. Die objektiv vorhandene günstige Querverteilung, Garant für Qualität, muß aber erst technologisch organisiert und durch hohes fachliches Können der Flugzeugführer in die Praxis umgesetzt werden. Bei allen Vorteilen und einer positiven Gesamteinschätzung dieses Luftfahrzeuges werden der Qualitätsfaktor und die luftfahrzeugtypischen Vorzüge mit hohem Vorleistungsaufwand organisiert.

Zur Nutzung, auch bei extremen meteorologischen Situationen, sind in Bereichen von schweren Böden umfangreiche Befestigungsforderungen zu erfüllen. So mußten zum Beispiel im Kreis Stralsund in jeder Kooperation, wo die M-18 A zum Einsatz kommt, Betonflächen von 220 m bis 370 m Länge mit einer Breite von mindestens 10 m für die Start- und Landebahnen angelegt werden. Daß sich dieser Aufwand lohnt, beweist nachfolgende Tabelle über die Hektarleistungen des Chartereinsatzes seit 1986 im Bezirk Rostock.

Mit den von unseren Bulgarischen Partnern bearbeiteten 103 Tha ist eine Sättigung an Charterleistungen erreicht. Der Trend für die Auslastung der DDR-Luftfahrzeuge ist analog. Die bis zum 29. Mai 1989 im Bezirk Rostock eingesetzten Luftfahrzeuge (10 M-18 A Bulgarien, 7 M-18 A und 9 Z-37 DDR)

konnten von den 750 Tha Getreide ca. 35 Prozent mit Stickstoffgaben versorgen. Dies war nur möglich, weil ein weiterer wichtiger Faktor im Vorleistungsbereich, die Organisation des technologischen Prozesses, beherrscht wurde.

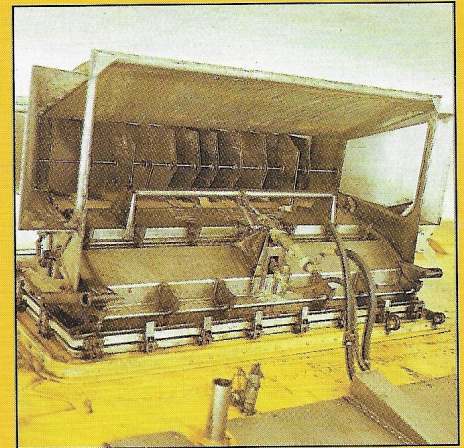
Die schrittweise Einführung des neuen Typs seit 1986 ließ Zeit für die rechtzeitige Vorbereitung der Werkstätten des Betriebes Agrarflug und seiner Partner auf die Beherrschung dieser neuen Technologie. Als dann 1989 im gesamten Bezirk Rostock der M-18 A-Einsatz organisiert werden mußte, gab es keine prinzipiellen Probleme mehr zu lösen. Der Ersteinsatz von

bulgarischen Luftfahrzeugen in der Landwirtschaft brachte ein neues Element in die Lösung der Charteraufgaben.

Für den Agrarflug im Bezirk Rostock war der Hauptauftrag, die Sicherung einer hohen einheitlichen Qualität der Agrarflugeleistungen.

Ein Wettlauf mit der flugmöglichen Zeit begann im Februar 1989. Aus den Vertragsverhandlungen mit BALKAN ging hervor, daß Bulgarien nicht über den seit 1986 in der DDR modifizierten Streufächer vom Typ "Krajowj" verfügte. Der Einsatz der 10 Luftfahrzeuge war aber schon zum 1. März 1989 vertraglich mit den ACZ gebunden – zu Qualitätsbedingungen der DDR-eigenen Luftfahrzeuge vom Typ M-18 A.

"Die Bereitstellung der Luftfahrzeuge im Einsatzgebiet erfolgt bis zwei Tage



vor Einsatzbeginn, wobei zwischen den Partnern (BALKAN – INTERFLUG) operativ der Anflugtermin in der DDR zwecks Anbau der Streufächer an den Flugzeugen vereinbart wird“, lautete der Vertragstext.

Am 24. Februar 1989 erfolgte der Start der 10 M-18 A in Sofia, am 28. Februar 1989 landeten sie in Schönefeld und am 6. März 1989 begann der produktive Einsatz im Bezirk Rostock.

Berücksichtigt man ca. vier meteorologisch bedingte Ausfalltage, ist dieses Ergebnis eine Spitzenleistung, da im verbliebenen Zeitraum der Umbau der Luftfahrzeuge in Anklam und Kyritz, ein Kurzprogramm im Agrarfliegerprobungszentrum Ogkeln und die Einweisung bzw. Belehrung des Personals von BALKAN in der DDR-Anwendungstechnologie sowie die Besonderheiten des Bezirkes erfolgte. Diese Leistung war unbedingt erforderlich. Zwar ist in den meisten Kreisen des Bezirkes die volle Integration des Luftfahrzeuges in den Chemisierungsprozeß dahingehend gewährleistet, daß Plan-Vertrag-Abrechnung eine durchgängige Einheit bilden. Jedoch kann bei Nichtverfügbarkeit des Luftfahrzeuges keine "Reservierung" des Arbeitsangebotes mehr erfolgen. Das heißt, der sich zunehmend als Stabilisierungsfaktor entwickelnde Luftfahrzeugeinsatz muß selbst stabil und zuverlässig sein.

Brigadesystem, Optimierung des gesellschaftlichen Arbeitsvermögens, hoher Grad der Leitungs Kooperation innerhalb des Betriebsteiles mit den

technischen und produktionsvorbereitenden Kollektiven sind Schlüssel zur Realisierung einer berechenbaren Verfügbarkeit der M-18 A.

Auch die Rahmenbedingungen, die durch die Landwirtschaft im bedeutenden Maße geschaffen werden müssen, enthalten kaum noch Störfaktoren, die nennenswerte Produktionsunterbrechungen verursachen. Aus heutiger Sicht erweist sich vor allem der höhere Leistungsfaktor von 1,7 gegenüber der Z-37 als eines der entscheidenden Elemente im Wettbewerb mit der Bodentechnik. Stillstandszeiten jeglicher Art haben zwar analog den 1,7fachen Ausfall zur Folge, konnten aber durch Einsatz von Reserven minimiert werden.

Da in der Arbeitsspitze (März bis Juni) der Leistungsbedarf kaum abgedeckt werden kann, hat neben der vereinheitlichten Technologie der Einsatz der M-18 A aus Bulgarien vor allem den Zuverlässigkeitsgrad des Agrarfluges im Bezirk erhöht.

Der Faktor Qualität hat sich in den letzten Jahren zum wichtigsten Element der Entscheidungsfindung über den Einsatz von Maschinensystemen im Chemisierungsprozeß entwickelt.

Leistungsentwicklung Charter

Zeitraum März – 1. Dekade Juni / Arbeitsart Düngung  
10 Luftfahrzeuge

Jahr	Hektar (ha)	Hektar/Flugstunde	Typ	Land	Qualität
1986	76 000	32,4	AN-2	UdSSR	befriedigend
1987	81 000	31,3	AN-2	UdSSR	befriedigend
1988	84 000	30,3	AN-2	UdSSR	befriedigend
1989	103 000	44,0	M-18	Bulgarien	gut

Bei aller Würdigung der Erfolge der Modifizierung von Streufächern durch den Betrieb Agrarflug – gegenüber der Schleuderradanlage der Z-37 – werden deutliche Grenzen sichtbar.

Das Ausschöpfen der maximalen Arbeitsbreiten ist weitaus stärker von der Düngerart und der Aufwandmenge abhängig als bei der Z-37.

Fehlende Einrichtungen zur Befüllstandsanzeige verlagern den Erfolg einer Qualitätsausbringung stark in den subjektiven Bereich der Erfahrungen und des Könnens der Flugzeugführer. Die Befüllstandskontrolle außerhalb des Luftfahrzeuges anzusiedeln, kann deshalb nur eine Übergangslösung sein.

Die deutlichsten Vorzüge der Avioanlage M-18 A zeigen sich in einer ausgezeichneten Querverteilung im Flüssigkeitseinsatz. Die sich im Bezirk Rostock sprunghaft durchsetzende Tendenz der Flüssigdüngung ist Grundlage für einen berechtigten Optimismus, daß der Intensivierungs- und Stabilisierungsfaktor Agrarflugzeug M-18 A in den 90er Jahren ein unverzichtbares Element des Chemisierungsprozesses der Landwirtschaft des Küstenbezirkes sein wird.

