

Armin Landgraf erinnert sich.....

Einsatz mit Z37 zur Herbstdüngung 1969 in der damaligen CSSR

Am Einsatz beteiligt waren folgende Besatzungen beteiligt:

FF Gresch (†) / SM Parl (†)	Anklam
FF Stopp / SM Blobel (†)	Anklam
FF Landgraf / SM Wendland (†)	Anklam
FF Bauer / SM ?	Magdeburg
FF Bardelle / SM ?	Berlin

Am 04.09.1969 flogen die Besatzungen nach Leipzig.

Nach der Belehrung zum bevorstehenden Auslandseinsatz wurde am 06.09.1969 der Gruppenflug ohne Funk von Leipzig nach Kladno durchgeführt.

Vom 06.09. - 11.09.1969 erfolgte in Prag die Einweisung in die Vorschriften der CSSR.

Am 11.09.1969 flogen wir unter Führung von CSSR Flugzeugen, die auch die zwischenzeitlich mit B1000 der IF in der CSSR eingetroffenen SM in den Einsatzgebieten absetzten.

Die Besatzung Landgraf/Wendland wurde zum vorgesehenen Basis Flugplatz nach Chrudim geleitet.

Vom 12.09. - 20.09.1969 führten wir WAV in den Orten Sleptovice, Varia, Cankovice, Tisova und zeitweilig Flüge in Hradez Karlove durch.

Obwohl die vertraglich vereinbarten Flugstunden noch nicht erfüllt waren, flogen alle Besatzungen einmal nach Mnichowa Hradiste. Hier wurde dann durch die zwischenzeitlich eingetroffenen Servicegruppe die Demonstration der Servicedurchsicht für die Slovair gemacht.

Die Besatzung Landgraf / Wendland flog am 22.10. deshalb von Chrudim 50 Minuten nach Mnichowa und am 23.10.zurück nach Chrudim.

Am 20.11.1969 erfolgte der Rückflug mit einer Zwischenlandung in Kladno zum Flughafen Prag. (Landung in Prag ohne Funk).

Die geplante Rücküberführung in die DDR konnte wegen Schlechtwettereinbruchs (starker Schneefall) nicht erfolgen, alle Besatzungen wurden daraufhin mit der Linie nach Berlin gebracht und die Flugzeuge verblieben vorerst in Prag.

Es wurde ein neuer Anlauf mit der Linie nach Prag gestartet. Unsere Flugzeuge mussten wir, aus den sie umgebenden Schneewällen, freischaufeln, dann erfolgte der Rückflug aller 5 Luftfahrzeuge. Der Flug zum Zielflugplatz Leipzig musste nördlich von Meißen wegen absoluter Sichtverschlechterung abgebrochen werden und wir landeten ohne Anmeldung (kein Funk) und ohne Freigabe zu haben, als Notlandung, alle unbeschadet, auf dem Flughafen Dresden.

Die Rückführung der Flugzeuge erfolgte zeitnah durch alle Besatzungen, ohne mich, da ich wegen Umsetzung als Instrukteur in Leipzig bleiben musste.

Meine M-18 Aufgaben

Vom 02.07. - 07.07.1984 erfolgte die Umschulung für Volker Graßmann und mich im Rahmen des Delegationsaufenthaltes, des technischen Personals der IF zur Typeneinweisung des Flugzeuges M-18A in Mielec, durch den polnischen Instrukteur Henrik Bronowitzki.

Vom 11.05. - 23.05.1986 gestattete mir mein Freund aviochemische Flüge in Dedelow auf der dortigen M18.

Vom 18.09. - 22.09.1987 betätigte ich mich fliegerisch am Flugplatz Auerbach im Vogtland.

Auslandeinsatz mit M-18 AS in Holisov

Von der Direktion der IF AF wurde ich beauftragt, einen Instrukteur der SLOVAIR in den Flugzeugtyp M-18 AS einzuweisen, damit er die Slovair Piloten, die nach Einführung der M-18 vielfach Störungen verursacht hatten, in der Steuertechnik zur Flugdurchführung überprüfen konnte. Gemeinsam mit Hans-Werner Suhrbier erfolgte der Überführungsflug am:

- 13.02.90; 10.20 Uhr von Eilenburg zum Flughafen Leipzig, Ankunft 10.38 Uhr

- 13.02.90; 12.00 Uhr von Leipzig zum Flughafen Prag, Ankunft 13.30 Uhr

Ebenfalls zur Demonstration unserer Technik flog gleichzeitig eine M-18 (FF Halbauer) mit nach Prag.

-14.02.90; 11.20 Uhr von Prag nach Holisov, Ankunft 12.50 Uhr unter Führung einer tschechischen Sokol.

Am 16.02.1990 erfolgte von 10.04 - 16.02 Uhr die Einweisung des Tschechischen Instrukteurs, Trulhar, in die Steuerführung aus der vorderen Kabine.

Die M-18AS, DDR-TLT, verblieb in Holisov zur Nutzung durch SLOVAIR. Wir, als Besatzung, wurden mit einer Morava der Slovair nach Prag geflogen und dann weiter mit der Linie in die DDR zurück.

Nachdem die vertragliche Frist abgelaufen war erfolgte von Berlin über Prag erneuter Lufttransport nach Holisov.

- 20.03.90; 14.15 Uhr von Holisov nach Prag, Ankunft 16.15 Uhr

- 21.03.90; 09.35 Uhr von Prag nach Leipzig, Ankunft 11.29 Uhr

- 21.03.90; 13.12 Uhr von Leipzig nach Barth, Ankunft 15.05 Uhr

Danach Heimreise mit der Eisenbahn und für mich Schluss mit der Ära M-18.