

geben sich jedoch bereits Schwierigkeiten, weil der PS-Bedarf einer Vierkolben-Pumpe 24 PS und der PS-Bedarf des Axialventilators in der vierten Stufe 27 PS beträgt. Eine Steigerung der ha-Leistung durch größere Arbeitsbreiten ist im Obstbau nicht möglich, da das Anbausystem die Arbeitsbreite bestimmt. Ein wesentlicher Vorteil ist das 2000-l-Faß, weil sich durch seinen Einsatz eine erhebliche Senkung der Füll- und Wegezeiten ergibt. Mit der S 031 wurde im Spritzverfahren eine Flächenleistung von 1,1 ha/h erreicht, dagegen mit der Baukastensystem-Spritze im Sprühverfahren bei dreifacher Konzentration 2,4 ha/h. Nach einjähriger, großflächiger Versuchsdurchführung in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Pflanzenschutz des Instituts für Obstbau Dresden-Pillnitz sind bisher keine negativen Wirkungen im Sprühverfahren festgestellt worden.

Flugkapitän H. Brauer, KDT*

In enger Kooperation und Koordinierung mit den Agrochemischen Zentren (ACZ) und ihren Ausrüstungen helfen Flugzeugführer und Mechaniker des Betriebes Agrarflug der Interflug mit ihren Maschinen, die vom VIII. Parteitag der SED gestellten Aufträge zu erfüllen. Es gilt, die durchschnittlichen Erträge auf 44 dt GE/ha LN zu steigern und zu stabilisieren. Mehr als 50 Prozent des Ertragszuwachses sind über die Chemisierung zu erreichen.

Nach den bescheidenen Anfängen im Jahr 1957 wurden 1969 in der DDR erstmalig über eine Million Hektar durch den Agrarflug bearbeitet.

Bereits 1972, nur drei Jahre später, wurden schon mehr als zwei Millionen Hektar befliegen und dabei auf mehr als einer Million Hektar die Krautfäule in Kartoffeln bekämpft. Dies war ein stolzes Ergebnis im 15. Jahr des Bestehens des Agrarflugs der DDR.

Leistungsentwicklung im Produktionsbereich Kyritz

Der Produktionsbereich Kyritz ist ein Bereich des Betriebs Agrarflug (AF) der Interflug. Sein Anteil an der Gesamtleistung betrug 1972 27 Prozent. Mit den zwei bezirksorientierten Einsatzstaffeln für Potsdam und Schwerin, bestehend aus Flugzeugführern und Flugzeugmechanikern sowie der zugeordneten Flugzeugtechnik und -ausrüstung, ist die vorgegebene Planaufgabe zu realisieren.

Für die Aufgaben der Instandhaltung und Instandsetzung steht eine Werft zur Verfügung. Die Versorgung mit Flugkraftstoffen erfolgt durch die eigene Brigade.

Verantwortlich für die Leitung des Bereichs ist der Produktionsbereichsleiter. Ihm sind weitere fachlich verantwortliche Leiter nachgeordnet.

Tafel 1 verdeutlicht die beträchtliche Leistungssteigerung im Produktionsbereich. Dies ist nicht allein auf die zunehmend größere Anzahl der eingesetzten Flugzeuge zurückzuführen, sondern auch auf die qualitative Veränderung der Einsatzorganisation.

Der ständigen gesellschaftlichen Entwicklung in der sozialistischen Landwirtschaft mußte auch beim Flugzeugeinsatz Rechnung getragen werden. Der Übergang zu industriemäßigen Produktionsmethoden in der Landwirtschaft erfordert u. a. objektiv die Herauslösung der Chemisierung aus dem landwirtschaftlichen Produktionsprozeß und ihre Verlagerung auf selbständig spezialisierte Produktionseinheiten. Seit 1966 wurden ganzjährige Verträge zunehmend mit den BHG und später mit den ACZ abgeschlossen.

* Interflug, Betrieb Agrarflug, Leiter des Produktionsbereichs Kyritz

Für die Perspektive ergeben sich folgende Forderungen:

- Ermittlung optimaler Bekämpfungstermine
- Senken der Füll- und Wegezeiten durch das Errichten von Füllstationen
- Einsatz leistungsfähiger Pflanzenschutzgeräte
- Anwenden von Pestiziden mit hohem Wirkungsgrad mit größter zeitlicher Anwendungstoleranz
- Bildung zentraler ACZ

Neue Bekämpfungsverfahren und Spritzmittel mit größerer Anwendungstoleranz müssen aber den Weg bahnen, um die zur Zeit sehr begrenzten Bekämpfungstermine aufzulockern. Auch die Entwicklung selbstfahrender Spritzen würde die erforderliche Konzentration zur Bildung von ACZ vorantreiben.

A 9081

Die Organisation des Einsatzes von Agrarflugzeugen im Produktionsbereich Kyritz

Unsere Vertragspartner erhielten nun die Möglichkeit, das Agrarflugzeug in das bodengebundene Maschinensystem einzufügen und konnten die Chemisierung komplex realisieren. Damit war auf einem Teilgebiet die industriemäßige Produktion möglich geworden.

Die gründliche Analyse dieser neuen, erheblich veränderten Einsatzorganisation ergab wesentliche volkswirtschaftliche, betriebsökonomische und sozialpolitische Vorteile gegenüber der alten Einsatzform.

Charterverträge erhöhen den Nutzen

Der Einsatz der Agrarflugzeuge erforderte auch von den ACZ relativ viel Organisationsaufwand. Das Flugzeug mußte bei der Düngung noch manuell beladen werden, das bedeutete also schwere körperliche Arbeit.

Die Vertragsgestaltung, besonders der Verrechnungsmodus für avio-chemische Leistungen, boten keine Stimuli zur Schaffung optimaler Einsatzbedingungen und damit zur rationelleren und effektiveren Auslastung der Agrarflugzeuge.

Zur Beseitigung solcher Widersprüche wurden in unserem Produktionsbereich in den ACZ Güstrow und Neuholland mehrjährige Experimente durchgeführt. Anstelle des Leistungsvertrags trat der Chartervertrag. Die neue Verrechnungsbasis wurde die Flugstunde und nicht mehr der bearbeitete Hektar. Damit kamen äußerst wirksame Stimuli zum Tragen. Sie orientieren auf maximale und rationelle Auslastung der Agrarflugzeuge je Jahr und auf das effektivste Ergebnis in der Flugstunde.

Dies wird durch folgenden Vergleich deutlich:

1966 335 Flugstunden je Jahr und Flugzeug (rel. 100)
1972 434 Flugstunden je Jahr und Flugzeug (rel. 129,5)

In diesen Zahlen sind allerdings auch die im Laufe des Planjahres zugeführten Flugzeuge enthalten. Die Aussagekraft der Werte wird dadurch eingeschränkt, trotzdem bestätigen sie aber die obigen Darlegungen.

Das Wirken der ökonomischen Stimulie konnte gleichermaßen bestätigt werden. So erreichte das ACZ Nauen, Bezirk Potsdam, gleich im 1. Vertragsjahr 1971 617 Flugstunden,

Tafel 1. Leistungsentwicklung im Produktionsbereich Kyritz

Jahr	Anzahl d. Flugzeuge rel.	Flugstd.	rel.	bearb. Fläche ha	rel.
1966	100	5 665	100	93 335	100
1968	100	6 730	118,8	202 605	212
1972	164,7	12 135	214	474 798	498

Tafel 2. Durchschnitt der Vertragsleistungen 1971

Vertragspartner	Leistungsverträge	Charterverträge
Bezirk Potsdam	409 Flugstunden	526 Flugstunden
Bezirk Schwerin	448 Flugstunden	478 Flugstunden

das ACZ Hagenow 1972 564 Flugstunden (im 1. Jahr eines Chartervertrages). In den zurückliegenden Jahren gab es im ACZ Hagenow erhebliche Probleme bei der Erfüllung des wesentlich niedriger liegenden Leistungsvertrages (Tafel 2).

1972 wurden von den verbliebenen Leistungsvertragspartnern die Leistungskennziffern zu durchschnittlich 102 Prozent realisiert, während die Charterverträge durchschnittlich mit 114 Prozent erfüllt wurden. Das beste Ergebnis erreichte das ACZ Schwerin 1971 mit 127 Prozent und 1972 mit 123,6 Prozent.

Weiterhin gelang es, den Organisationsaufwand zu verringern sowie die schwere körperliche Arbeit beim Beladen zu beseitigen. Mit allem Nachdruck und sehr großem persönlichem Einsatz einiger Mitarbeiter unseres Produktionsbereichs konnte die von Neuerern vorgeschlagene relativ einfache und billige Belademethode Löwenberg/Kyritz¹ durchgesetzt werden. Sie wird 1973 auf breitester Ebene in der DDR angewendet.

Die Spezialbrigaden Agrarflugeinsatz in den ACZ konnten gebildet werden. Sie bestehen jeweils aus der Flugzeugbesatzung, dem Kranfahrer, einer weiteren Hilfskraft und dem Fahrer des Transportfahrzeugs. Drei Arbeitskräfte konnten eingespart werden.

Es ist nun weitaus besser möglich, die flugfähige Zeit zu nutzen und damit im Jahr höhere Auslastungen zu sichern. Damit wurde es auch möglich, die Leistungsanforderungen insbesondere bei der N-Düngung besser zu befriedigen.

Vorteile der ständigen Einsatzgebiete

Die ganz- und mehrjährige vertragliche Bindung zwischen den ACZ und dem Agrarflug bedingte die Auswahl ständiger Einsatzgebiete nach volkswirtschaftlichen Erfordernissen, in enger Abstimmung mit den staatlichen landwirtschaftlichen Organen.

Die ständigen Einsatzgebiete ermöglichten die „Ansiedlung“ der Einsatzbesatzungen. Das bedeutet eine wesentliche Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen.

Zielstrebig, energisch und systematisch wurde von uns auf diesem Sektor gearbeitet. Von vielen Vertragspartnern erhielten wir in enger Zusammenarbeit mit den örtlichen staatlichen Organen gute Unterstützung. So konnten durch beispielhafte Aktivitäten des Leiters des ACZ in Gadebusch 3 Familien innerhalb eines Jahres Wohnraum erhalten.

Die Vorteile ständiger Besatzungen beim ACZ sind offensichtlich. So ist der Flugzeugführer aufgrund seiner guten Ortskenntnis in der Lage, höhere Leistungen zu vollbringen, denn viele zeitlich aufwendige Orientierungskurven entfallen. Es erhöht sich auch die Sicherheit des Flugbetriebs, weil der Flugzeugführer die Hindernisse und die örtlich besonders gefährlichen Wittersituationen (Nebellagenneigung) kennt und berücksichtigen kann.

In unseren ständigen Einsatzgebieten erwies sich die Anlage von Grundflugplätzen als vorteilhaft. Hier auf diesem Grundflugplatz, möglichst in der Nähe des ACZ angelegt, entstanden feste Abstellplätze, in einzelnen Fällen auch Flugzeugunterstellhallen, Wasser- und Telefonanschlüsse sowie auch zunehmend Sozialeinrichtungen für die Spezialbrigade. Neben der Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen erhöhte sich auch die Sicherheit.

¹ siehe 2. Umschlagseite



Bild 1. Zur operativen Schadensbeseitigung an Agrarflugzeugen werden Service-Wagen eingesetzt, die mit den notwendigen Ausrüstungen und Materialien versehen sind

(Foto: Interflug/P. Noppens)

Dem Grundflugplatz sind Arbeitsflugplätze zugeordnet, sie sichern optimale Radien für den Einsatz der Flugzeuge und beeinflussen das Kostenbild sowie den Leistungsumfang günstig. Publikationen hierzu gibt es in ausreichender Anzahl.

Neue Anforderungen an die Instandhaltung

Die Produktionsbereichsleitung des Agrarflugs als Vertragspartner sichert den ACZ ständig einsatzbereite Flugzeuge und Personal zu. Ein sehr operativer Service behebt in kürzester Frist die auftretenden Störungen an den Flugzeugen in den Einsatzorten (Bild 1).

Die Besonderheiten des landwirtschaftlichen Produktionsprozesses fanden in einem neuen, für die Luftfahrt revolutionierenden Instandhaltungssystem volle Berücksichtigung. Bei dem konventionellen System mußte nach 1000 Flugstunden eine Generalreparatur durchgeführt werden. Das neue Instandhaltungssystem sah 2500 Flugstunden ohne Generalreparatur vor. Durch die ausgezeichnete Arbeit unseres gesamten technischen Personals sind bereits 3000 Flugstunden erreicht worden, ein international stark beachtetes Ergebnis.

Über 4000 Flugstunden ohne Generalreparatur werden für möglich gehalten. Diese Maßnahmen auf technischem Gebiet sind eine wertvolle Ergänzung, den Agrarflugeinsatz durch Rationalisierungsmaßnahmen effektiver zu gestalten, die Kosten zu senken und die Leistungen zu erhöhen.

Für die Durchführung der Instandhaltungsaufgaben steht dem Produktionsbereich Kyritz eine technische Basis zur Verfügung. Entsprechend den erläuterten qualitativen Veränderungen bei den vertraglichen Beziehungen und den Bedingungen in den Einsatzgebieten hat sich auch die Instandhaltung entwickelt. Die besonders seit 1967 mit der Einführung der Z-37 wesentlich angewachsenen Aufgaben in diesem Bereich wurden mit gutem Erfolg bewältigt. Das Werftkollektiv kämpft um ständig einsatzbereite Flugzeuge, eine hohe Einsatzquote und kurze Standzeiten.

Durch das fortwährende Ringen um Höchstleistungen beim Einsatz der Agrarflugzeuge wollen unsere Mitarbeiter den Agrochemischen Zentren gute und zuverlässige Bündnispartner sein. Viele Anregungen zur Verbesserung der Einsatzorganisation wurden bei den Erfahrungsaustauschen mit unseren Vertragspartnern gesammelt. Auch international im Rahmen der Länder des RGW vermittelt der ständige Gedankenaustausch wertvolle Anregungen.

Die Richtigkeit des eingeschlagenen Weges wird dadurch bestätigt, daß Partei und Regierung für den Perspektivzeitraum dem gesamten Kollektiv des Betriebs Agrarflug erheblich größere Aufgaben stellten.

A 9097