

Aus der Arbeit der Bezirksarbeitsgruppe Agrarflug Leipzig

Horst Werther
Abteilungsleiter Agrarflug
beim Rat des Bezirkes Leipzig

Die Bezirksarbeitsgruppe Agrarflug – bestehend aus den Einsatzleitern Agrarflug der ACZ, Vertretern des Bezirkspflanzenschutzamtes, des Kombinate Getreidewirtschaft, der Staffelleitung des Agrarfluges und des Sachgebietes Chemisierung und Transport des Rates des Bezirkes – leitet und koordiniert den Einsatz der verfügbaren Agrarflugzeuge auf der Grundlage einer jährlich zu erarbeitenden Einsatzkonzeption. Diese Konzeption ist verbindliche Arbeitsgrundlage für alle beteiligten Partner.

In den letzten Jahren standen uns 10 Flugzeuge vom Typ Z-37 sowie zeitweilig 3 sowjetische AN-2, Schulgruppen der Betriebsakademie des Agrarfluges, die ihr Praktikum absolvierten, und 1 sowjetischer Hubschrauber Mi-2 für Pflanzenschutzmaßnahmen im Hauptobstanbaugebiet zur Verfügung. Der Volkswirtschaftsplan sah vor, damit rund 7 000 Flugstunden, davon 6 000 Flugstunden mit den 10 Z-37, zu gewährleisten. In den Jahren 1978 und 1979 haben wir jeweils bereits bis Mitte September den gesamten Jahresplan an Flugstunden erfüllen können. Dabei konnten wir folgende Erfahrungen sammeln:

1. Wir legen großen Wert auf eine einheitliche politisch-ideologische Orientierung der Flugzeugbesatzungen sowie der Belade- und Transportkollektive der ACZ. Das fördert das Zusammengehörigkeitsgefühl und ein besseres gegenseitiges Verständnis bei der Lösung betrieblicher Probleme. Es hat sich bewährt, wenn vor bestimmten Arbeitskampagnen der Leiter und Mitglieder der Bezirksarbeitsgruppe an solchen Veranstaltungen wie Staffeltagen des Agrarfluges teilnehmen und die bevorstehenden Aufgaben erläutern. Andererseits nutzen die Besatzungen alle Möglichkeiten der Teilnahme an Versammlungen der Brigaden Agrarflug in den einzelnen ACZ bzw. auch an Leitungsberatungen.

2. In diesem Prozeß der Vertiefung der kooperativen Arbeit ist es von erheblichem Vorteil, wenn die Besatzungen im Einsatzgebiet wohnen. Mit der Bereitstellung zweckentsprechender Wohnungen durch die Räte der Kreise ist es uns gelungen

sich zu machen. Das betrifft auch die sogenannten Springer- und Schichtbesetzungen.

3. Wir haben 1972 mit der Stationierung von zwei Agrarflugzeugen je Standort begonnen und damit gute Erfahrungen gesammelt. Gegenwärtig sind je zwei Flugzeuge in den ACZ Laußig, Großsteinberg und Döbeln sowie ab 1980 auch in Delitzsch eingesetzt. Hier wurden in den letzten Jahren die höchsten Leistungen – bis zu 700 Flugstunden je Flugzeug – erreicht. Einige Vorteile sollen hier angeführt werden, wie

- das bessere Überbrücken von technischen Standtagen, weil noch ein Flugzeug für dringende termingebundene Arbeiten zur Verfügung steht;
- die bessere Bewältigung von Ausfällen in den Kollektiven oder der Beladetechnik durch schnelleres Umstellen auf den Brigadeinsatz oder auf den Schichtbetrieb bei Havarie eines Flugzeuges;
- die leichtere Organisation beim Schichtbetrieb oder zeitweiligen Springereinsatz und nicht zuletzt die Einsparung von Investitionen beim Bau von Flugzeughallen bzw. Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Agrarflug- und Beladekollektive in den ACZ.

Gegenwärtig können sechs Flugzeuge in drei Hallen in Laußig, Großsteinberg und Döbeln untergestellt werden; Ende 1980 werden zwei Hallen in Schmölln und Beilrode hinzukommen. Den bewährten Weg dieser Konzentration werden wir fortsetzen.

4. Für die maximale Nutzung der meteorologischen

und Arbeitsflugplätzen sowie die Errichtung von ausreichenden Stellplätzen mit Einrichtungen für den Charter- und Schulgruppeneinsatz von großer Bedeutung. Auf der Grundlage einer bezirklichen Entwicklungskonzeption – Agrarflug – ist festgelegt, daß neben den Grundflugplätzen für je etwa 4 000 ha LN ein ständiger Arbeitsflugplatz in gemeinsamer Arbeit von LPG, VEG, ZBE und ACZ einzurichten ist. Dieser Prozeß ist nahezu abgeschlossen. Seit drei Jahren gehen wir verstärkt dazu über, neben den Grundflugplätzen auch die ständigen Arbeitsflugplätze zu befestigen. Dabei geht es nicht nur um die Befestigung der Beladeplätze, sondern auch um die der Anfahrtswege sowie von Teilen der Start- und Landebahnen. Eine Reihe dieser Plätze hat sich bereits ausgangs des schneereichen Winters 1978/79 hervorragend als sogenannte Allwettervariante bewährt. Dadurch sind auch die noch zögernden Betriebe vom Nutzen solcher Investitionen überzeugt worden. Neben vielen anderen Maßnahmen wie