

1968 Das Jahr zur Vorbe- reitung auf den Einsatz

01. Okt. Eintreffen der DM - SCA
18. Okt. Eintreffen der DM - SCB
(Die Überführung erfolgte noch durch sowjetische Besatzungen)
Okt.-Dez. Erster eigenständiger Umschulungslehrgang der INTERFLUG - Besatzungen in Berlin.
12. Nov. Erster Flug einer INTERFLUG- TU-134, der DM - SCB, als Schulflug mit dem Kommandanten R. H e i n i g in Berlin.
Ende 1968 Abschluß des Umschulungsprogrammes zum Erwerb der Fluglehrerlizenz. Die praktische Ausbildung der INTERFLUG - Besatzungen kann im Januar 1969 beginnen.



03. Aug. - 19. Okt. Umschulungslehrgang eines Instrukteurskollektivs an der höheren Fliegerschule der AEROFLOT in Uljanowsk auf den Flugzeugtyp TU - 134.

Ihm gehörten an:

Fluglehrer:

H e i n i g, Rolf
S a c h s e, Wolf - Dieter
P e t z o l d, Klaus
T h i e m e, Wolfgang
G ü n d e l, Eberhard

Lehrer für Navigation:

Start Frei für die TU-134 der **INTERFLUG**

Theoretische und praktische Ausbildung für das Muster TU-134

INTERFLUG besaß im Jahre 1968, als der Entschluß zum Kauf von TU-134 gefaßt wurde, nur PTL-Flugzeuge vom Typ AN-24 und IL-18. Es lagen weder Erfahrungen über den Betrieb von Strahlflugzeugen allgemein, noch von Flugzeugen des Konstruktionsbüros Tupolew vor. Aufgrund der Erfahrungen, die bei der Ausbildung auf den Typ AN-24 im Jahre 1965 gesammelt wurden, entschloß sich die Leitung des Betriebsteils, nur eine Gruppe Instruktoren zur Anfangsausbildung nach Uljanowsk zu schicken.

Primärausbildung der Instrukteurgruppe in Uljanowsk

Zur Umschulung auf den Typ TU-134 wurden an die Fliegerschule der Aeroflot delegiert:

die Fluglehrer	Heinig, Rolf (Delegationsleiter) Sachse, Dieter Petzold, Klaus
die Lehrer für Navigatoren	Thieme, Wolfgang Gündel, Eberhard
die Dolmetscher	Redkodubski, Rita Knacke, Annemarie

Die Delegation INTERFLUG weilte vom 3.8.1968 bis 19.10.1968 in Uljanowsk.

Die Genossen Heinig, Sachse und Petzold, die Teilnehmer des Umschulungslehrganges AN-24 im Jahre 1965 waren, wurden von den Lehrern der Schule und auch der Schulleitung wie alte Bekannte überaus herzlich begrüßt. Für Genossen Heinig war es der vierte Umschulungslehrgang an dieser Schule. Es war auch uns eine besondere Freude, von den uns bereits bekannten Lehrkräften unterrichtet zu werden wie z.B.

Gen. Sokova	(Lehrerin für Aerodynamik)
Gen. Morgunov	(Lehrer für Konstruktion/ Zelle)
Gen. Krjukov	(Lehrer für Triebwerk)

Die Flugzeugführer bildeten eine eigene Klasse. Die Navigatoren wurden der ungarischen Delegation angeschlossen. Alle Mitglieder unserer Delegation schlossen die theoretische Ausbildung mit der Note "ausgezeichnet" ab.

Das Theorie-Programm umfaßte die folgenden Lehrfächer:

- 48 Std. Besonderheiten der Aerodynamik hoher Geschw. und praktische Aerodynamik des Flugzeuges.
- 68 Std. Konstruktion und Betrieb des Flugzeuges
- 42 Std. Funkausrüstung
- 30 Std. Geräteausrüstung

Während der fliegerischen Ausbildung vom 1.10. 68 bis 12.10.68 bildete die Delegation der INTERFLUG eine eigene Fluggruppe, die dem Fluglehrer

Gen. Gerassimow

unterstand. Gen. Gerassimow war ein sehr erfahrener Flugzeugführer und Fluglehrer. Er verfügte über langjährige Flugpraxis auf den Typen TU-104, TU-124 und TU-134. Wir verstanden uns ausgezeichnet mit ihm.

Die Ausbildungsflüge führten uns u.a. nach Simferopol und Mineralnize Wody. Die langjährigen Erfahrungen des fliegenden und des technischen Personals der Fliegerschule ermöglichten einen nahezu störungsfreien Flugbetrieb. Es kam nicht vor, daß durch technische Schwierigkeiten Unregelmäßigkeiten bei der Flugschulung auftraten.

Sekundärausbildung in Berlin

Die in Uljanowsk ausgebildeten Instruktoren begannen sofort nach ihrer Rückkehr nach Berlin mit der theoretischen und praktischen Unterweisung der INTERFLUG-Besatzungen, die in der überwiegenden Mehrheit von der AN-24-Staffel kamen (mit Ausnahme der Navigatoren).

Die theoretische Umschulung wurde bis auf zwei Fächer (Flugbetriebsanleitung - Gen. Sachse und Aerodynamik - Gen. Petzold) von Kollegen des Betriebsteils Flugtechnik übernommen, die ihre Ausbildung ebenfalls in der Sowjetunion erhalten hatten.

Das Flughandbuch wurde durch die TDS bereits während der Primärausbildung in Uljanowsk vorbereitet und stand rechtzeitig zur Verfügung.

Bei Rückkehr der Instruktördelegation stand das erste Flugzeug bereits zu Schulflügen in Berlin bereit.

Den ersten Flug mit einer "INTERFLUG-TU", der DM - SCB, führten wir als Schulflug mit Kommandant Heinig am 12.11.68 in Berlin durch.

Gegen Ende des Jahres 1968 verfügten wir über drei Fluglehrerlizenzen und die praktische Ausbildung der ersten Kommandanten konnte im Januar 1969 beginnen. In der ersten Gruppe wurden die Kommandanten

Metzger

Streit

Gemeinhardt

Nembach

Winschmann

Krüger

die 2. Flugzeugführer

Langrock	Waurick
Schmidt, W.	Weber
Zerbe	Fritzsch und
die Navigatoren	Albert
Naundorf	Weise
	Tauchen

ausgebildet.

Die Flugschulung verlief ohne besondere Schwierigkeiten, wenn man davon absieht, daß die Flugzeugbereitstellung für die Trainingsflüge mit steigender Anzahl von Linienflügen außerordentlich unregelmäßig erfolgte. Die Wartung und Reparatur der Flugzeuge bereitete anfangs erhebliche Schwierigkeiten.

Die für einen reibungslosen Betrieb mit diesem Flugzeugmuster erforderlichen Erfahrungen der Flugzeugführer und der Techniker konnten nur im Verlaufe von Jahren gesammelt werden. Im September 1969 wurde das vorerst letzte der 4 geplanten Flugzeuge vom Typ TU-134, die DM - SCH, in Dienst gestellt.

Bereits während der Schul- und Einweisungsflüge wurden erste Linienflüge mit TU - 134 durchgeführt. Die erste Bewährungsprobe hatte der neue Typ während der Frühjahrsmesse 1969. zu bestehen, als erstmals die Messeeinsätze nach Copenhagen und Wien mit TU - 134 geflogen wurden.

Am 21. und 22.2.69 wurde mit dem Flugzeug DM - SCD ein technischer Flug von Berlin über Dubrovnik und Nicosia nach Beirut zur Vorbereitung des Linienverkehrs durchgeführt. Bei diesem Flug traten zum erstenmal die bekannten Anlaßschwierigkeiten der Triebwerke D-30 auf, da in Nicosia relativ hohe Temperaturen herrschten und wir noch nicht über genügend Erfahrungen beim Betrieb des Flugzeuges verfügten. Einige Beispiele sollen zeigen, daß Betriebserfahrungen, wie sie jetzt vorliegen, unabdingbare Voraussetzungen für einen regelmäßigen Betrieb sind:

In Moskau wurde ein Flug abgebrochen, weil die Lampe des Flugbelasters am Boden leuchtete (was normal ist).

In Zagreb wurde ein für das Flugzeug zu schmaler Rollweg benutzt und ein Hauptfahrwerk versank im weichen Boden.

Bei einem Flugzeug verlosch nach dem Start die rote Lampe der eingefahrenen Stellung des Bugrades. Das Flugzeug stand mehrere Wochen, da auch bei Werkstattflügen die technische Ursache dieses Defektes nicht gefunden werden konnte (tritt heute auch noch auf, wird aber beherrscht).

Zuweilen traten heftige Gierschwingungen auf. Es bedurfte vieler Werk-

stattflüge und äußerst langer Standzeiten, bis die Ursache in ausgeschlagenen Seitenruderlagern gefunden wurde.

Viel häufiger als bei anderen Typen traten bei TU - 134 Reifenzerstörungen auf, die, wie wir heute wissen, ihre Ursache im zeitweiligen Versagen der Entlastungsautomaten haben und an denen die Flugzeugführer meist schuldlos sind. Als bei einer Landung die vier äußeren Hauptfahrwerksräder zerstört worden sind, lautete der Untersuchungsbericht wie folgt: "... kommt als Ursache nur in Betracht, daß der Pilot bei der Landung abwechselnd rechts und links schiebend und hängend jeweils mit den äußeren Rädern aufgesetzt und dabei gebremst hat."

Die erste Fahrwerksgondelbeschädigung stellte sich auf dem technischen Flug in Beirut ein. Die Ursachen waren damals selbst im OKB noch unbekannt. Nach dreimaliger Änderung der Flugbetriebsanleitung durch den Hersteller kann die Ursache erst heute als bekannt und das Problem als gelöst angesehen werden.

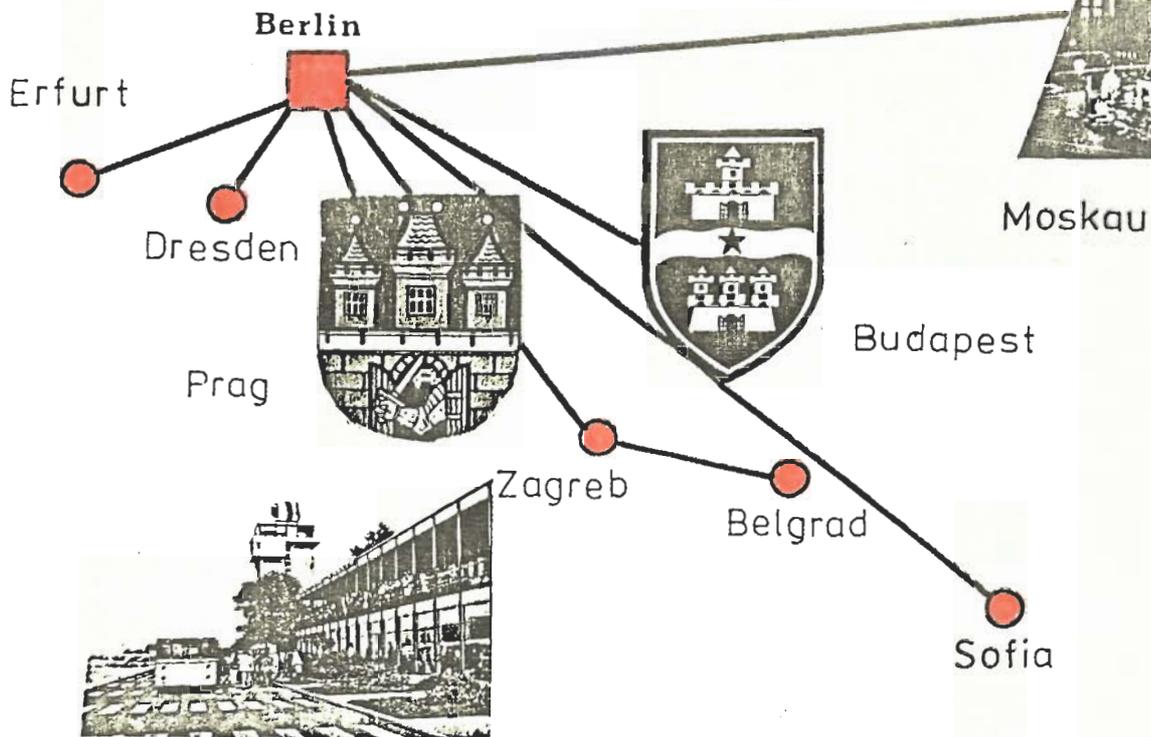
Gewisse Schwierigkeiten bereitete allen Piloten und Navigatoren die Gewöhnung an die wesentlich höheren Geschwindigkeiten und es traten häufiger als gewohnt Beschwerden vor allem der DDR-Flugsicherung wegen der zu großen Kurvenradien auf.

Die Erschließung der neuen Räume wie Jugoslawien, Zypern, Libanon und Syrien machte den ehemaligen "Inlandfliegern" erstaunlich wenig Sorgen, wenn man von einigen geringfügigen Schwierigkeiten im Sprechverkehr absieht, die anfangs auch von den Navigatoren der IL-18 Staffel nicht korrigiert werden konnten.

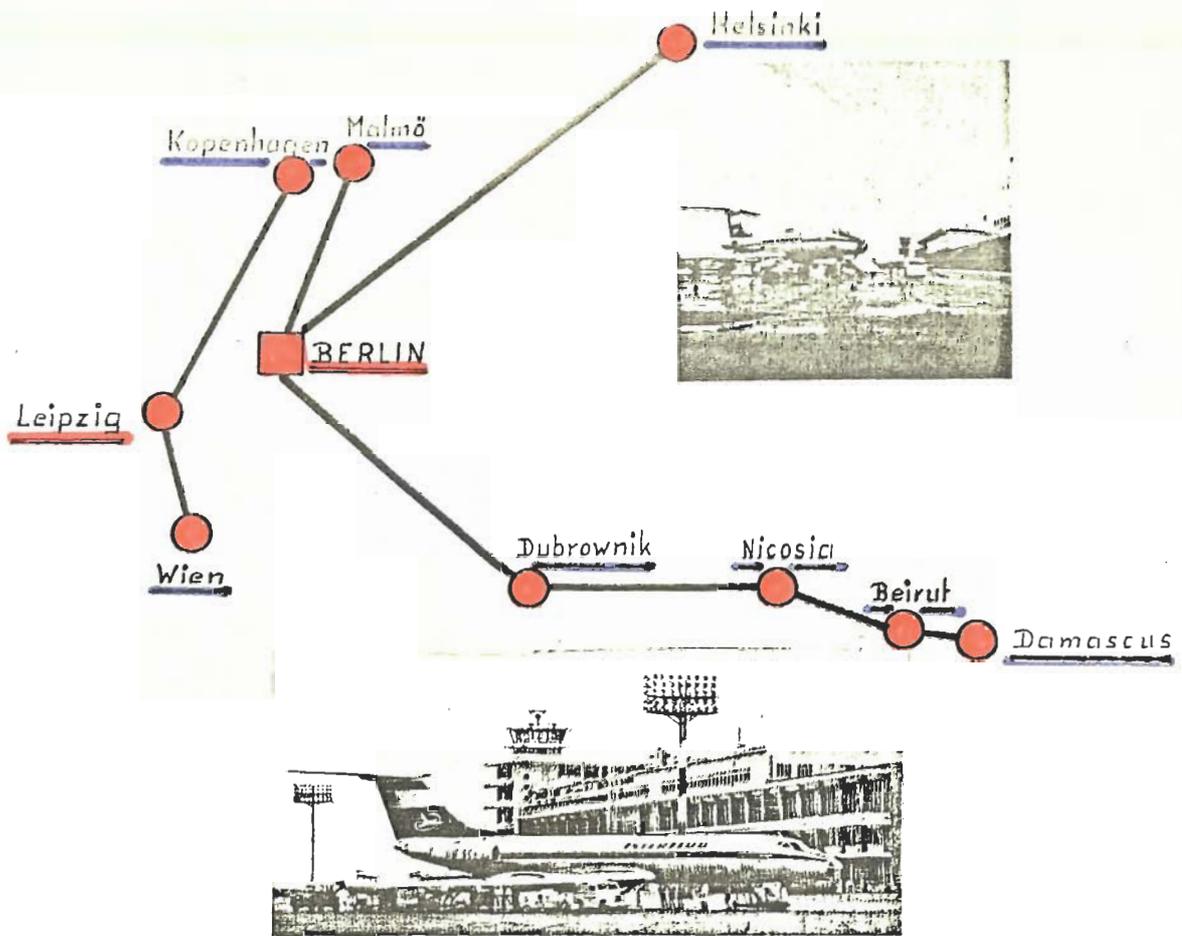
Infolge der Streckenführung, die wegen politischer Besonderheiten teilweise außerhalb von Luftstraßen erfolgte, infolge schwierigster meteorologischer Bedingungen und krasser klimatischer Unterschiede auf den einzelnen Flughäfen stellte diese Strecke erhöhte Anforderungen an die Piloten. Schwierigkeiten gab es in jener Zeit in der Beherrschung der Technik des Flugzeuges, so daß es nicht selten vorkam, daß von unseren Flugzeugen (4) kein einziges einsatzbereit war und die leidigen "Typenwechsel" an der Tagesordnung waren.

Die sich daraus ergebenden Schwierigkeiten werden besonders deutlich wenn man weiß, daß die Strecken nach Beirut und Damaskus mit Vortransport geflogen werden mußten. Vereinzelt ereigneten sich Fälle, daß Besatzungen eine Woche nur vor- und zurücktransportiert wurden und nicht eine einzige Flugminute aufzuweisen hatten. Durch die überwiegend gute Arbeit der Besatzungen und der technischen Dienste konnte sich das neue Flugzeugmuster TU - 134 im Verlaufe der ersten zwei Jahre einen guten Ruf bei den Passagieren der INTERFLUG erwerben.

ERSTFLÜGE 1968



- 19. Nov. erster Streckenschulflug nach Erfurt
- 27. Nov. zweiter Streckenschulflug \pm nach Dresden
- 30. Nov. erster internationaler Flug als Schulflug nach Moskau
- 05. Dez. erster Linienflug der TU - 134 nach Zagreb und Belgrad
und erstmaliger Einsatz der DM - SCA
- 06. Dez. Erstflug nach Budapest
- 14. Dez. Erstflug nach Sofia
- 24. Dez. Erstflug nach Prag



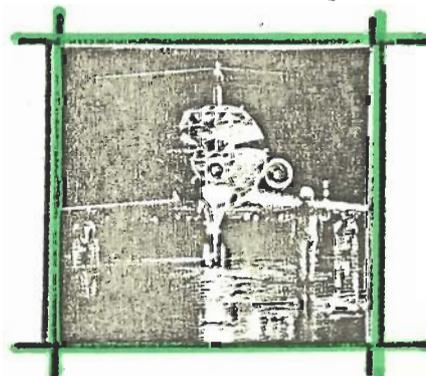
- April - Beginn des planmäßigen Linieneinsatzes der TU - 134
- mit Beginn des Sommerflugplanes können die ersten 3 Besatzungen im Liniendienst eingesetzt werden.
02. April - Erstflug nach Beirut
- Teilnahmeerklärung der Flugstaffel TU - 134 am sozialistischen Wettbewerb des BT Flugbetrieb
21. Mai - Erstflug Berlin - Dubrownik - Beirut - Damaskus
30. Mai - erste technische Konferenz unter der Leitung der Staffel mit dem BT Flugtechnik
01. Juni - erfolgreicher Abschluß der Ausbildung aller 6 Besatzungen
09. Juni - Erstflug Berlin - Malmö
14. Juni - Erstflug Berlin - Helsinki
01. Aug. - Indienststellung des vorerst letzten der 4 geplanten Flugzeuge DM - SCH
01. Okt. - 23 Kolleginnen und Kollegen werden laut Anweisung des Bereiches Flugbetrieb in die Flugstaffel TU - 134 versetzt
21. Nov. - Charterflug nach Neapel (Fußball - Nationalmannschaft der DDR)

1969 zu Ehren des 20. Jahrestages der DDR - termingemäße Aufnahme des Flugbetriebes mit der TU - 134

Jan. Gründung der Flugstaffel TU - 134 mit 38 Kolleginnen und Kollegen.
Beginn der praktischen Ausbildung der ersten 6 Besatzungen

Kdt.: Letzger	2.FF: Langrock	Nav.: Albert
Gemeinhardt	Schmidt W.	Naundorf
Wünschmann	Zerbe	Weise
Nembach	Waurick	Tauchen
Krüger	Weber	
Streit	Fritsch	

05. Febr. erstmals wurde eine TU - 134 (DM-SCD) durch eine IF-Besatzung vom Herstellerwerk in Charkow abgeholt.
(Kdt. Sachse, 2.FF Nembach)



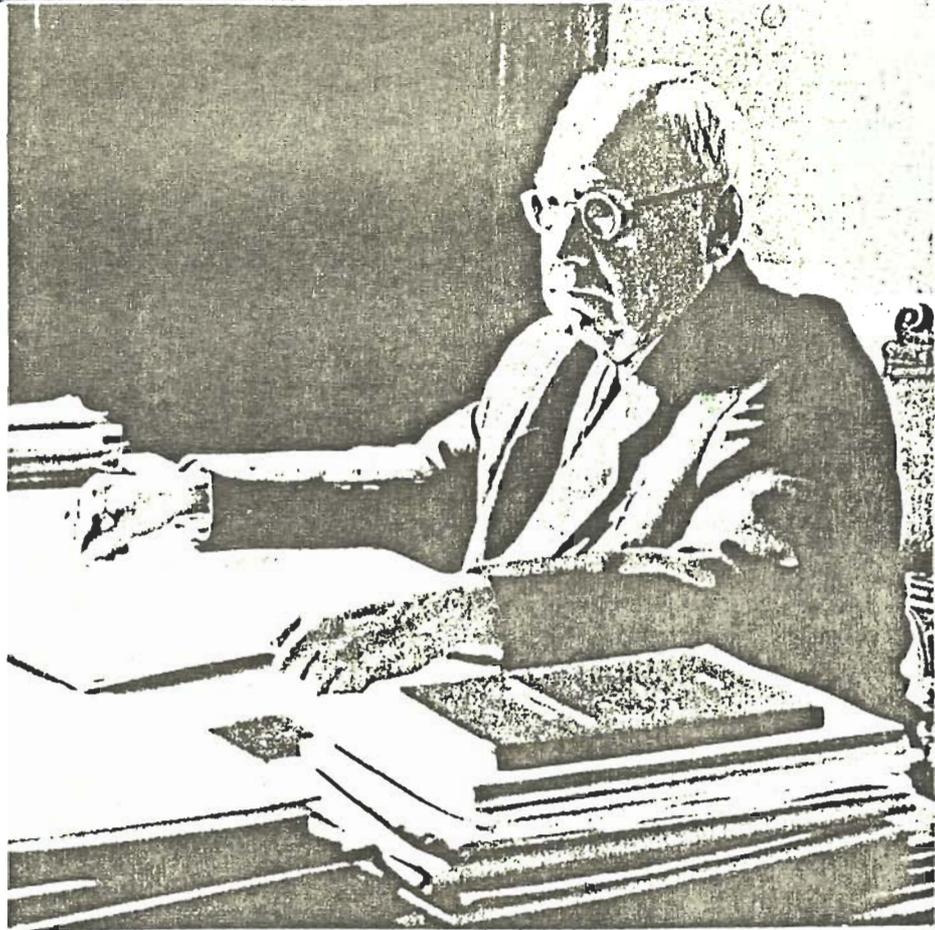
21./22. Febr. Durchführung eines technischen Fluges
Berlin - Dubrownik - Beirut - Nicosia - Dubrownik - Berlin

28. Febr. erster planmäßiger Einsatz der TU - 134 während der Leipziger Frühjahrsmesse von Leipzig nach Kopenhagen und Wien.

Andrej Nikolajewitsch Tupolew

* 10.12.1888

† 23.12.1972



Tupolew-Verkehrsflugzeuge 1924-1967

Tupolew des avions 1924-1967

ANT-2

ANT-4 (G-1) „Strana Sowjetow“



ANT-14 „Prawda“



ANT-6 (G-2)



ANT-20 (PS-124)



ANT-35 (PS-35)



TU-70



TU-104



TU-110



TU-114 „Rossija“



TU-124



TU-134



TU-154



TU-144



Andrej Nikolajewitsch T U P O L E W

A. N. TUFOLEW wurde am 10. Dezember 1888 im Dörfchen Fustomasowo des Twersker Gebiets geboren. Sein Vater, ehemaliger Notar der Stadt Kurtschew, bewirtschaftete dort etwas Land, um die Familie mit 7 Kindern zu ernähren.

Mit 11 Jahren kam Andrej nach dem Besuch der Dorfschule auf das Gymnasium nach Twer. 1908 ging der junge Tupolew an die Moskauer Technische Hochschule, wo er einer der vertrautesten Schüler des "Vaters der russischen Luftfahrt", des Professors Nikolaj Jegorowitsch SHUKOWSKI, wurde. Wegen der Vorbereitung und Teilnahme an einem Studentenstreik wurde Andrej von der Hochschule geworfen. Als SHUKOWSKI 1916 ein Rechen- und Versuchsbüro aufbaute, rief er A. N. TUFOLEW nach Moskau. Andrej setzte sein Studium fort und leitete gleichzeitig die Abteilung für aerodynamische Berechnungen von Flugzeugen.

Der Sieg der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution eröffnete ungeahnte Möglichkeiten für die Entwicklung von Wissenschaft und Technik. Mit Unterstützung der jungen Sowjetregierung begannen SHUKOWSKI, seine Mitarbeiter und Schüler das Zentrale Aero- und Hydrodynamische Institut (ZAGI), das zum größten Zentrum der Luftfahrtwissenschaften der Welt wurde, aufzubauen.

Seine Konstrukteurstätigkeit begann TUFOLEW mit dem Bau von Metallmotorschlitten, was notwendig war, um Erfahrungen im Leichtmetallbau zu sammeln. 1922 entstand sein erstes Flugzeug, die einmotorige ANT-1. Schon das zweite Flugzeug TUFOLEW's, das Passagierflugzeug ANT-2, war ein Ganzmetallflugzeug, das erste der Sowjetunion. Da TUFOLEW ein ausgesprochenes Talent der wissenschaftlichen Voraussicht war, schätzte er die Perspektiven des Ganzmetallflugzeuges richtig ein und schuf weiterhin weltbekannte Passagier- und Militärflugzeuge, mit denen eine ganze Reihe hervorragender Flüge durchgeführt und Weltrekorde aufgestellt wurden.

Beispiele hierfür sind die Nonstopflüge der Besatzungen TSCHKALOW's und GROMOW's mit der ANT-25 aus Moskau nach den USA über den Nordpol und die erste wissenschaftliche Station "Nordpol", die 1934 mit vier 4-motorigen ANT-6 auf dem Nordpol abgesetzt wurde.

Die Militärvariante dieser Maschine, die TB-3, spielte eine große Rolle bei der Entwicklung schwerer Fernbomber. Als höchste Leistung muß der Bau des größten Passagierflugzeuges der Welt, der ANT-20 "Maxim Gorki" im Jahre 1934 eingeschätzt werden. Der von TUFOLEW geschaffene Sturzkampfbomber TU-2 wurde im Großen Vaterländischen

Krieg erfolgreich eingesetzt und stand danach in der Bewaffnung einiger Armeen der sozialistischen Länder.

In den Nachkriegsjahren wurde unter Leitung von TUPOLEW eine ganze Reihe hervorragender Flugzeuge für die Sowjetarmee und die Zivilluftfahrt entwickelt. Der ganzen Welt sind die Flugzeuge TU-104, TU-124, TU-134, TU-154 und TU-144 bekannt.

A. N. TUPOLEW war einer der bedeutendsten Wissenschaftler und Konstrukteure, der die außergewöhnlichen Fähigkeiten besaß, tiefste theoretische Forschungen mit ihrer praktischen Verwirklichung bei der Konstruktion neuer Flugzeuge zu verbinden. Gleichzeitig war er ein talentierter Organisator, der es verstand, nicht nur seine engsten Mitarbeiter, sondern das gesamte Riesenkollektiv des Konstruktionsbüros und des Werkes zur Verwirklichung seiner schöpferischen Ideen zu begeistern.

Während der Zeit seiner 50-jährigen Konstrukteurstätigkeit erzog TUPOLEW viele führende Flugzeugkonstrukteure, zahlreiche Wissenschaftler und Ingenieure, die an hervorragender Stelle heute das Vermächtnis Andrej Nikolajewitschs erfüllen. Solche profilierte Persönlichkeiten sind z. B. A. ARCHANGELSKI (Ar-2), W. M. PETLJAKOW (Pe-2, Pe-8), W. M. MJASSISCHTSCHEW (M-50, M-4A "Molot"), P. O. SUCHOJ (SU-2, SU-7) u. a.

A. N. TUPOLEW nahm aktiv am gesellschaftlichen und politischen Leben des Landes teil. Seit 1950 war er Abgeordneter des Obersten Sowjets der UdSSR. Er war Mitglied der Kommission zu außenpolitischen Fragen des Nationalitätenowjets des Obersten Sowjets und Vorsitzender der Gesellschaft für Sowjetisch-Bulgarische Freundschaft.

Für hervorragende Verdienste bei der Schaffung und Entwicklung der sowjetischen Luftfahrt wurde A. N. TUPOLEW dreimal mit dem Ehrentitel "Held der sozialistischen Arbeit" geehrt. Er war Lenin- und Staatspreisträger und wurde mit vielen Orden und Medaillen der Sowjetunion ausgezeichnet.

Am 23. Dezember 1972 verstarb im 85. Lebensjahr der Generaloberst des Fliegertechnischen Dienstes, das Akademiemitglied Andrej Nikolajewitsch TUPOLEW. Das Werk seines Vaters setzt Dr. Aleksej Andrejewitsch TUPOLEW, der Chefkonstrukteur der TU-144 fort.

CHARKOW

ein Zentrum sowjetischen Flugzeugbaus

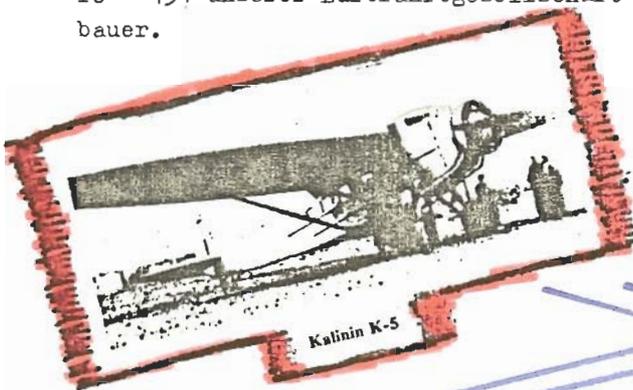


Ukrainische SSR

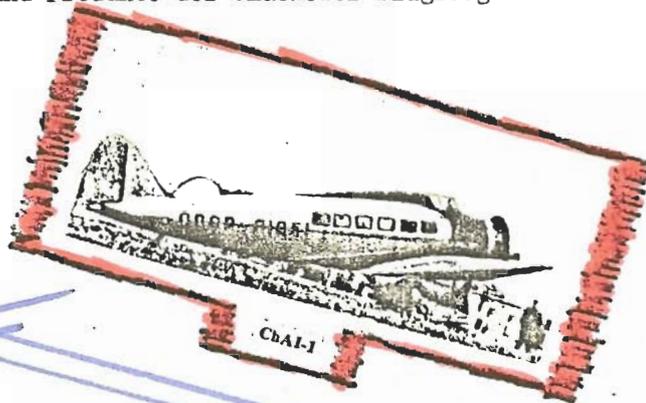


Obwohl Charkow allgemein als Stadt des Traktorenbaus bekannt ist, hatte man hier noch vor dem Traktorenbau mit der Herstellung von Flugzeugen begonnen. Bis ins Jahr 1926 reicht die Geschichte des Flugzeugwerkes Charkow, das sich aus einer kleinen Reparaturwerkstatt für Flugzeuge entwickelte. Von 1929 bis 1934 wurde hier das neunsitzige Verkehrsflugzeug K-5 in großen Stückzahlen gebaut. Bis 1939 bestritt dieses vom Konstrukteur K. A. Kalinin entwickelte Muster einen wesentlichen Teil der Transportkapazität der AEROFLOT. Hier entstand auch der Welt erste Sanitätsflugzeug, die K-3, die auf der Berliner Luftfahrtausstellung 1929 eine Goldmedaille errang. Mit einer K-4 aus Charkow unternahmen sowjetische Flieger Anfang der dreißiger Jahre den ersten Fernflug Moskau - Wladiwostok in 73 Stunden, damals eine Rekordleistung. 1932 stieg vom Werkflugplatz das erste sowjetische Flugzeug mit Einziehfahrwerk auf, die Passagiermaschine ChAI - 1, entwickelt von N. M. Neman, Professor am Luftfahrtinstitut Charkow. Im selben Jahr wurde hier das größte damals gebaute Flugzeug, die 120-sitzige K-7 mit 7 Triebwerken, hergestellt. Übrigens das erste Flugzeug, das seine Gangways selbst mitführte. Auch beim Beginn des Zeitalters des Flugverkehrs mit Strahlflugzeugen spielte das Flugzeugwerk Charkow eine wesentliche Rolle. Hier wurden die ersten TU - 104 in Serie produziert. Bereits seit 1956 bestehen zwischen dem Werk und dem Versuchs- und Konstruktionsbüro A. N. TUPOLEW enge Verbindungen. Auch die Nachfolger der TU -104 gingen in Charkow in den Serienbau. So die TU - 124, die TU - 124 A, danach die TU - 134 und schließlich die TU-134 A, die noch heute hier vom Band läuft. Auch die TU - 134 unserer Luftfahrtgesellschaft INTERFLUG sind Produkte der Charkower Flugzeugbauer.

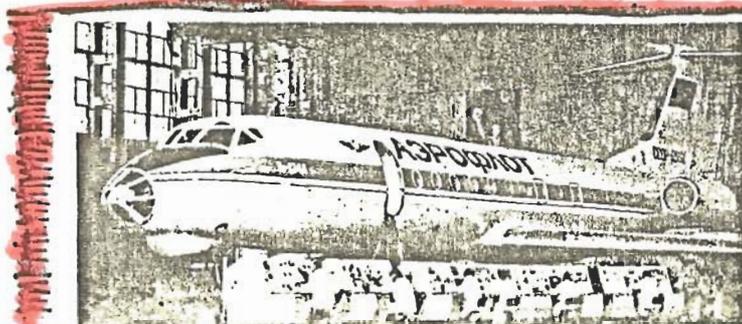
Eine Tupolew Tu-134A für unsere Fluggesellschaft INTERFLUG verläßt die Endmontagehalle des Flugzeugwerkes Charkow



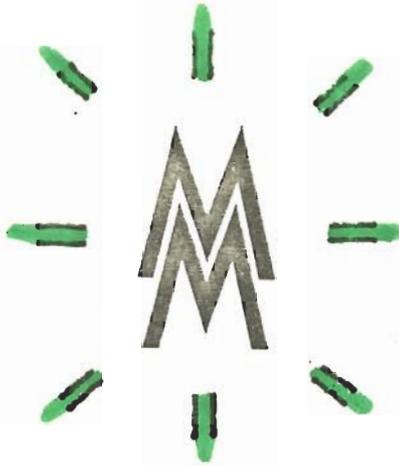
Kalinin K-5



ChAI-1



Mit Hilfe automatischer Kontrollen werden die Flugleistungen verbessert. In Zusammenarbeit mit dem Institut für Luftfahrtwissenschaften...



Leipziger Messe Deutsche Demokratische Republik

Die jährlich zweimal stattfindende Leipziger Mustermesse bringt auch für unsere Staffel jeweils eine Vielzahl von Kontakten und Erfahrungen. Da für den größten Teil des Messesonderflugverkehrs die TU - 134 eingesetzt wird, steht für uns immer wieder die Aufgabe, uns besonders auf die neu anzufliegenden Flughäfen bzw. auf die nur während der Messetage angeflogenen gut und gründlich vorzubereiten. Aber auch die sogenannten Standardflughäfen bedürfen einer genauen Vorbereitung, da oftmals eine spezielle Routenführung zu beachten ist. Alle diese Vorbereitungen nehmen viele Stunden unserer Freizeit in Anspruch.



Die Messewoche selbst ist dann nicht weniger anstrengend. Oft ist es der Nebel, der Anflüge bei gerade erreichtem Landeminimum zulässt oder ganz unterbindet. Das erfordert von allen Besatzungen ein Höchstmaß an Konzentration und fliegerischem Können, sowie hohe Einsatzbereitschaft bei

eintretenden Plan- und Einsatzänderungen. Nichtunerwähnt sei in diesem Zusammenhang die gute und kameradschaftliche Zusammenarbeit mit den Kollegen des Flughafens Leipzig. Stets geben alle ihr Bestes, um Unregelmäßigkeiten auf ein Minimum zu reduzieren.

Wo wir auch anfliegen und uns aufhalten, ob in Brüssel, Amsterdam, Zürich, Paris, Hamburg, Wien, Mailand oder Leipzig, stets sind wir bemüht, gute Arbeit zu leisten, unsere Fluggesellschaft und damit unseren Staat gut und würdig zu vertreten.



Das Jahr 1970



Mit Rosen verabschiedete der Stellvertreter des Generaldirektors der INTERFLUG, Genosse Orblmann, die Tu-134 Besatzung unter Kommandant Dieter Sachse, die zum Erstflug nach Amsterdam, Niederlande startete

Berlin

AMSTERDAM 25.06.



LEIPZIG

DRESDEN

01.09.

BUDAPEST

WIEN 13.11.

GRAZ 19.05.

03.11.

MOSKVA (MOSKAW)

DUBROVNIK

AL-QAHIRA (KAIRO)

KHARTOUM

08./11.01.

Captain's Corner

Flugkapitän Joachim Streit von Interflug: „Ich fliege Wien seit 1963 an, zwischendurch aber die Flughäfen des Nahen Ostens, der skandinavischen Länder und auch Afrika-Airports. Der Flughafen Wien gehört zu den besten, die ich kenne. Die Flugsicherung arbeitet korrekt und einwandfrei, das Flughafenpersonal ist sympathisch und höflich, das Gesamtservice in jeder Richtung tadellos. Es ist ein Vergnügen nach Wien zu fliegen ...“



Januar: - Beginn der praktischen Ausbildung von 23 Umschülern auf die

TU - 134 (14 Flugzeugführer und 9 Navigatoren).

Die Flugstaffel bilden 66 Mitarbeiter, davon

42 Kollegen Cockpitpersonal

22 Kolleginnen Kabinenpersonal

- Abschluß von Patenschaftsverträgen: Besatzung Gemeinhardt/ Wagner mit OZ
Besatzung, Arndt mit der Flugsicherung

1971 im Zeichen des 25. Jahrestages der Gründung u. des VIII. Parteitages der SED

Anläßlich des 25. Gründungstages der SED verpflichtet sich die Flugstaffel TU - 134 zur Weiterführung des sozialistischen Wettbewerbs unter der Losung:

" Rationeller produzieren - Für Dich, für den Betrieb, für unseren sozialistischen Friedensstaat "

07. Febr. weitere 9 Genossen haben das Typenumschulungsprogramm vorfristig und erfolgreich abgeschlossen.

Staffelstärke beträgt 85 Mitglieder

Reorganisation der Staffel und Bildung von zwei Fluggruppen

01. Mai erstmalige Auszeichnung des Staffelkollektivs mit dem Ehrentitel

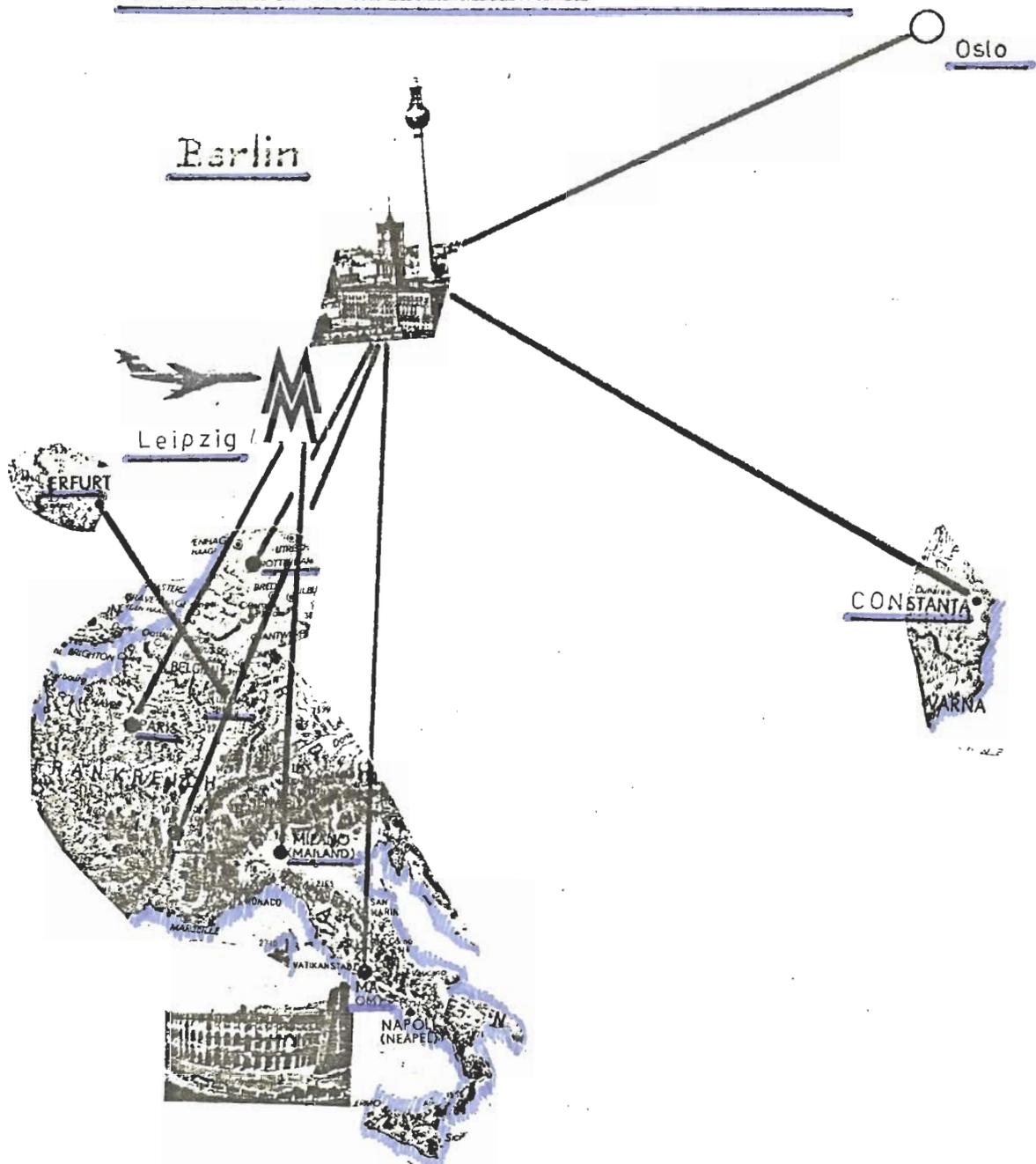
" Kollektiv der sozialistischen Arbeit "

Abschluß von Patenschaftsverträgen mit vier Bereichen, die am Komplexwettbewerb beteiligt sind. Vorbildliche Wettbewerbserfüllungen, regelmäßige Durchführung von Erfahrungsaustauschen und Realisierung eingereicherter Neuerervorschläge tragen zum Erreichen hoher ökonomischer Ergebnisse bei.



Nov. Genosse E. Tauchen übernimmt die Funktion des Genossen Gündel als Oberinstrukteur für Navigatoren.

Das Jahr 1971



- | | |
|--------------|--|
| 16. März | erster Messesonderflug von Leipzig nach Paris
erster Messesonderflug von Leipzig nach Mailand |
| 25. April | erster Flug nach Oslo |
| 19./21. Mai | Sonderflug Berlin - Erfurt - Rom (CIA) |
| 16. Juni | Erstflug nach Constanta |
| 09. Okt. | Erstflug nach Rotterdam |
| 06. Nov. | Sonderflug Berlin - Lyon |
| 14./16. Nov. | Sonderflug Erfurt - Luxemburg |

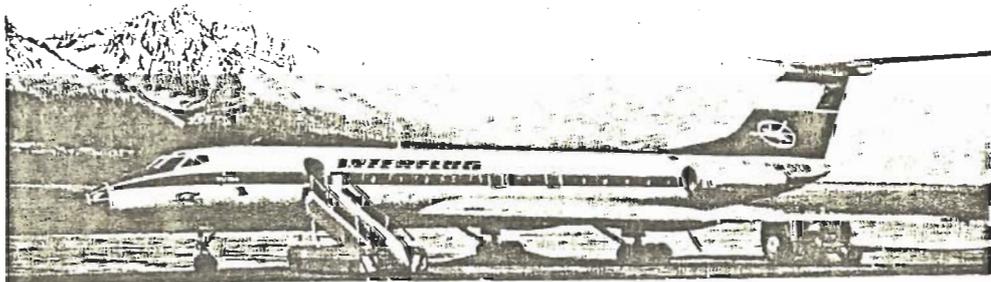
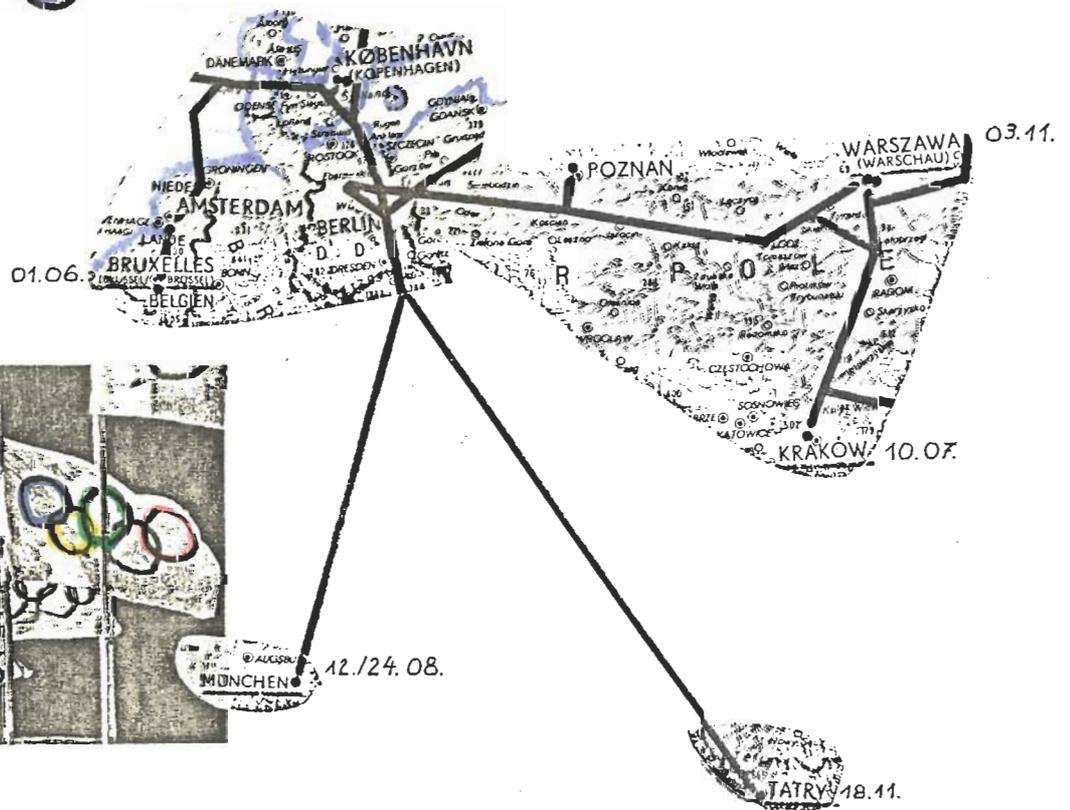
1972 - 25 Jahre

Gesellschaft



- Die Flugstaffel erringt zum erstenmal den Ehrentitel " Kollektiv der Deutsch - Sowjetischen Freundschaft "
- Bildung der 3. Fluggruppe

Erstflüge





Mit ELGIN

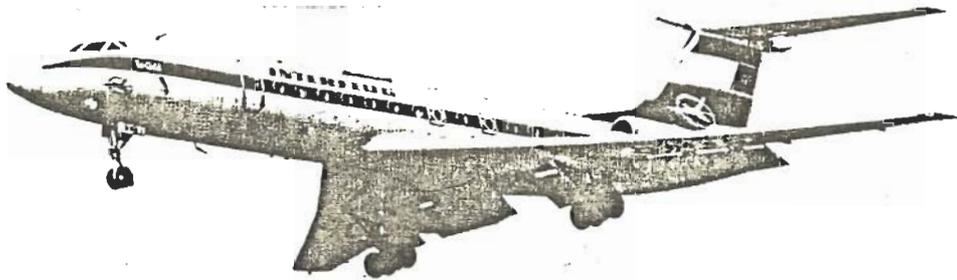
ins

Festivaljahr 1973

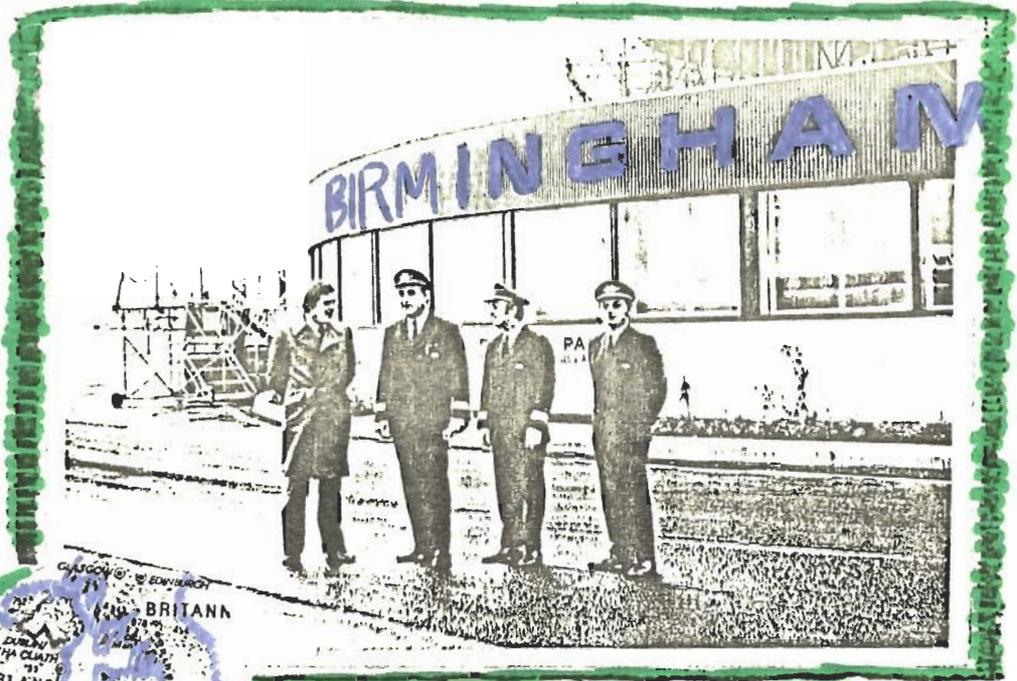


Aus diesem Anlaß rechnet jedes Mitglied der Staffel einen Flug nach Warschau als " Festivalflug " ab und überweist das Kilometergeld auf das Festivalkonto.

INTERFLUG erhält **TU 134A**



- Febr. Beginn der theoretischen Umschulung auf den Flugzeugtyp TU - 134 A
11. Mai/ Überführung der beiden ersten TU - 134 A der INTERFLUG
18. Mai von Charkow nach Berlin (DM - SCI, DM - SCM)
- Juli Plandiskussion: Die Kategorie der 2. Flugzeugführer erhält als einzige mehr Personalzuführung, als zur Planerfüllung notwendig. Auf Beschluß der Betriebsleitung werden zukünftig alle Flüge mit einem 2. Flugzeugführer durchgeführt. In der Vergangenheit wurde oft mit 3 Kommandanten, aber ohne 2. Flugzeugführer geflogen.
28. Nov. Indienststellung von weiteren 3 TU - 134 (DM - SCE, DM - SCF, DM - SOG)



05. Juli Beginn des regulären Linien-
einsatzes der TU - 134A zum
Erstflug BERLIN - TUNIS



1974



25. Jahrestag

der Deutschen Demokratischen

Republik

Erneute personelle Erweiterung der Flugstaffel

TU - 134.

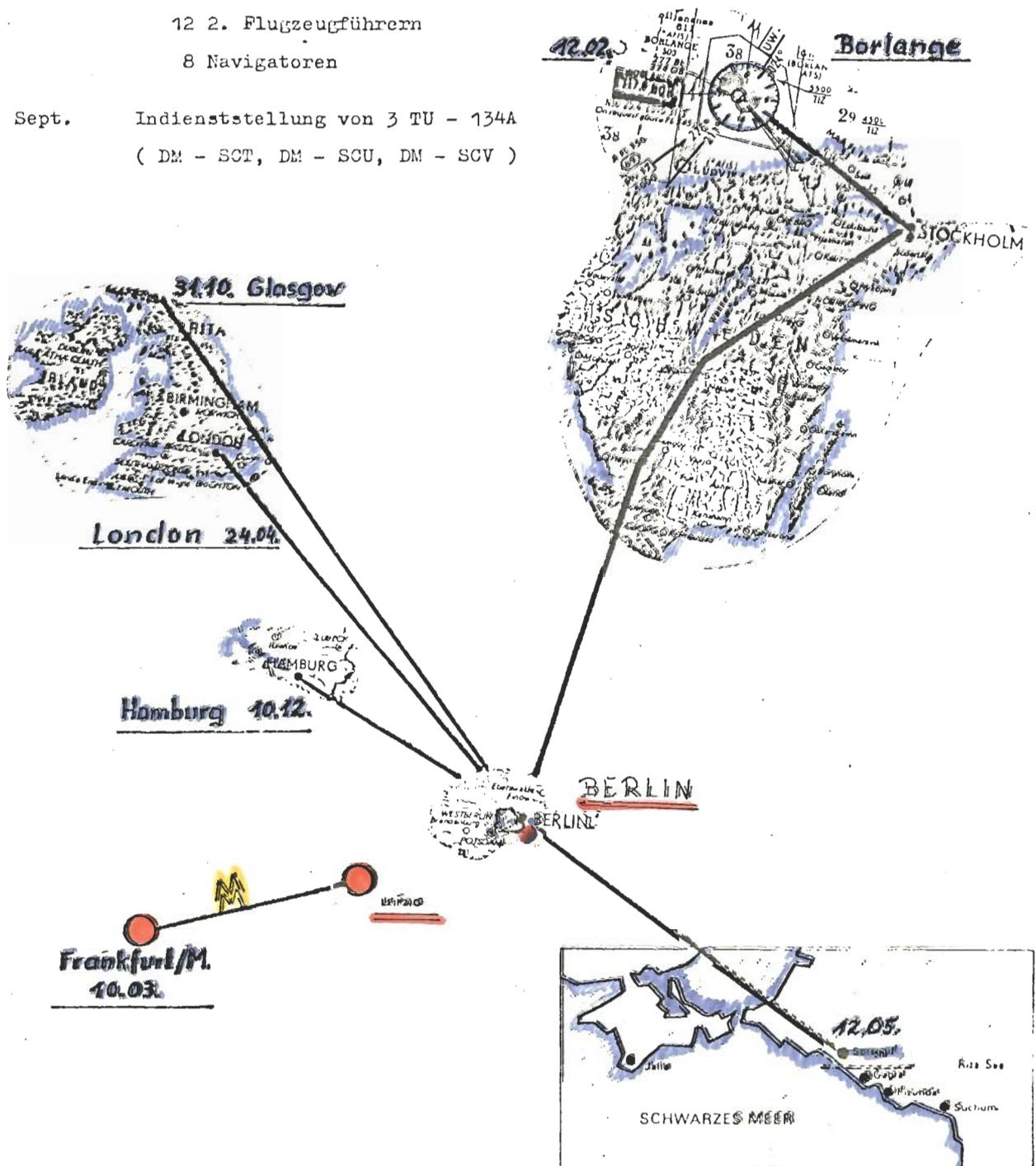
Ausbildung von: 8 Kommandanten

12 2. Flugzeugführern

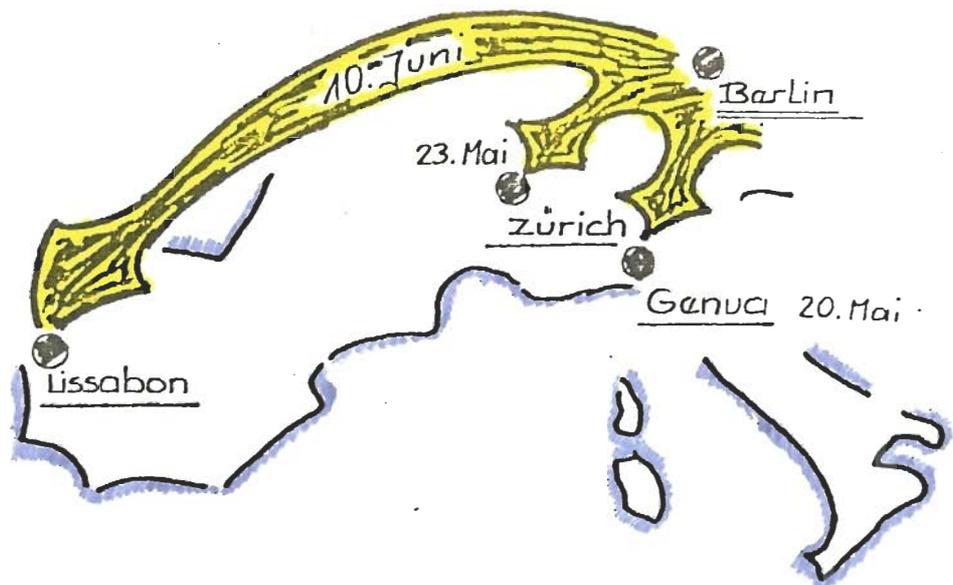
8 Navigatoren

01. Sept. Indienststellung von 3 TU - 134A

(DM - SCT, DM - SCU, DM - SCV)



Erstflüge 1975



Simulator

Zur weiteren qualifizierung und Qualifikationserhaltung absolvieren die Besatzungen ihr Simulatortraining in Leningrad.

Zwei neue Luftfahrzeuge

Die Interflug erhält am 31. Oktober das Luftfahrzeug DM-SCK und am 1. Dezember das Luftfahrzeug DM-SCZ.

Flugunfall

Am 1. September ereignet sich auf dem Flughafen Leipzig ein folgenschwerer Luftfahrzeugunfall bei dem Tote zu beklagen sind und das Luftfahrzeug DM-SCD zerstört wird.

Wettbewerb

Um die Leistungen der 3 Fluggruppen objektiver einschätzen zu können, wird ein einheitliches Wettbewerbsprogramm erarbeitet und beschlossen.

76 Jahr der guten Qualität

01. April - Einführung des Qualitätspasses in der Flugstaffel TU - 134
17. Sept. - In Auswertung des IX. Parteitages der SED wird ein kollektiv-schöpferischer Plan zur Erhöhung der Qualität im Transportprozeß erarbeitet und auf der AFO - Versammlung zum Beschluß erhoben.
01. Okt. - Kolloquium der Staffelleitung mit anderen Struktureinheiten des Betriebsteils Flugbetrieb zur Einführung des Qualitätspasses in allen Flugstaffeln ab 01. 01. 1977.

QUALITÄTSPASS

Name:

TU-134

01. April Zuführung einer neuen TU - 134 A (DM - SCX)
15. bis 17. Juli Rettungsflug einer TU - 134A Berlin - Stuttgart - Kabul - Berlin zur Rückführung einer Westberliner Reisegruppe von 10 Personen, darunter 4 Schwerverletzte und 2 Leichtverletzte, nach einem Reisebusunfall bei Kabul. Die Anforderung erfolgte durch die Alarzzentrale der westdeutschen " Rettungsflugwacht ". An Bord befanden sich ein Ärzteteam und westdeutsche Reporter. Nach guter Vorbereitung wurden 13390 Flugkilometer ohne technische Störung zurückgelegt. Ein komplizierter Flugauftrag wurde in guter Qualität erfüllt.
- Januar Bildung der 4. Fluggruppe (23 Mitglieder).
Abschluß eines Partnerschaftsvertrages mit der Abteilung Sicherheit und Ordnung des Stellvertreterbereichs GD (op.).
08. Aug. Erstflug nach LARNAKA
06. Okt. Eröffnung der "Linie der Freundschaft"



Initiativen zur Erhöhung der Qualität im Transportprozeß Qualitätsnachweis - Qualitätspaß

Dem Aufruf des Generaldirektors folgend

- das Jahr 1976 muß ein Jahr der Qualität im Transportprozeß werden,

machten wir uns Gedanken, wie wir diesen Aufruf in die Tat umsetzen können.

Unserer Hauptaufgabe Rechnung tragend :

- pünktliche und sichere Flugdurchführung
- Verbesserung der Qualität bei der Flugvorbereitung, Flugdurchführung und Flugauswertung

wurden ab Februar 1976 wertvolle Gedanken erfaßt, die diesem Ziel dienen.

Am 01.04.1976 wurde in unserer Staffel ein Qualitätspaß eingeführt nach folgenden Bewertungsrichtlinien :

A Flugvor- und -nachbereitung

1. Vollständigkeit der Flugunterlagen
2. Sicherheitskontrolle des Flugzeuges
3. Flugvorbereitung (technisch, navigatorisch, meteorologisch)
4. Arbeit der Besatzung nach Kontrollkarte
5. Flugnachbereitung und Dokumentation

B Flugdurchführung

1. Durchführung von Start und Landung
2. Flugdurchführung auf der Strecke
3. Berücksichtigung der meteorologischen Bedingungen auf der Strecke und im Landeanflug
4. Einhaltung der Freigaben / Sprechverkehr
5. Verhalten bei technischen Störungen

C Arbeitsdisziplin

1. Pünktliches Erscheinen zum Dienst
2. Einheitliches Auftreten und Anzugsordnung

Die Bewertung erfolgt nach einem Punktsystem.

Alle Angehörigen der Staffel waren aufgerufen, innerhalb von zwei Monaten Erfahrungen zu sammeln und diese an die Leitung mitzuteilen mit dem Ziel :

- Schaffung einheitlicher Auswertungsrichtlinien
 - wie kann man Qualität im Flugbetrieb messen
 - Vergleichbarkeit in den Kategorien u. a.
-

Initiativen zur Erhöhung der Qualität im Transportprozeß Qualitätsnachweis - Qualitätspaß

- 2 -

Anfänglich gab es große Schwierigkeiten bei der Einführung. Das Problem war ideologisch nicht richtig vorbereitet. Dementsprechend spärlich waren die Zuarbeiten zur Verbesserung der Arbeit mit dem Qualitätspaß. Daraufhin fand eine Leitungssitzung mit folgenden Beschlüssen statt.

1. Bildung einer Arbeitsgruppe, die die Aufgabe erhielt, den Qualitätspaß zu überarbeiten.
2. Verstärkte politisch-ideologische Vorbereitung auf den Gruppentagen über die Notwendigkeit, nach Qualitätskennziffern zu arbeiten.

Der Qualitätspaß wurde in verbesserter Form am 01.09.1976 neu eingeführt.

Inzwischen wurde die Direktion des Betriebsteiles Flugbetrieb auf unsere Initiative aufmerksam. Im Auftrage des Direktors Flugbetrieb hatte der Staffelleiter TU - 134 ein Kolloquium durchzuführen mit dem Ziel :

1. Teilnahme der anderen Struktureinheiten des Betriebsteiles Flugbetrieb und Information über Stabd und Erfahrungen mit dem Qualitätspaß.
2. Ausarbeitung eines einheitlichen Standpunktes zur Vorbereitung der Einführung des Qualitätspasses in den anderen Flugstaffeln ab 01.01.1977.

Am 01.10.1976 fand das Kolloquium statt.

Ergebnisse:

1. Änderung der Bezeichnung Qualitätspaß in Qualitätsnachweis
2. Bildung einer Arbeitsgruppe mit der Aufgabe Qualitätsmerkmale zu erarbeiten und eine Richtlinie ab 01.01.1977.

Ab 01. Januar 1977 wurde der Qualitätsnachweis in unserer Staffel mit einer ausführlichen Richtlinie und Qualitätsmerkmalen eingeführt.

Die einheitlichen Qualitätsmerkmale waren unbedingt notwendig, da jedes der Kollektive andere Auffassungen über die Qualität der Arbeit hatte.

Initiativen zur Erhöhung der Qualität im Transportprozeß Qualitätsnachweis - Qualitätspaß

R I C H T L I N I E

zur Arbeit mit dem Qualitätsnachweis

In Auswertung des Kolloquiums vom 01.10. 1976 im Betriebsteil Flugbetrieb wird ab 01.01.1977 in den Flugstaffeln der Nachweis geführt über die qualitätsgerechte Flugdurchführung. Mit der weiteren Erhöhung der Qualität kommen wir einer entscheidenden gesellschaftlichen Forderung unserer Partei- und Staatsführung nach, welche in Auswertung der Beschlüsse des IX. Parteitages der SED eine besondere Bedeutung beigemessen wird. Für uns als Flieger des sozialistischen Luftverkehrsunternehmens INTERFLUG sind die qualitätsgerechte Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der Flüge sowie die Einhaltung von Ordnung und Sicherheit eine unbedingte Notwendigkeit bei der Erfüllung des Flugauftrages, d.h. die Sicherheit im Flugbetrieb setzt Qualität voraus.

Der Qualitätsnachweis

wurde so aufgebaut, daß er in den drei Flugstaffeln gleichermaßen angewandt werden kann und bildet somit die Voraussetzung bezüglich der Vergleichbarkeit für die spätere Einführung in die Bewertung des sozialistischen Wettbewerbs auf der Ebene des Betriebsteiles Flugbetrieb. Unabhängig davon besteht die Möglichkeit den Qualitätsnachweis bereits ab Januar 1977 in die Bewertung des Wettbewerbs innerhalb der Flugstaffeln einzubeziehen. Die Nachweisführung der Qualität erfolgt nach 12 Kriterien, die den Aufgabengebieten : Flugvor- und Nachbereitung, Flugdurchführung und Arbeitsdisziplin zugeordnet sind.

Der Qualitätsnachweis

gilt als mitzuführendes Dokument für die Flugdurchführung, ist dementsprechend pfleglich zu behandeln und aufzubewahren. Jedes Besatzungsmitglied erhält einen Qualitätsnachweis, einschließlich leitendes fliegendes Personal, welcher bei der Flugauswertung aufgefordert zur Bewertung des Fluges dem Kommandanten vorzulegen ist.

Die Bewertung

erfolgt nach einem Punktsystem in den einzelnen Kategorien. Die Punkteverteilung der Kriterien ist entsprechend der Wertigkeit unterschiedlich gestaltet. Als Grundsatz sollte gelten, daß bei

Initiativen zur Erhöhung der Qualität im Transportprozeß Qualitätsnachweis - Qualitätspaß

- 2 -

ordnungsgemäßer Einhaltung aller Technologien und Vorschriften sowie bei Beachtung der geforderten Qualitätsmerkmale drei Punkte vergeben werden. Alle Abweichungen positiv bzw. negativ von den drei Punkten sind unter "Bemerkungen zur Bewertung des Fluges " kurz zu begründen.

Beispiel : (Nav)

Negativ

12.01.77	A 4 2 Pkte	Einachtungsvorgang eines Nav.-Gerätes wurde lt. Kontrollkarte bestätigt aber nicht durchgeführt. Verzögerung beim Abrollen.
----------	---------------	---

Positiv

15.01.77	B 4 4 Pkte	Defekt am Konditionssystem. Masch.-Wechsel erforderlich. Sprechverkehr mit FS-Stellen allein und in hoher Qualität abgewickelt.
----------	---------------	---

Die Punkte werden nach der Flugauswertung addiert und durch das Signum des Kommandanten bestätigt. Am Ende eines Monats wird die Durchschnittspunktzahl ermittelt, eingetragen und durch den Gruppenleiter kontrolliert. Diese Punkteanzahl kann zur Wettbewerbsbewertung mit genutzt werden.

Die Qualitätsmerkmale

dienen als Richtlinie bei der Einschätzung der qualitätsgerechten Erfüllung der 12 Kriterien und sind eine wichtige Grundlage für die Arbeit mit dem Qualitätsnachweis. Sie bilden ein umfangreiches Material über die Vorstellungen von Qualitätsarbeit bei der Vorbereitung und Durchführung von Flügen sowie der Einhaltung von Ordnung und Sicherheit. Die Erarbeitung beruht auf den Erfahrungen und Methoden unserer Besten in den Kategorien, der Auswertung von besonderen Vorkommnissen und sind somit Maßstab der Qualität. Die spezifischen Besonderheiten in den Kategorien und Flugzeugtypen wurden nach Möglichkeit berücksichtigt.

Es ist vorgesehen, je eine Kopie mit Richtlinien einschließlich der Qualitätsmerkmale den Fluggruppen zu übergeben. Außerdem werden je ein Exemplar im Flugauswerteraum und in den Flugstaffeln deponiert. Es macht sich erforderlich, daß sich das gesamte Cockpitpersonal mit dem Inhalt der Richtlinie vor Beginn der Einführung des Qualitätsnachweises vertraut macht.

Initiativen zur Erhöhung der Qualität im Transportprozeß Qualitätsnachweis - Qualitätspaß

- 3 -

Technische Störungen (B/5)

Das Verhalten der Besatzungen bei technischen Störungen wird durch die Staffelleitungen in Verbindung mit der Störungsmeldung eingeschätzt, d.h. bei einem Flug ohne technische Störungen erfolgt keine Punktvergabe im Qualitätsnachweis. Die Bewertung dieses Kriteriums wird nach dem gleichen Prinzip vorgenommen wie die anderen Kriterien. Je nach Verhalten der Besatzung können durch die Staffelleitung zusätzlich bis zu drei Punkten bei gutem Verhalten bzw. bis zu zwei Punkten bei Mängeln abgezogen werden. Besondere Vorkommnisse im Sinne der FBV gehen nicht in die Bewertung des Qualitätsnachweises ein. Sie werden wie bisher von der Fluginspektion bzw. Staatlichen Luftfahrtinspektion ausgewertet und dementsprechende Maßnahmen durchgeführt.

Die Flugauswertung

wird mit der gesamten Besatzung unter Leitung des Kommandanten durchgeführt. Dazu sollte ein geeigneter Raum, wo man ungestört ist, (in Berlin der Flugauswerteraum) genutzt werden. Ort und Zeit obliegt der Entscheidung des Kommandanten. Die Flugauswertung ist eine Analyse der Qualität der Arbeit aller Besatzungsmitglieder über die Erfüllung des Flugauftrages. Der Kommandant beginnt mit der Einschätzung seiner eigenen Arbeit, schätzt danach die einzelnen Besatzungsmitglieder ein und legt die Punktbewertung fest. Es muß jedem Besatzungsmitglied die Möglichkeit gegeben werden, zur eigenen und der Arbeit der anderen Stellung zu nehmen. Grundsatz bildet hierbei eine parteiliche, kameradschaftliche Kritik und Selbstkritik.

Schlußbestimmungen

Die Richtlinien zur Arbeit mit dem Qualitätsnachweis tritt mit dem 01.01. 1977 in Kraft. Gleichzeitig verliert die Richtlinie der Flugstaffel TU - 134 für die Arbeit mit dem Qualitätspaß ihre Gültigkeit.

Der kollektiv-schöpferische Plan der Flugstaffel TU-134

Das Jahr 1976 war gekennzeichnet durch einen ganz besonderen Höhepunkt - den IX. Parteitag der SED, vom 15. bis 22.05.1976.

In Auswertung der Beschlüsse des IX. Parteitages der SED wurde in gemeinsamer Arbeit der staatlichen sowie Partei- und Gewerkschaftsleitung der Flugstaffel TU - 134 ein Aktionsprogramm geschaffen unter dem verpflichtenden Namen

Kollektiv - schöpferischer Plan zu Ehren des IX. Parteitages der Flugstaffel TU - 134.

Kernstück dieses Programms bildet die Verwirklichung von Wirtschafts- und Sozialpolitik.

D. h. die sinnvolle Verbindung der volkswirtschaftlichen Aufgaben und staatlichen Kennziffern für den Zeitraum von 1976 bis 1980.

Der Plan wurde nach folgenden Schwerpunktaufgaben gegliedert :

- sozialistische Bewußtseinsbildung
- Qualität des Transportprozesses
- Verbesserung der Planung und Leitung
- Ordnung, Sicherheit und Disziplin
- Freundschaft und Solidarität
- Arbeits- und Lebensbedingungen
- Wachsamkeit und Verteidigungsbereitschaft
- fachliche Qualifizierung und Ausbildung
- Neuererarbeit und sozialistischer Wettbewerb.

Alle Schwerpunkte werden untergliedert in Teilaufgaben, die für die Jahre 1976 und 1977 klar abgegrenzt wurden, mit

- Verantwortlichkeit
- Terminstellung und
- Kontrolle

Für den Zeitraum von 1978 bis 1980 wurden Schwerpunktaufgaben festgelegt, die am Jahresende für das folgende Jahr zu konkretisieren sind.

Der Plan wurde auf der APO - Versammlung am 17.09. 1976 einstimmig zum Beschluß erhoben und ist somit Richtlinie unseres Handelns bis 1980.

Die Terminkontrolle erfolgt monatlich auf den Leitungssitzungen der Flugstaffel. Die Rechenschaftslegung vor dem Kollektiv auf den APO - Versammlungen.



Der kollektiv-schöpferische Plan der Flugstaffel TU-134

- 2 -

Besonderheiten dieses Planes :

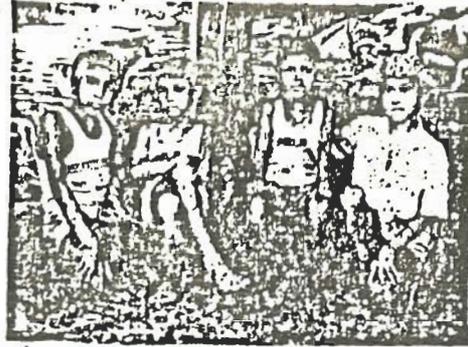
1. Gemeinsames Aktionsprogramm der staatlichen sowie Partei- und Gewerkschaftsleitung.
2. Erstmals wurde ein mittelfristiges Programm erarbeitet, welches parallel mit den Fünfjahrplänen unserer Volkswirtschaft läuft.
3. Das gesamte Kollektiv der Flugstaffel arbeitet an der Realisierung der gestellten Aufgaben.
4. Die jährliche Konkretisierung der Aufgaben für das kommende Jahr gestattet eine sinnvolle Verbindung der Aufgaben aus den Beschlüssen der Partei und den volkswirtschaftlichen Aufgaben des Betriebes.
5. Auf der Grundlage der Plandiskussionen werden jeweils die Aufgaben für das kommende Jahr festgelegt und auf einer APO - Versammlung zum Beschluß erhoben.

Einige Beispiele aus dem Programm

1. Bis 1980 soll jeder Angehörige der Flugstaffel eine gesellschaftliche (Partei oder Gewerkschaft) Schule besucht haben.
2. Jeder Flieger übt eine gesellschaftliche Funktion aus.
3. Einführung sowjetischer Methoden und Befähigungen zur Erhöhung der Qualität des Transportprozesses
4. Übergabe der Flugaufträge an die Besatzungen durch die Staffelleitung.
5. Kontinuierliche Kadergespräche mit den Angehörigen der Staffel auf der Grundlage von Kaderentwicklungsplänen.
6. Regelmäßiger Erfahrungsaustausch in den Kategorien zur Erhöhung der Flugsicherheit.
7. Realisierung der sozial-politischen Maßnahmen.
8. Verbesserung der Einsatzplanung der Besatzungen unter Verantwortung und Kontrolle der Staffelleitung mit dem Ziel - Schaffung von Besatzungsreserven.

Die Teilaufgaben für 1976 wurden bisher alle termingerecht erfüllt.

Gedanken nach dem Start



Die Besatzung Radig, Wuttke, Speer, Munte hatte den Auftrag, vom 27. 11. bis 1. 12. 76 eine Hilfssendung der UNO nach Hanoi zu fliegen.

Nach dem Start in Dacca zum Rückflug nach Karatschi am 30. 11. 76 machte im Cockpit ein Foto die Runde: vier Jungen, ärmlich, aber sauber gekleidet, haben sich für den Fotografen in Positur gesetzt und schauen uns aus ernsten Augen an.

Wir werden nachdenklich und je länger wir das Bild betrachten, umso mehr schweiften die Gedanken ab und sind doch bei dem Bild.

Wie kamen wir zu diesem Bild? Was ist es, das uns so bewegt?

Als wir uns am 29. 11. 76 in Dacca auf den Start für den Weiterflug nach Hanoi vorbereiteten, war da ein Junge, etwa 10 Jahre alt. Wir gaben ihm ein paar Bonbon und, da wir genügend Brot an Bord hatten, ein kleines Brot aus persönlichen Beständen. Nicht so sehr über die Bonbon, sondern vorallem über das Brot freute er sich sehr. Er lief schnurstraks nach Hause. Für uns war die Sache schnell vergessen, wir konzentrierten uns auf unsere Arbeit.

Als wir uns am 30. 11. in Dacca wieder auf den Start zum Rückflug vorbereiteten, war dieser Junge wieder da. Diesmal machte er uns ein Geschenk - das Bild.

Es hat ihm große Überwindung gekostet, sich von dem Foto, vielleicht dem einzigen das er besaß, zu trennen.

Was wird wohl zwischen den beiden Starts in Dacca in der Familie des Jungen vor sich gegangen sein? Sicher stand der Junge im Mittelpunkt.

Hat er sich aus Dankbarkeit dazu entschlossen, uns seinen liebsten Besitz zu schenken? Oder erhielt er von seinen Eltern den Auftrag dazu?

Wir wissen es nicht, es ist auch nicht so wichtig.

Wir haben jemandem mit einer Kleinigkeit eine große Freude bereitet; ohne uns dessen bewußt zu sein.

Mit einer Kleinigkeit?

Wieviele Menschen müssen noch hungern!

Und wieviele schmachten in den Kerkern, nur weil sie für ein besseres Leben kämpfen!

Es ist noch viel zu tun, damit alle Menschen in Glück und Frieden leben können;- und viele Kämpfer werden noch fallen.

Wir haben an unserer Front unseren Auftrag gewissenhaft erfüllt, einen Auftrag!

R. Wuttke

Rettungsflug nach Kabul am 15.07.76

Einsatz einer TU-134 A der INTERFLUG zur Rückführung verletzter Westberliner Bürger aus Afghanistan.

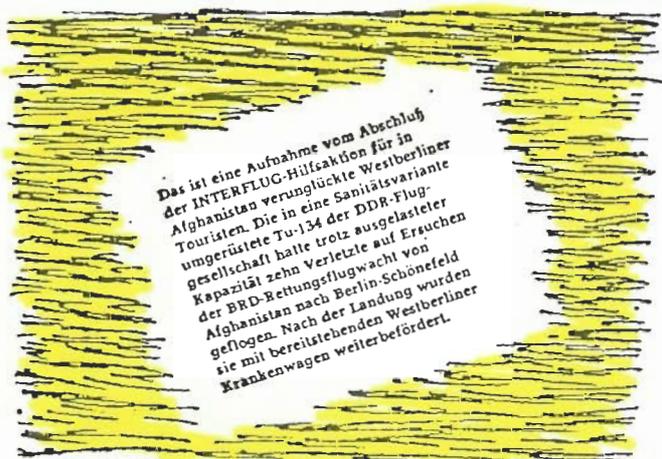
Was war geschehen?

Eine aus zehn Personen bestehende Westberliner Reisegruppe hatte in der Nähe von Kabul bei Djallalabad einen Busunfall, bei dem ein Teilnehmer am Unfallort verstarb, vier Teilnehmer schwer und zwei leicht verletzt wurden.

Die TU-134 A wurde bereits in Berlin für den Krankentransport umgerüstet. Ab Stuttgart nahmen außer einem Ärzteteam noch je ein Reporter des ZDF, des Rundfunks und des "Stern" an dem Rettungsflug teil.

Die Gesamtflugzeit betrug 17:51 Stunden, wobei 13390 km vorkommisfrei und ohne technische Ausfälle zurückgelegt wurden.

Die Schwierigkeiten bestanden darin, daß weder die Flughäfen Istanbul, Teheran, Kandahar und Kabul, noch die Flugstrecken der Besatzung bekannt waren und die Flugvorbereitung für die nächste Etappe in der eigentlich dienstfreien Zeit erfolgen mußte. Die Höhenlagen der Flughäfen (Kabul- 1800m) und die extrem hohen Temperaturen (40°C in Kabul) bereiteten weitere Probleme im Anlaßverhalten der Triebwerke und brachten darüber hinaus erhebliche Startmassenbeschränkungen mit sich.



Das ist eine Aufnahme vom Abschluß der INTERFLUG-Hilfsaktion für in Afghanistan verunglückte Westberliner Touristen. Die in eine Sanitätsvariante umgerüstete Tu-134 der DDR-Fluggesellschaft hatte trotz ausgelasteter Kapazität zehn Verletzte auf Ersuchen der BRD-Rettungsfluggewacht von Afghanistan nach Berlin-Schönfeld geflogen. Nach der Landung wurden sie mit bereitstehenden Westberliner Krankenwagen weiterbefördert.



Die langen Arbeits- und Flugzeiten, die psychische Belastung und die ungewohnten klimatischen Bedingungen stellten hohe Forderungen an die Besatzung. Nach der Landung in Berlin kann die Besatzung melden, daß sie den komplizierten Auftrag mit hoher Qualität erfüllt hat.

Umso verwunderlicher ist, wie die bürgerliche Presse der BRD das unter dem Titel " Erste gesamtdeutsche Aktion zwischen Himmel und Erde " darzustellen beliebt.

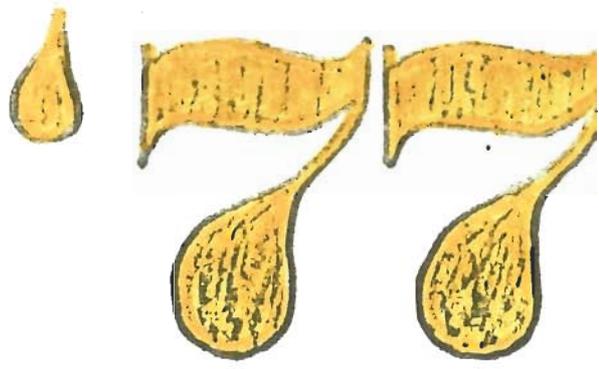
Da wurde eine " russische Tupolew " beordert, die dann " in Teheran stundenlang auf Wasser und Treibstoff warten mußte " und dann auch noch " über dem Persischen Hochland von der Dämmerung eingeholt wurde (Flug in östlicher Richtung?). Dann landen die Piloten in Kandahar exakt am Anfang der Piste, bremsen stark ab und stehen 5m vor einem vertrockneten Acker."

Ja, da braucht man schon gute bundesdeutsche Journalistenaugen, um so etwas zu sehen und auch dazu, um aus der betonierten Start- und Landebahn in Kabul eine Wellblechpiste machen zu können.

Es kommt immer auf den Standpunkt an!

Besatzung:	15.07.1976	Berlin	-	Stuttgart	23.00 - 00.02	1:02	740
Kdt: Metzger	16.07.1976	Stuttgart	-	Istanbul	07.20 - 09.45	2:25	1860 Km
1.FF Grätzsch		Istanbul	-	Teheran	10.43 - 13.20	2:37	2130
2.FF Krahl		Teheran	-	Kandahar	14.33 - 16.56	2:23	1530
Lange	17.07.1976	Kandahar	-	Kabul	01.50 - 02.35	0:45	470
Nav. Thämer		Kabul	-	Kandahar	03.43 - 04.33	0:50	470
Thieme		Kandahar	-	Teheran	05.13 - 07.09	1:56	1530
		Teheran	-	Istanbul	08.40 - 11.45	3:05	2130
		Istanbul	-	Berlin	12.35 - 15.23	2:48	1980

Jan. - Bildung der 9. Fluggruppe



Wettbewerb

01. Jan. - Im Rahmen des sozialistischen Wettbewerbs wurden weiterführende Gedanken und Berechnungen darüber angestellt, wie noch mehr Treibstoff eingespart werden kann. Das Landeanflugverfahren bot eine solche Möglichkeit. Es wurde festgestellt, daß bei dem Landeanflug mit eingefahrener Rumpflappe etwa 15 kg Treibstoff eingespart werden können. Das Verfahren wurde generell eingeführt und ergibt eine jährliche Einsparung von 150000,- M.

- Einführung des Qualitätsnachweises

The image shows a yellow certificate cover on the left and a table of criteria on the right, both enclosed in a hand-drawn green border. The certificate cover features the 'INTERFLUG' logo, the title 'QUALITÄTSNACHWEIS', and the text 'Fliegendes Personal' and 'BT-Flugbetrieb'. The table on the right lists various criteria and their corresponding points.

	Punkte		
TUNG			
Flugunterlagen	0	3	
des Flugzeuges	0	3	
(hn./nav./met.)	12	3	4
Kontrollkarte	12	3	
Dokumentation	12	3	
Entwurf und Landung	12	3	45
der Strecke	12	3	4
Strecke/Anflug	12	3	4
Sprechverkehr	12	3	4
technischen Störungen	12	3	45
Eintritt zum Dienst	0	3	
Arbeitsanzugsordnung	12	3	
Flugeinsatz			
Überprüfender			

SOLIDARITÄT

- März - Die TU - 134 - Staffel führt 12 Solidaritätsflüge nach Bukarest mit Hilfsgütern für die Opfer der Schwere Erdbebenkatastrophe durch.

CAT II Schritt zu einer neuen Qualität

- Juni - Umrüstung von 2 Flugzeugen (DM - SCM, DM - SCZ) zur Betriebserprobung.
- 6 Besatzungen haben eine spezielle theoretische und flugpraktische Ausbildung erhalten.
- 180 Landeanflüge am Platz und 120 Anflüge im kommerziellen Einsatz waren zu erbringen.

Aus- und Weiterbildung

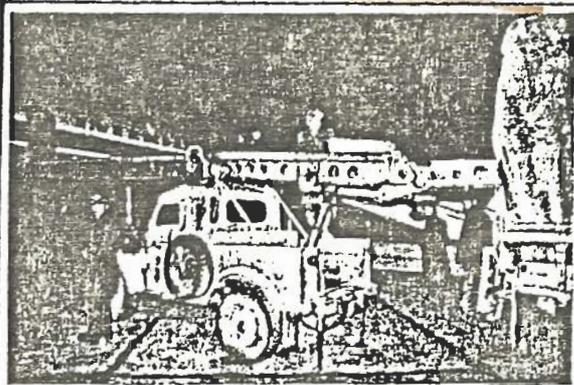
Höhere Qualität und Effektivität in der Ausbildung von Kommandanten

- Erstmals erfolgt die Umschulung vom 2. Flugzeugführer zum Kommandanten auf der TU - 134 direkt, d.h. ohne den Weg über die Kommandantenausbildung auf IL - 18 (Klaus Birnbaum).
- Beginn des Simulatortrainings in Riga (jährliche Wiederholung bis 1979)



23. Mai Erstflug nach EAST MIDLANDS
23. Nov. durch schweres Flugvorkommnis Verlust des Flugzeuges (DM - SCM)

Solidaritätsfracht für Rumänien



Die Chartermaschine der Interflug beim Entladen in Bukarest.
Foto: JW-Bild Hofmann.

„Charly Mike“ mit kostbarer Fracht

JW begleitete die vierte Sendung von Hilfsgütern der DDR
von Berlin-Schönefeld nach Bukarest-Otopeni

Dienstag kurz vor Mitternacht. Der Beladetrupp in den roten Overalls hat soeben den letzten Karton verstaут. Noch einmal überprüft der Frachtbegleiter der Interflug Uwe Gerlach die Festigkeit der Netze, die die kostbare Ladung von etwa acht Tonnen am Verrutschen hindern sollen. Dann ist die DM-SCM – Charly Mike, wie die Leute vom Flughafen sagen – startbereit. IF 1106 ist der vierte Flug mit Hilfsgüterungen für Rumänien innerhalb von zwei Tagen.

Für Kommandant Heinz Hübler, Co-Pilot Jürgen Hofmann und Navigator Bernd Ratzow hat dieser Tag in Kiew begonnen. Dorthin hatten sie FDJler der Drushba-Trasse befördert. Und dann, nach ihrer Rückkehr, der zusätzliche Auftrag für das schwer betroffene Bruderland.

Start. Sicher sticht die TU-134 tief in den Nachthimmel, bis auf eine Höhe von fast 10 000 Metern. Kommandant Hübler bittet seine beiden Passagiere, den Frachtbegleiter und mich, um Entschuldigung für die etwas unterkühlte Luft in der Kabine. „Damit die Babyahrung nicht verdorbt.“

Die Sitze in der Kabine sind bis auf vier ausgebaut. Direkt vor meinen Knien Kartons mit Verbandstoffen, darunter in Plastikverpackung Arzttaschen für die schnelle medizinische Hilfe. In anderen Kästen medizinisches Instrumentarium. Dazu die Kindernahrung, Tomatenreis mit Rindfleisch, feines Gemüse.

Nach etwa einer Stunde und 45 Minuten Flupzeit die Lichter der rumänischen Hauptstadt. Aus dieser Höhe und noch dazu nachts ist von

der großen Katastrophe nichts zu sehen. Hell erleuchtet die Boulevards, die Industriekomplexe.

Wir landen auf dem internationalen Flughafen Bukarest-Otopeni. Obwohl die TU einen Standort weit vom Flughafengebäude entfernt zugewiesen bekommt, sehen wir beim Ausrollen, daß das Beben auch an diesem modernen Gebäude seine Spuren hinterlassen hat. Zerbrochene Glasfassaden wurden inzwischen durch Holzplatten ersetzt.

Die Luken unserer Maschine werden geöffnet. Eine kühle Winternacht mit Minusgraden schlägt uns entgegen. Ein Förderband wird herangeschoben. Lastwagen stehen bereit. Unser Kommandant übergibt einem rumänischen Offizier die Frachtlisten. Rasch wird geklärt, welche Güter zuerst verladen werden müssen. Soldaten, die Gesichter gekennzeichnet von den Strapazen der vergangenen Tage und Nächte, beginnen mit dem Entladen. Lastwagen auf Lastwagen verlassen das Gelände. „Wir brauchen eure Medikamente, die Babyahrung in der Stadt sehr dringend“, lobt mir der Offizier übersetzt.

Kurz nach vier Uhr Ortszeit. Die Kabinen sind leer, die Tanks wieder für den Rückflug gefüllt.

Start 4.30 Uhr Ortszeit. Der neue Tag steigt herauf, als wir den Flughafen unserer Hauptstadt erreicht haben. In Richtung Berlin aber rollen schon wieder aus der ganzen Republik Lkw mit Medikamenten, mit allen dringend benötigten Dingen für das schwer geprüfte Land. Und nur wenige Stunden später wird Charly Mike wieder auf dem Luftweg sein. In Richtung Bukarest-Otopeni.

Annegret Hofmann



1.5.78

1.5.78 „Verdienstmedaille der DDR“

an den Genossen

Flugkapitän Erich Metzger
für seine langjährige und erfolgreiche Tätigkeit

1.5.78 Orden „Banner der Arbeit“

an die Besatzung

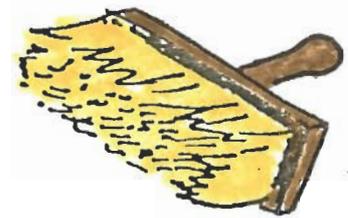
Flugkapitän Achim Stiebritz

2. Flugzeugführer Christoph Sommer

Navigator Heinz Lindner

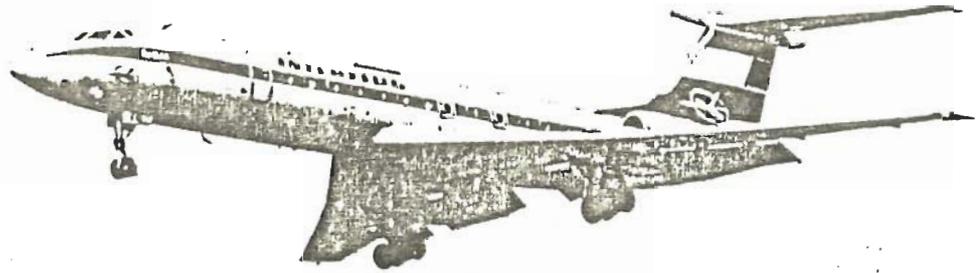
für die hervorragende Beherrschung einer komplizierten Situation

BLOCK.F
5. Juni



- Übergabe an den BT Flugbetrieb
- ca. 5000 freiwillige Arbeitsstunden wurden von den Nutzern des Gebäudes bis zur Übergabe geleistet;
- Die Flugstaffel TU - 134 erhält 6 Räume
- anfallende Renovierungsarbeiten im Objekt werden von den Kollegen in Eigenleistung selbst durchgeführt.

79 10 Jahre TU-134 im Linienflugeinsatz



bei der INTERFLUG



Silber: Fkpt. H. Materna
Fkpt. E. Metzger

Bronze: Fkpt. A. Stiebritz
Fkpt. H. Krüger

Die Flugstaffel TU - 134 hat sich in den 10 Jahren des Einsatzes im Linien-, Charter- und Meeseflugverkehr, sowie bei Rettungs- und Sonderflügen und Solidaritätsflügen nach überstandenen Anfangsschwierigkeiten bei der IF ausgezeichnet bewährt. Die Genossen der Flugstaffel haben sich mit guter Flugdurchführung das Vertrauen der Passagiere des In- und Auslandes erworben. Im dritten Jahrzehnt des Bestehens unserer Republik ist die Flugstaffel TU-134 zu einem wichtigen Faktor im Luftverkehr geworden.

- Jan. INTERFLUG kaufte TU - 134A Simulator
01. Mai Auszeichnung des Kollektivs der Flugstaffel TU - 134 als " Bestes Kollektiv " im sozialistischen Wettbewerb " Flugauftrag DDR - 30 " mit dem Wanderwimpel
22. Mai Indienststellung des Flugzeuges DM - SCS
- Auszeichnung der 5. Fluggruppe mit dem Ehrenwimpel der Kreisleitung ZOV der SED anlässlich des 30. Jahrestages der DDR.



Flugauftrag DDR-30



Wir erfüllen unseren Auftrag
zur Stärkung unserer
Republik

- Erfüllung der Ausbildungsaufgaben
- Jeder Flugauftrag ein Parteauftrag
- Gute Leistungen bei der Erfüllung der Wettbewerbsziele
- Hohe Beteiligung in der Neuerungsbewegung
- Patenschaftsverträge mit anderen Produktionsabteilungen
- Ausarbeitungen von Ausbildungsprogrammen für das Simulatortraining
- Keine selbstverschuldeten Vorkommnisse zulassen
- Anfertigung von Lehrmaterial für das Fachkabinett TU-134



SED

BETRIEB

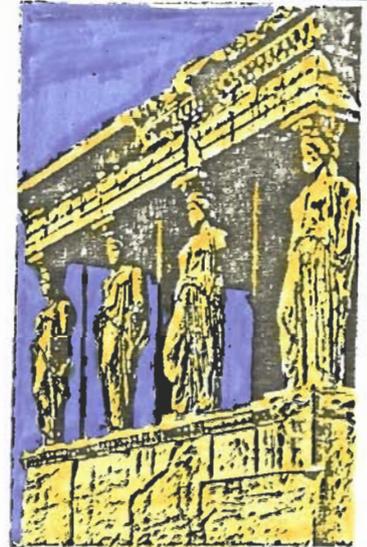
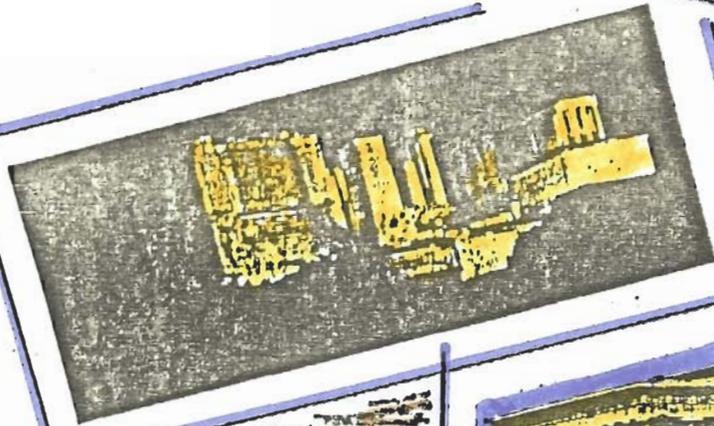
FDGB

FDJ

Linienöffnung

Berlin - Athen - Berlin

am 02.06.1979

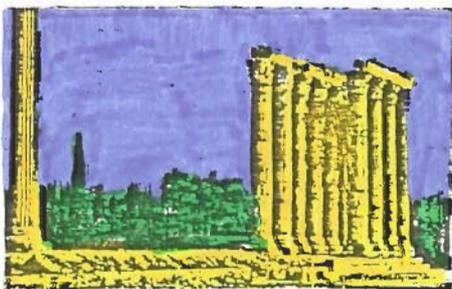


Froh beschwingt und in guter Stimmung erschien die Besatzung
Fucik, Langrock, Lange, Hilbig

am Flughafen und stürzte sich auf die Flugvorbereitung, um den Erstflug pünktlich und in guter Qualität durchführen zu können. Aber der Arbeitseifer wurde gleich durch das geflügelte Wort "Flow control" entscheidend gebremst. Doch solche "Kleinigkeiten" warfen uns nicht um und setzten nur weitere Initiativen frei. Nach kurzen Flugplanänderungen ging es dann, leicht verspätet, los.

Das Wetter war mit uns, so daß wir bereits beim Anflug die Sehenswürdigkeiten der alten und neuen Stadt sehen und bewundern konnten.

Von der INTERFLUG war kein "großer Bahnhof" vorbereitet. Nur der Repräsentant, Genosse Schulz, war an Bord. Als wir jedoch gelandet waren und zum Abstellplatz rollten, mußten wir feststellen, daß das in Athen offensichtlich nicht bekannt war. Neben offiziellen Vertretern des Flughafens, dem Botschafter und Presseattache einschließlich der Presse des Landes, waren auch die Pioniere der Botschaft anwesend und beglückwünschten uns zur Linienöffnung. Da wir das Improvisieren bei INTERFLUG gelernt haben, wurde aus "Nichts" allerhand gemacht. Nachdem wir auch ein Präsent (Metaxa) erhalten hatten, wurde der Rückflug zwar etwas verspätet, aber ohne Vorkommnisse angetreten.



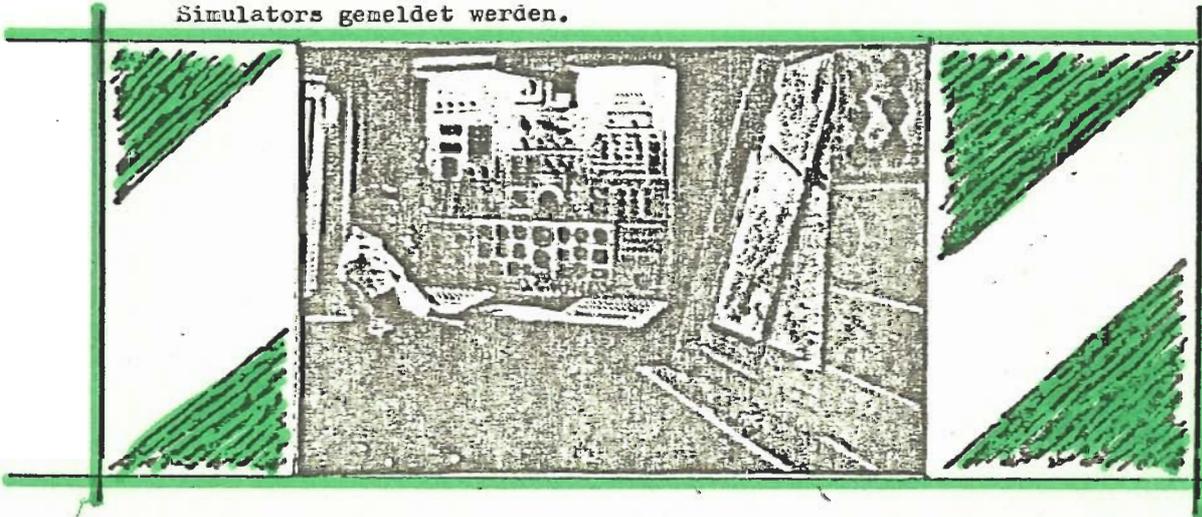
KURS 80



Das Jahr steht ganz im Zeichen der Vorbereitung des X. Parteitages der SED. Die Verpflichtungsbewegung läuft unter der Losung: " K U R S 80 ", um die großen Aufgaben von heute und die wachsenden Anforderungen von morgen zu erfüllen.

Flugsimulator

30. Mai Dem Generaldirektor der INTERFLUG, Genossen Dr. Henkes, konnte die einen Monat vorfristig beendete Montage des TU - 134 A-Simulators gemeldet werden.



01. Sept. In einer kurzen Feierstunde konnte der Simulator TU - 134 für den technischen Betrieb von den sowjetischen Spezialisten übernommen werden.

04. Juni Indienststellung des Luftfahrzeuges DM - SCR

20. Dez. Die Besatzung des Fkpt. K. Kretschmar

2. FF Ch. Hellmich

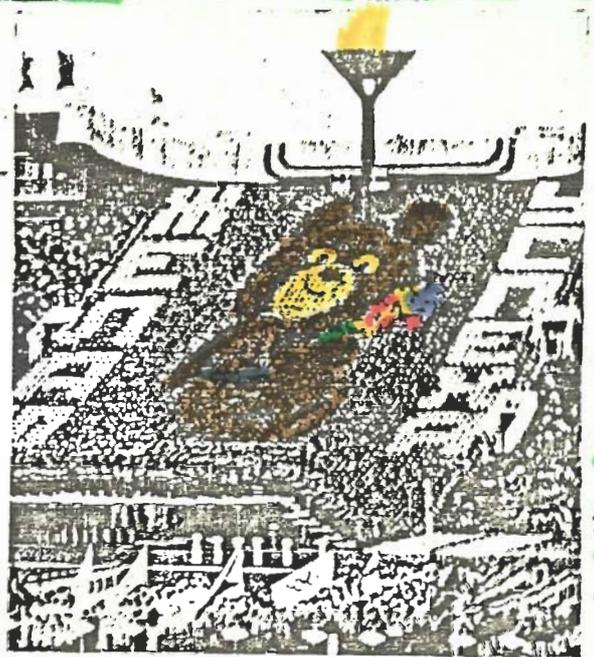
Nav. K. Schaal

verhindert mit Mut, Initiative und fliegerischer Meisterschaft einen terroristischen Anschlag auf ihr Luftfahrzeug.

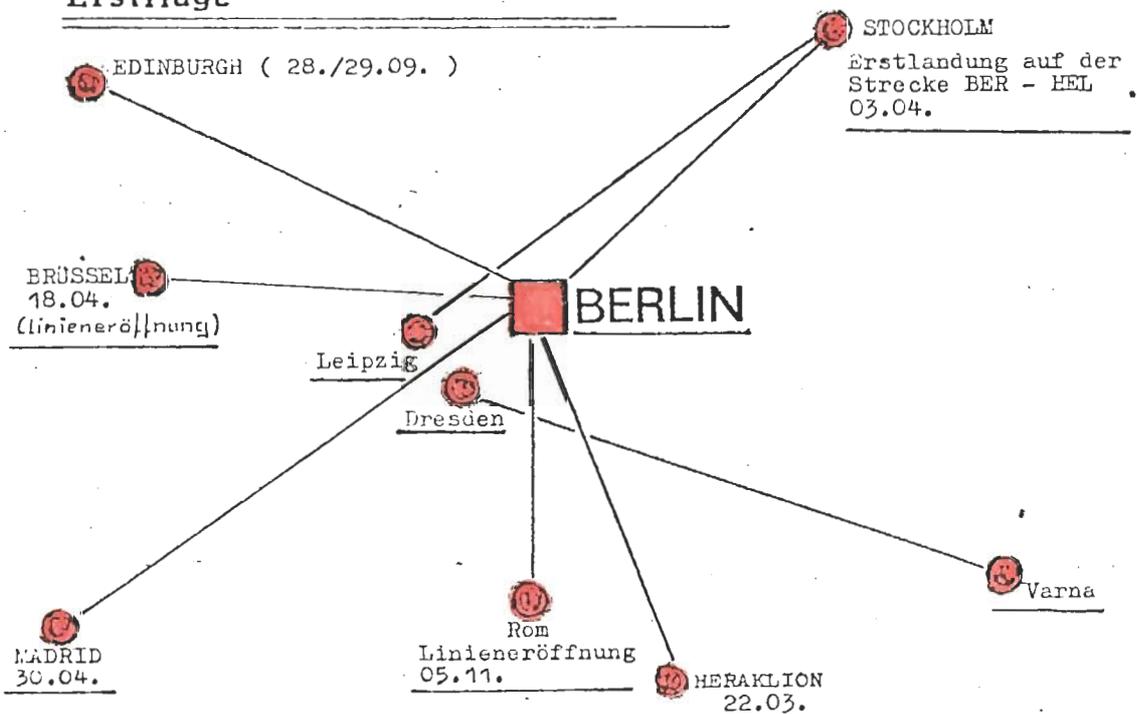


DIE MOSKAUER OLYMPIADE

Jeder von uns erwartete mit Spannung die Zeit der Olympischen Spiele in Moskau. Besonders aufregend war es in diesem Jahr, denn diesmal waren auch wir in der Zeit vom 10. Juli bis 03. August im Rahmen des Sonderflugverkehrs mit unserem Fluggerät am Transport der Aktiven beteiligt. Die Flüge führten nach Moskau, Leningrad, Tallin, Kiew und Minsk. Sorgfältig wurden diese Flüge in jeder Fachabteilung vorbereitet. In der Maschine begrüßten wir die Mannschaften der DDR und anderer Staaten. Große Erwartungen konnten auf den Gesichtern der Sportler und Betreuer abgelesen werden. Durch unseren Service gaben wir ihnen unsere Wünsche für ein erfolgreiches Abschneiden mit auf den Weg. Die Erwartungen wurden durch den siegreichen Kampf in den Disziplinen erfüllt. Sie gaben das Beste und vertraten unsere Republik in würdevoller Form.



Erstflüge



X. Parteitag der SED Berlin, Hauptstadt der DDR vom 11. bis 16. April 1981



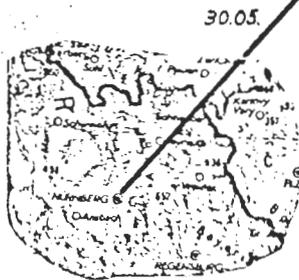
April Sonderflugverkehr anlässlich des X. Parteitages der SED

10. Juni erstmalige Verleihung der Ehrenplakette

" Otto L I L I E N T H A L "

Silber:	Fkpt. E. Metzger
Bronze:	Fkpt. A. Stiebritz
	Fkpt. O. Theil
	Fkpt. H. Langrock
	Fkpt. J. Streit
	Nav. H. Wiedorn

Erstflüge



Nürnberg



Thessaloniki

11.04.
Rhodos

Effektiver Kraftstoffverbrauch zum Nutzen unseres Luftfahrtunternehmens



Berlin, den 22.09.1981

Kollektiv
Flugstaffel TU- 134

Das Kollektiv der Flugstaffel TU- 134 hat dem Problem der Einsparung von Flugkraftstoff im Jahre 1980 große Aufmerksamkeit geschenkt.

Durch bewusstes persönliches Engagement jedes Einzelnen wurde der Flugkraftstoff nach dem Prinzip der strengsten Sparsamkeit verwendet und der Planwert eingehalten.

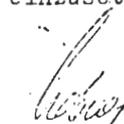
Für die hervorragende Leistung wird dem Kollektiv der Flugstaffel TU- 134 Dank und Anerkennung ausgesprochen und eine Prämie in Höhe von

14.500,— Mark

überreicht.

Mit der Prämierung wird der Wunsch verbunden, auch weiterhin alle Potenzen zum Nutzen unseres sozialistischen Luftverkehrsunternehmens einzusetzen.


B G L


Direktor


B F O

HOHE STAATLICHE AUSZEICHNUNG



Für ihr entschlossenes und umsichtiges Handeln bei der Abwehr eines terroristischen Anschlags auf ein Linienflugzeug der INTERFLUG wurden am 07.10.1981

Flugkapitän Klaus Kretzschmar

mit dem "Vaterländischen Verdienstorden" in Silber,

Verkehrsflugzeugführer Christian Hellmich

Flugnavigator Karl Schaal

mit dem "Vaterländischen Verdienstorden" in Bronze ausgezeichnet.



Klaus Kretzschmar



Karl Schaal



Christian Hellmich

Jeder für jeden Flug mit guter Bilanz

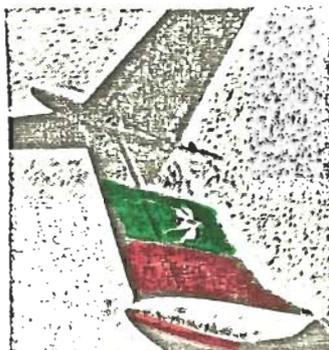
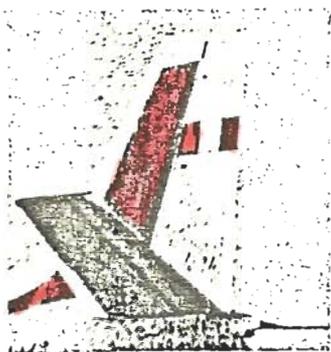
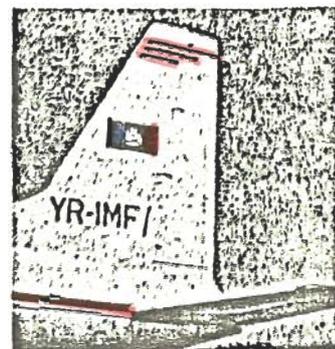
1982



01. März



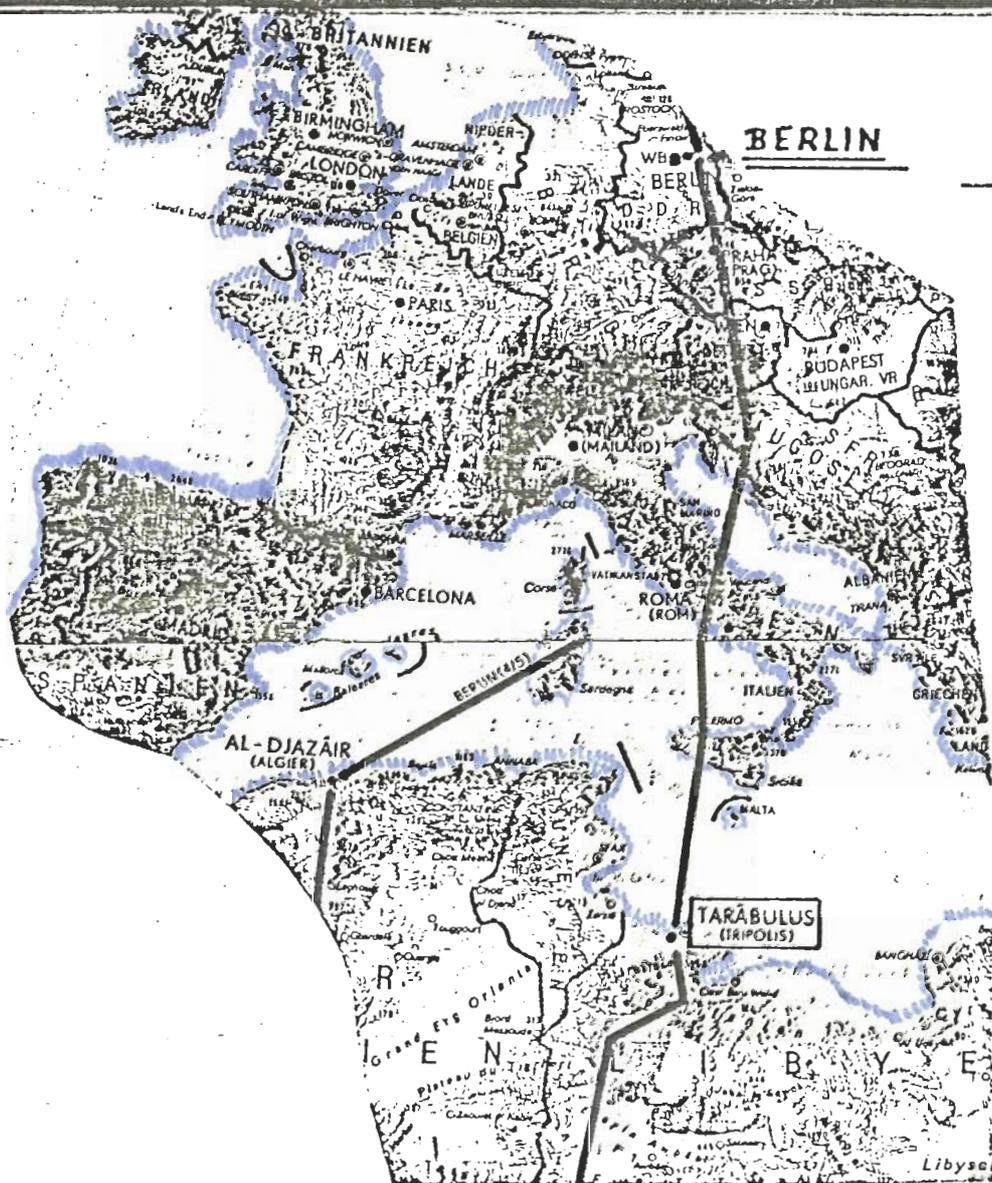
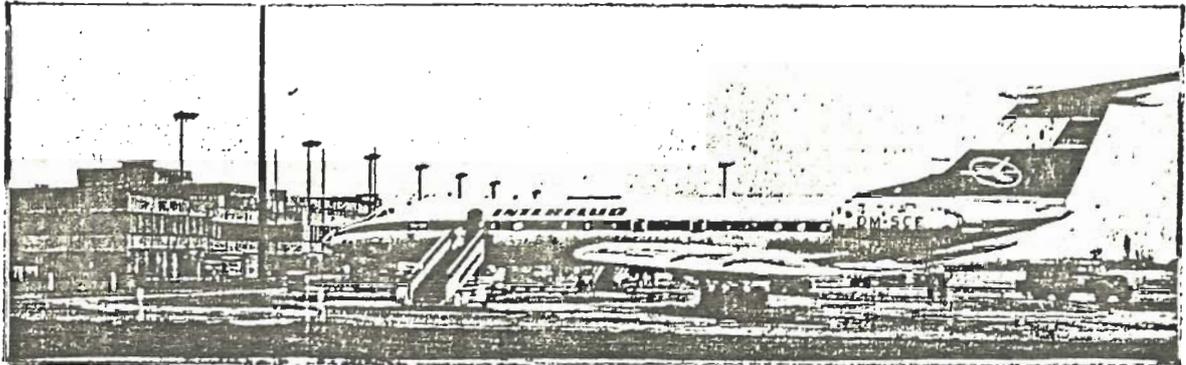
Nutzung des gemeinsamen Ausbildungs-
zentrums der Luftfahrtgesellschaften
der RGW - Staaten in Uljanowsk
durch die I N T E R F L U G .



Neu im Streckennetz

Linienöffnung

BERLIN-LIUBLJANA-TRIPOLIS

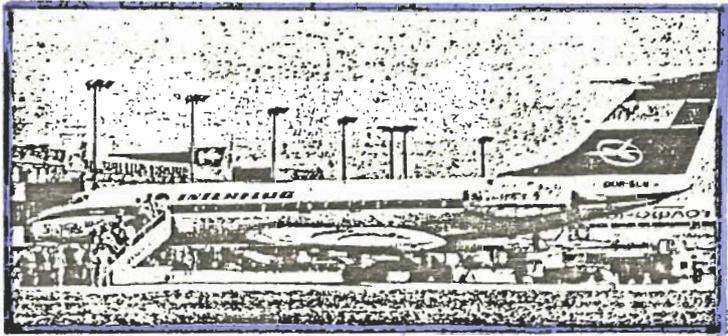


01.4.1982

1983

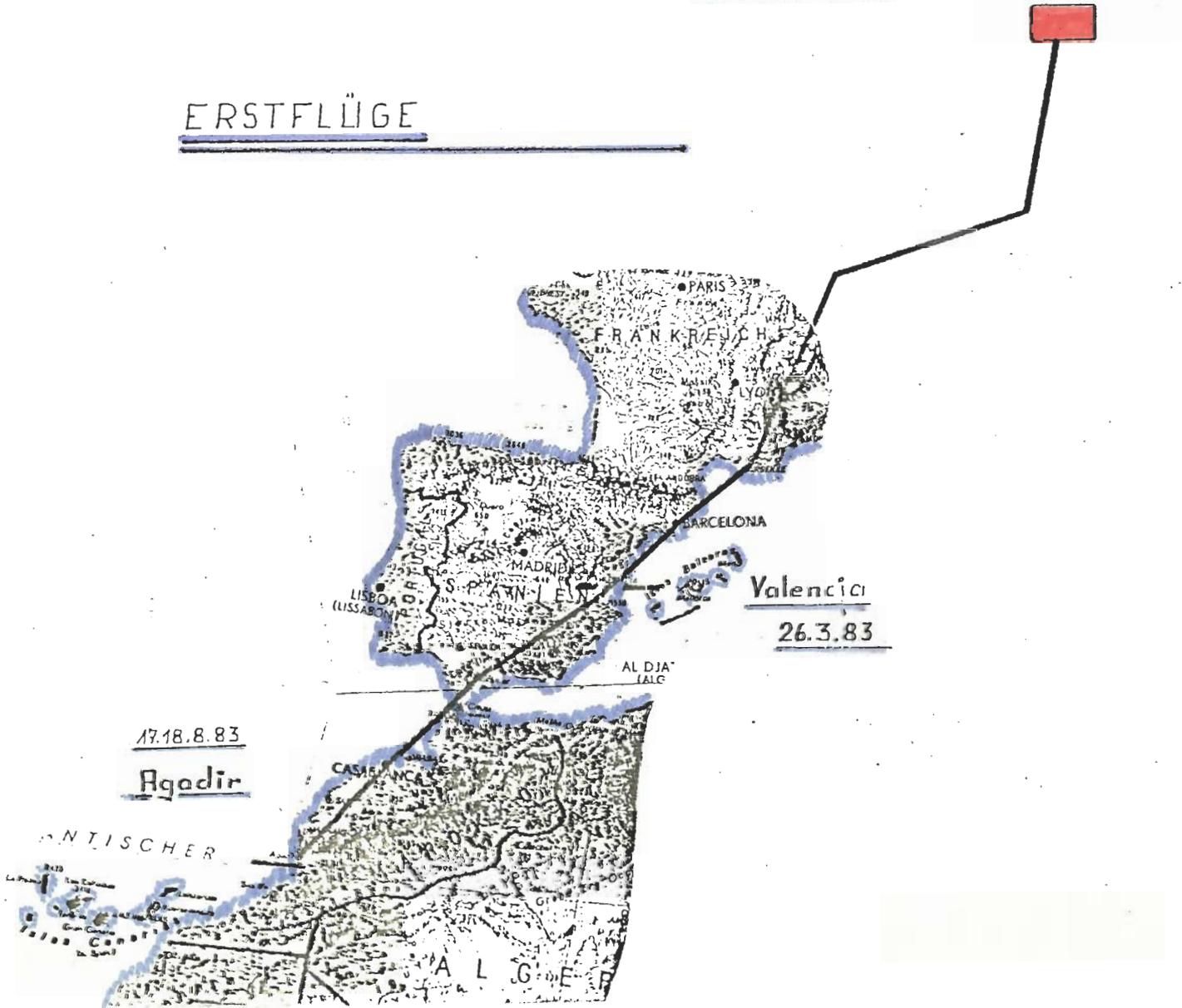


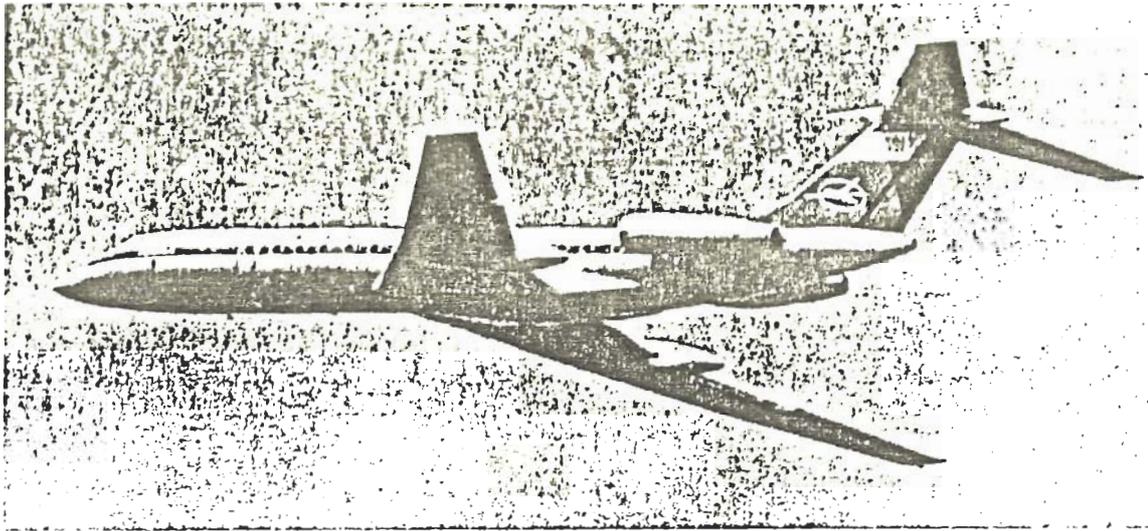
Karl-Marx-Jahr



BERLIN

ERSTFLÜGE





QUALITÄTS PASS

für hervorragende fliegerische Leistungen

erstmalig verliehen am 01.03.1983

BPO-Sekretär

Dezitor

BGL-Vorsitzender

Ag 1306/83/DTL 113 4 1043

Fkpt. Stiebritz, A.
Fkpt. Grätzsch, K.
Thämer, R.
Fkpt. Schmidt, W.
Fkpt. Nembach, W.
Fkpt. Langrock, H.
Kopp, D.
Müller, L.
Hilbig, H.
Arndt, E.
Pospich, H.

Naumann, C.
Fkpt. Makus, S.
Unbehaun, G.
Melzer, U
Fkpt. Otto, D.
Schäal, K.
Menzel, G.
Hahmann, J.
Kuyenberg, R.
Frobst, W.
Krause, W.

Büschel, G.
Stöckel
Görlitz, B.
Geisler, M.
Wiedorn, H.
Betzold
Fkpt. Krahl, M.
Twrdy, H.
Drobek, W.
Seltmann, M.
Biersack, J.



1984



WIR STELLEN UNS NEUEN, HÖHEREN ANFORDERUNGEN



INTERFLUG
DEUTSCHE
DEMOKRATISCHE
REPUBLIK

VERPFLICHTUNG

Die Beratung des fliegenden Personals des Verkehrsfluges mit dem Generaldirektor der INTERFLUG – die Fliegerkonferenz 1984 – wird uns Anlaß sein, im Betrieb Verkehrsflug, im Betriebsteil Flugbetrieb, in den Staffeln, Fluggruppen und in den Besatzungen über die sich aus der politischen, ökonomischen, fliegerischen und flugsicherheitsmäßigen Lage des Jahres 1984 heraus ergebenden Schlußfolgerungen und Aufgaben zu beraten und sie zur Richtschnur unseres Denkens und Handelns zu machen.

Wir werden die sich aus der ökonomischen Strategie für die INTERFLUG ergebenden Pflichten erfüllen und dazu beitragen, daß die DDR mit ihrem geistigen Potential und ihren materiellen Ressourcen in die Lage versetzt wird, den nötigen Leistungs- und Effektivitätsanstieg zu realisieren, um den Kurs der Hauptaufgabe und der Sicherung des Friedens auch künftig erfolgreich zu verfolgen.

Das ist unsere 1. Verpflichtung:

Wir leben und arbeiten in der DDR und im Ausland unter weltoffenen Bedingungen und damit unter der ständigen Einwirkung der gegnerischen Propaganda, Hetze und subversiver Tätigkeit.

Wir werden darum überall und gegenüber jedermann mit unserer vom Optimismus der Erbauer des Sozialismus geprägten Ideologie, voller Überzeugung, daß es sich für unsere Ziele zu arbeiten und zu kämpfen lohnt, die Republik würdig vertreten, unseren Freunden helfen und unseren Feinden wachsam, klug und entschlossen entgegentreten.

Das ist unsere 2. Verpflichtung:

Wir werden uns alle sich aus der stürmischen Entwicklung der Wissenschaft und Technik für unsere fliegerische Arbeit ergebenden Erkenntnisse, Erfahrungen, neues Wissen und Können schnell, ständig und schöpferisch aneignen und nutzen, um unsere fliegerische Meisterschaft und hohe Flugsicherheit zu erhalten und zu vervollkommen, um nur klug und entschlossen handeln zu können, so kompliziert die entstandene Lage auch sein mag.

Das ist unsere 3. Verpflichtung:

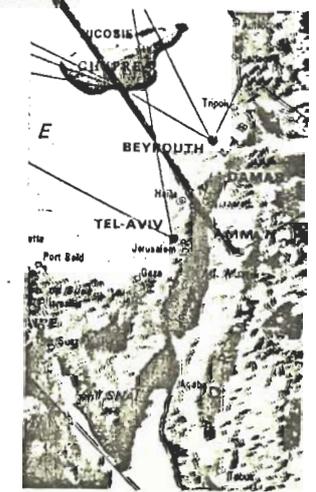
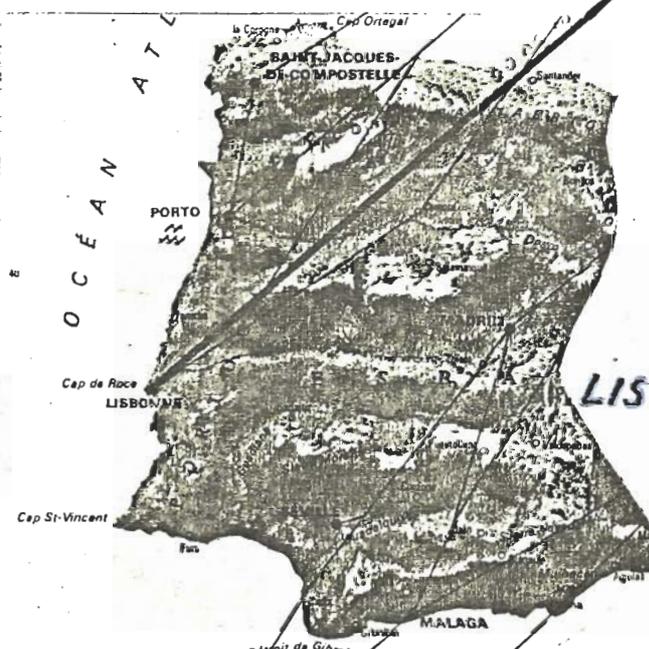
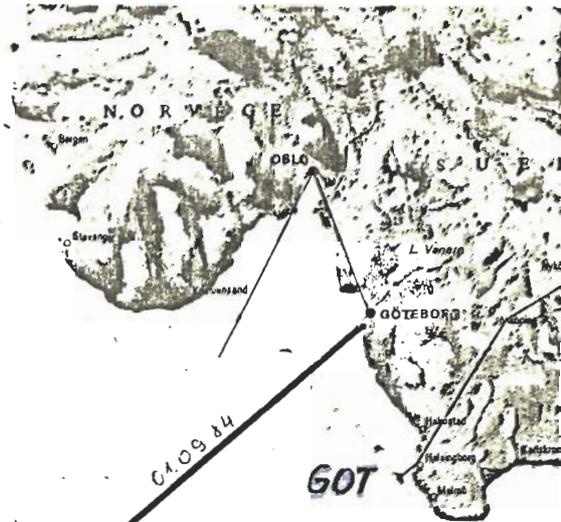
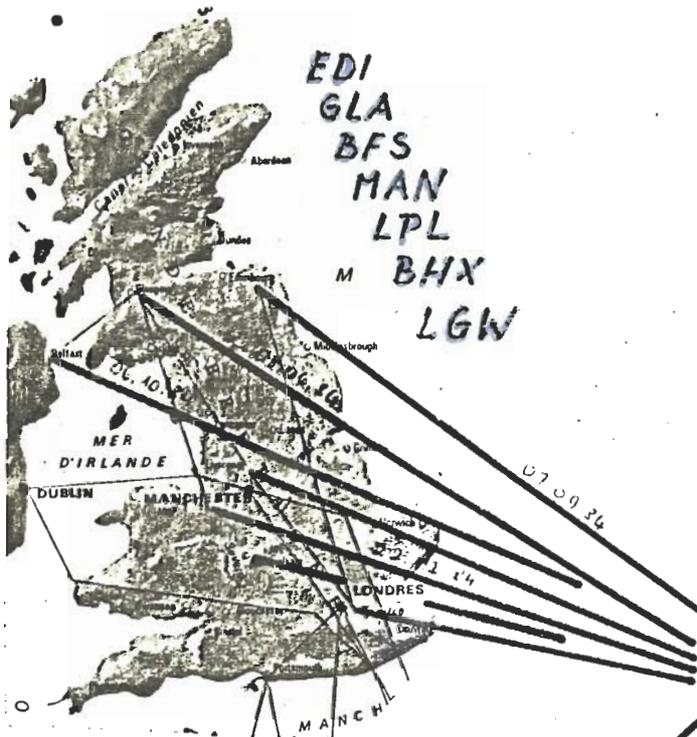
Wir wissen, daß der höchste volkswirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Effekt im Weltluftverkehr nur von einer Luftverkehrsgesellschaft zu erreichen ist, die komplex die internationalen Kundenforderungen zu günstigen kommerziellen Bedingungen erfüllt, die fliegerische und flugtechnische Meisterschaft demonstriert, die pünktlich und sicher fliegt, die ihre Passagiere vor Terroristen schützt, sie höflich und aufmerksam behandelt, sie allseitig informiert und ihnen bei Problemen hilft.

Eine solche Fluggesellschaft muß die INTERFLUG werden.

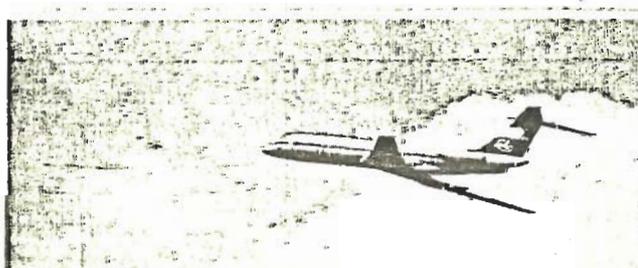
Das ist unsere 4. Verpflichtung:

ERSTFLÜGE

1984



TU134A



DEUTSCH-SOWJETISCHE FREUNDSCHAFT

FINDET IHREN AUSDRUCK

AUS-UND WEITERBILDUNG BEI FREUNDEN IN ULJANOWSK

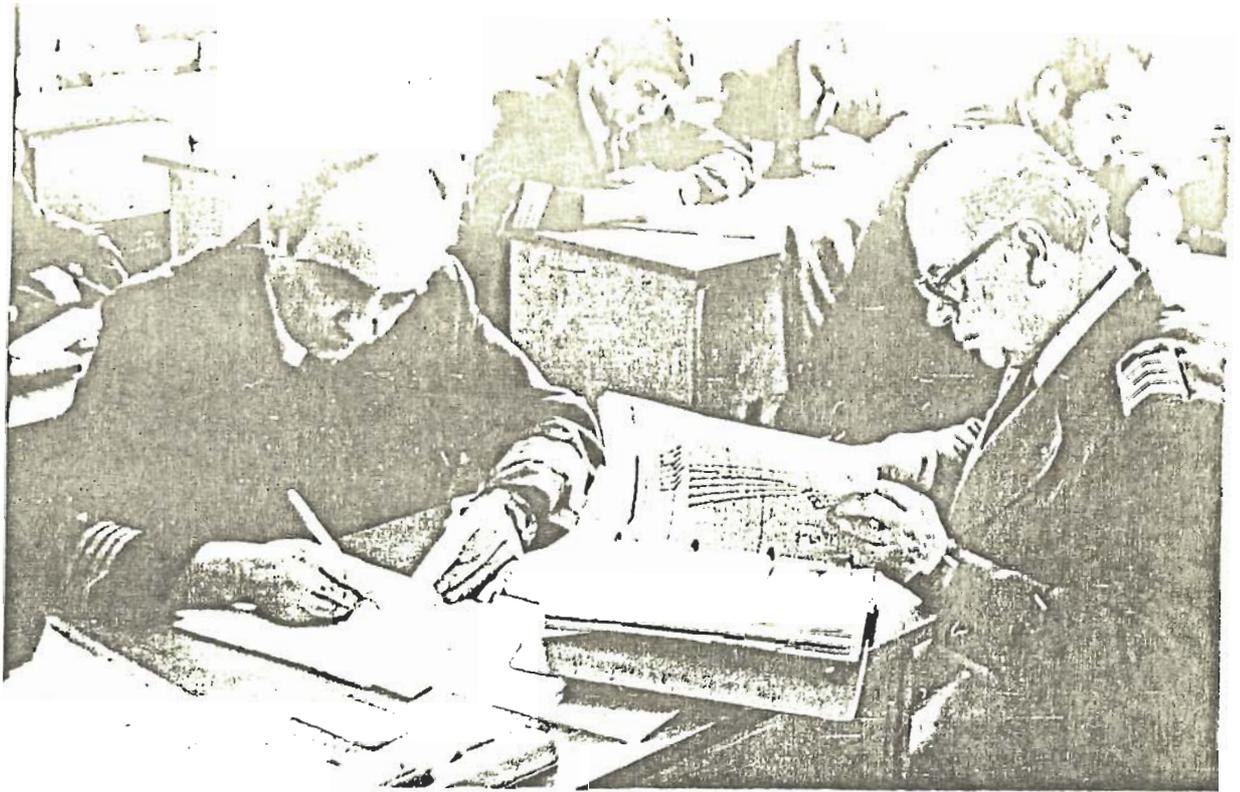
1984:

GEN.: STIEBRITZ
FUCIK
NEMBACH

SIEBERT
PROBST
VOIGT
RATZOW

AHRENS
LOBEDA
PADEL
BETZOLD
ESCHKE





ПРАВДА

26.04.1984

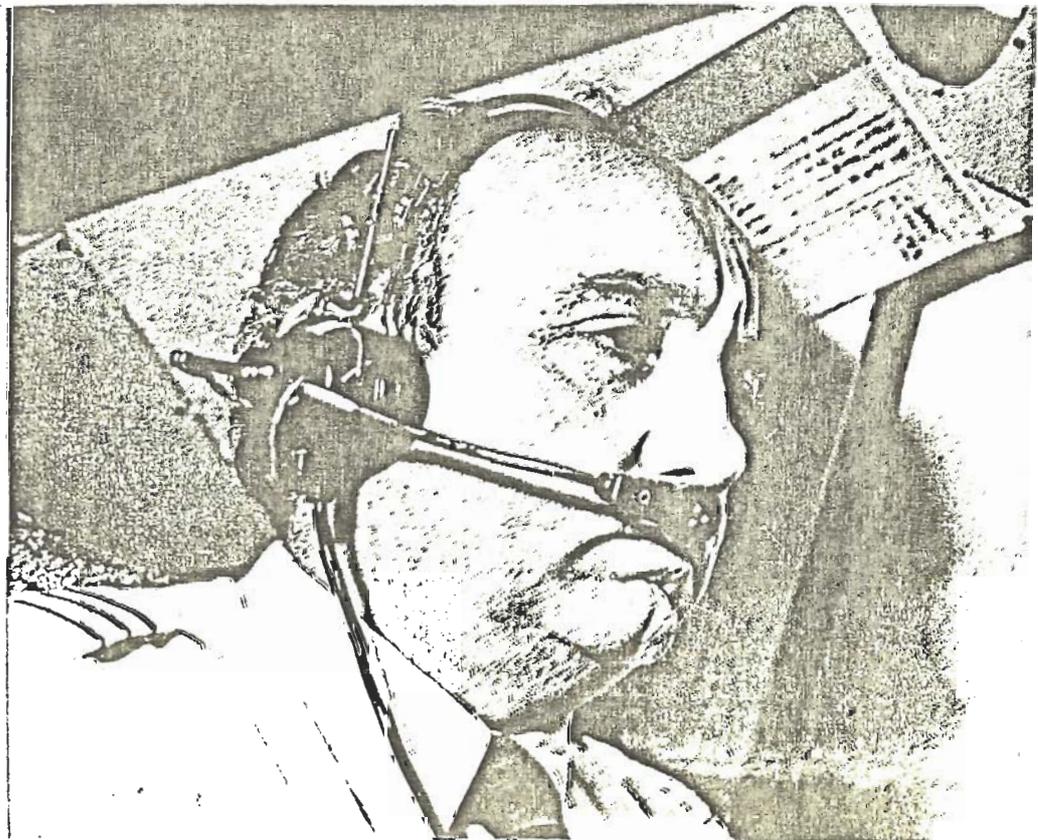
ПО СТРАНЕ СОВЕТОВ

Волжский тренажер

Специалистов гражданской авиации для социалистических и развивающихся стран готовят в ордене Ленина Центре совместного обучения летного, технического и диспетчерского персонала гражданской авиации стран — членов СЭВ. В Ульяновске вырос целый городок авиаторов — два учебных корпуса, многоэтажная гостиница, столовая, медико-санитарная часть, готов и полетом учебный аэродром, строится здание тренажерного комплекса, который будет оснащен самым современным оборудованием.

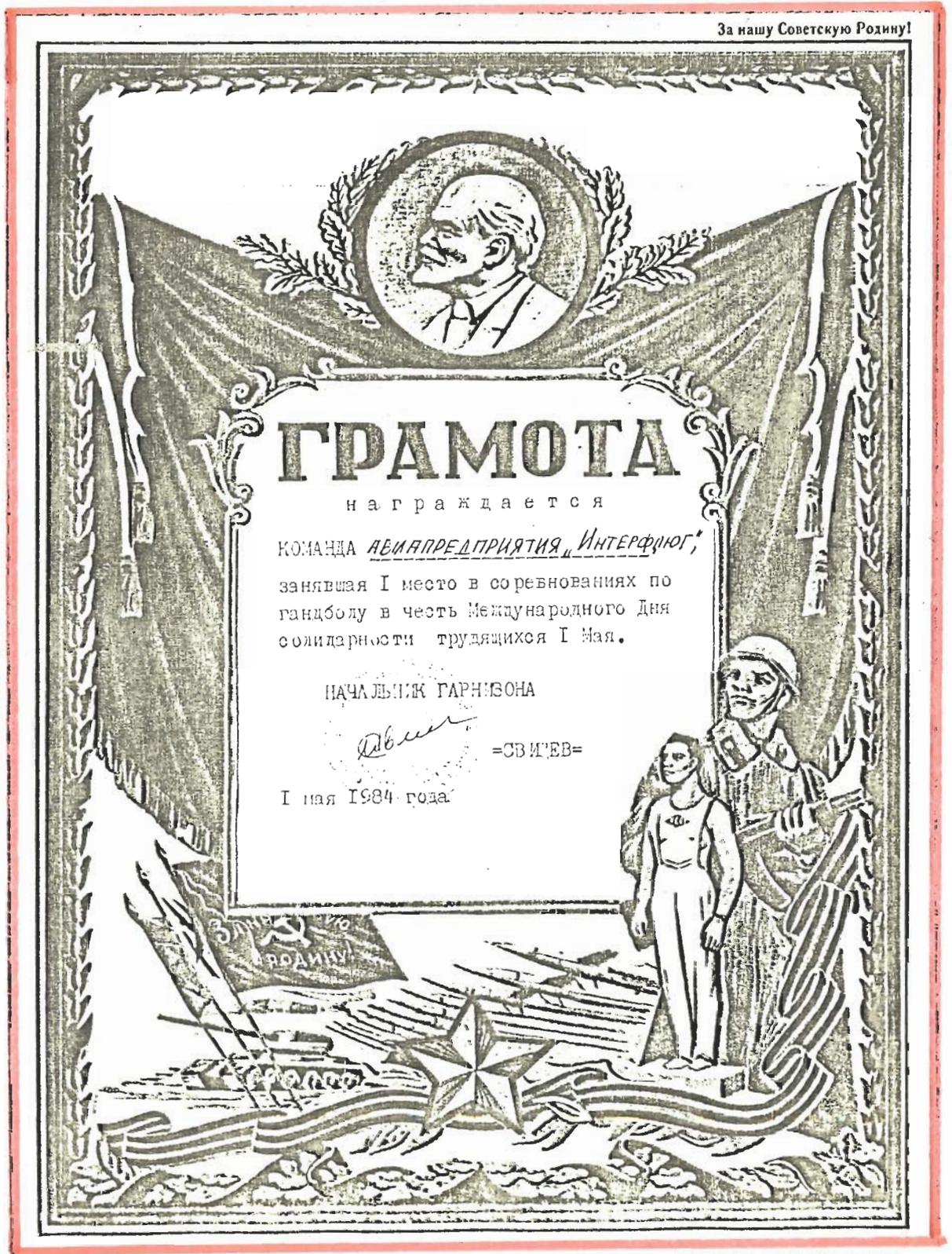
На снимке: инструктор Н. Михеев со слушателями на кафедре.

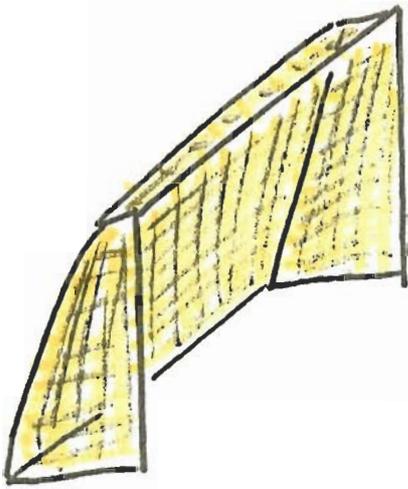
Фото В. Парадич.



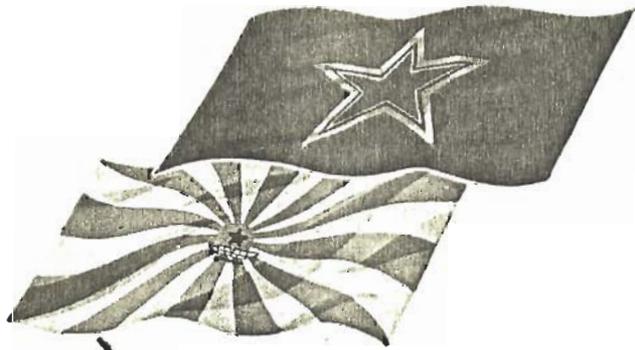
KRÄFTE MESSEN IM SPORTLICHEN
WETTSTREIT
MIT DEN
SOWJETISCHEN WAFFENBRÜDERN

За нашу Советскую Родину!





За нашу Советскую Родину!



ГРАМОТА

НАГРАЖДАЕТСЯ

За участие в спортивном соревновании по волейболу между советской командой Берлин - Карлсхорст и командой интерналов г. Берлина.

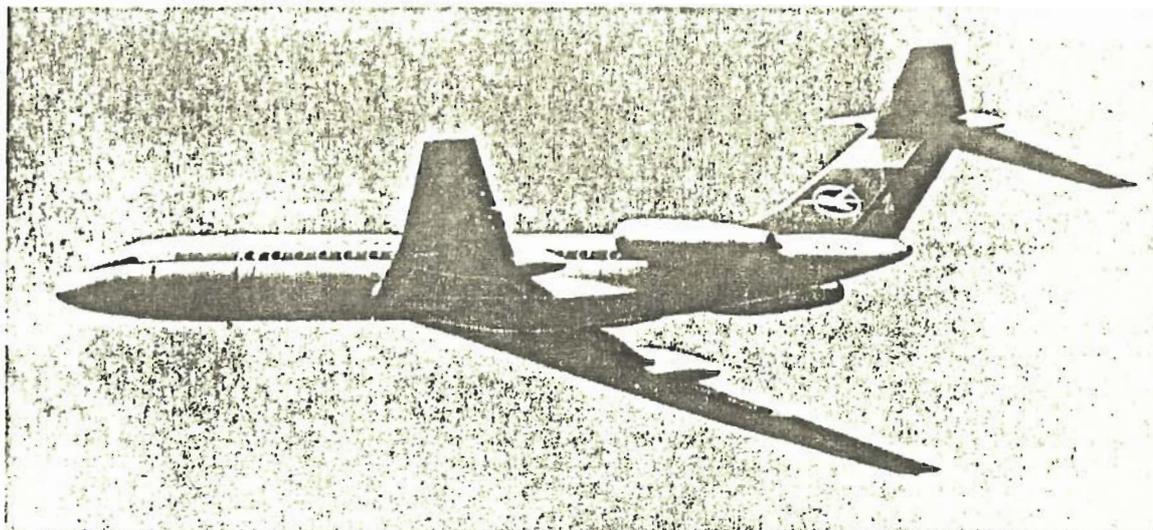
Командир *[Signature]* = ЦЕЛОВСКИИ =
Самозащит = ТАРАКАНОВ =



BETRIEB VERKEHRSFLUG

BETRIEBSTEIL FLUGBETRIEB


INTERFLUG
DEUTSCHE
DEMOKRATISCHE
REPUBLIK



QUALITÄTS 1984 PASS

für hervorragende fliegerische Leistungen

Priebritz, A.
Lindner, H.
Petzold, K.
Lukas, G.
Wild, H.
Lukas, F.
Pritzel, F.
Hilbig, H.
Streit, A.
Köster, P.
Krause, W.
Waurick, G.
Stachnick, A.

Metzger, E.
Kretschmer, K.
Höller, G.
Cito, D.
Perlick, W.
Rux, W.
Sachse, H.-D.
Heinz, D.
Kayenberg, R.
Reiche, D.
Voigt, H.-G.
Friedrich, B.
Klein, U.

Prätzsch, K.
Thümer, R.
Birnbau, K.
Schaal, K.
Wiedorn, H.
Görlitz, B.
Joppig, P.
Schmidt, W.
Lobrodinsky, L.
Biersack, G.
Karlstedt, H.
Bismarck, G.

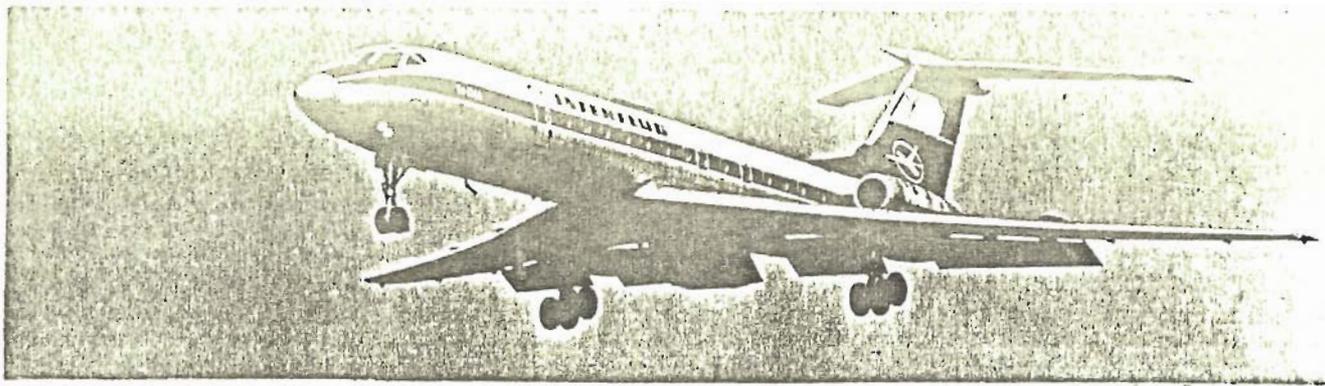
Auszeichnungen zum Tag der Werktätigen des Verkehrswesens am 10.06. 1984

• Bester der INTERFLUG

Flugkapitän	Werner Perlick
Kommandant	Winfried Franze
Flugkapitän	Guntram Müller
Kommandant	Hans-Jürgen Voigt
Flugkapitän	Fritz Lukas
Kommandant	Wilfried Gosnik
Kommandant	Dieter Otto
Flugkapitän	Konrad Schröter
Oberinstr. Nav.	Heinz Lindner
Staffelingenieur	Gerd Nietzold
Kommandant	Horst Karlstedt
Kommandant	Bernd Noack
2. Flugzeugführer	Ulrich Kühn
"	Matthias Seltmann
"	Albrecht Steinkopf
"	Peter Küster
"	Frank Prietzel
"	Axel Zeinor
Flugnavigator	Klaus Dießner
"	Karl Schaal
"	Peter Fiedler
"	Jens Sommer

• Aktivist der Sozialistischen Arbeit

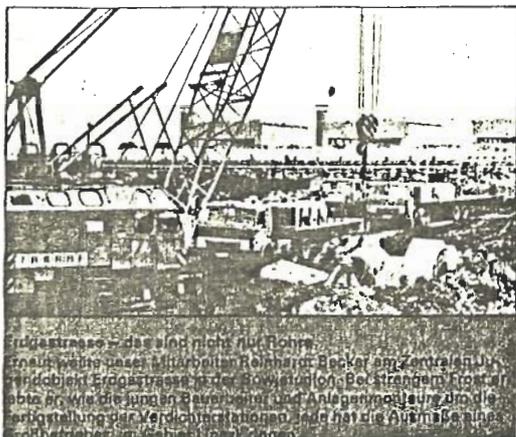
Kommandant	Klaus Birnbaum
Kommandant	Klaus-Dieter Junge
Kommandant	Joachim Lange



Liebe Kollegen
der Flugstaffel TU-134!
Ein frohes Weihnachtsfest,
viel Glück und Erfolg
sowie alles Gute im neuen Jahr
verbunden mit einem herzlichen
Dankeschön an Euch
und Eure Familien
für die im Planjahr 1984
geleistete Arbeit
wünschen die

AGL - Staffelleitung - APL

Flugstaffel TU-134 im Fernberufsverkehr



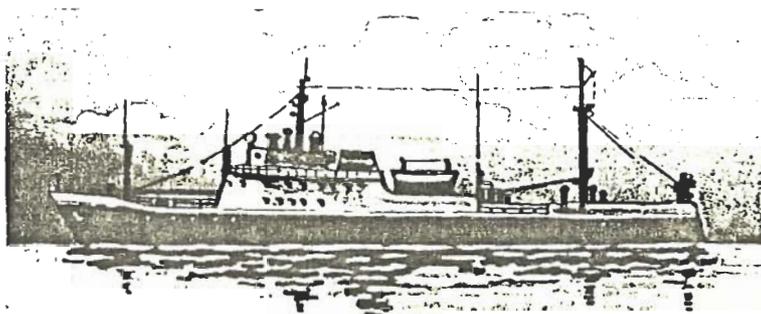
Flugstaffel - das sind nicht nur Bohr-
maschinen, sondern auch die Arbeiter, die
auf dem Bauplatz arbeiten. Bei der Arbeit
benötigen sie Transportmittel. Bei ständiger
Arbeit, wie die jungen Arbeiter, und Anlagen
zur Herstellung der Verdrichtungen, jede hat die Aufgabe, die
Arbeit zu erleichtern.

Neben der hauptsächlichen Aufgabe des Verkehrsfluges, dem Transport von Touristen, kam mit dem Daubeginn der Drushba-Trasse eine neue hinzu: der Fernberufsverkehr. Beginnend auf der Strecke Berlin - Kiew, weitete sich der Berufsverkehr auf Moskau, Lwow und Kriwoi Rog aus. Aber nicht nur das Spektrum erweiterte sich, auch die Transportleistungen wuchsen. Neben der Passagierzahl, erhöhte sich auch das Frachtaufkommen. Es waren immer mehr Ausrüstungsgegenstände zu den Baustellen zu transportieren.

Aber nicht nur der Transport von Arbeitern zu den Integrationsobjekten in der UdSSR war durchzuführen; hinzu kam der Transport von Besatzungen der Fischfang- und -verarbeitungsflotte von und zu Häfen nahe der Fanggebiete.

Unsere Staffel hatte die Aufgabe, die Besatzungen der Nordsee-/Nordatlantikflotte pünktlich zur Ablösung nach Glasgow zu bringen.

Im Jahr 1985 wurden von Januar bis November 10 Flüge zum Besatzungsaustausch durchgeführt. Dabei wurde am 15.10. erstmals PRESTWICK (PIK), ca. 50 km südwestlich von Glasgow gelegen, von der Besatzung Ritter angefliegen.



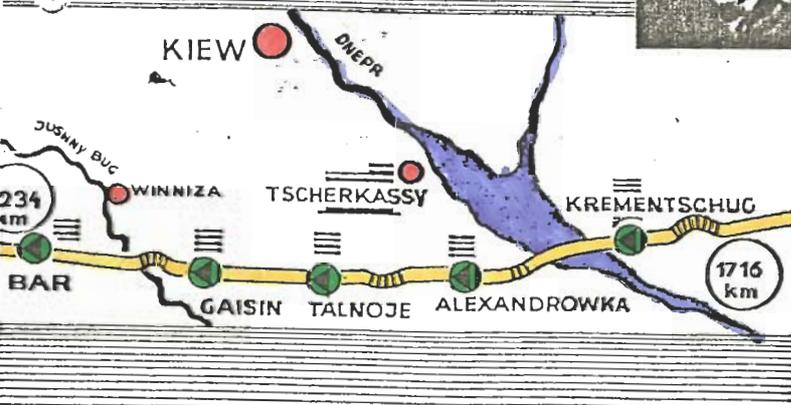


Flugverkehr zur Trasse

Die Baikal - Amur - Magistrale, die vom Komsomol unter Beteiligung von Jugendorganisationen sozialistischer Länder errichtet wird, dient der Erschließung großer Rohstoffvorkommen. Der Zentrale Jugendverband der DDR hat dabei einen Bauabschnitt an der Westgrenze der UdSSR übernommen. Die Durchführung des Berufsflugverkehrs zur Drushba-Trasse ist eine bedeutende Aufgabe für unsere Flugstaffel. Der Transport, der am Projekt beteiligten Werktätigen aus der DDR, ist ein wichtiger Beitrag zum Gelingen des internationalen Bauvorhabens. Dabei mußte nach einem regelmäßigen Plan die Strecke Berlin-Kiew-Berlin geflogen werden. Genossen der Flugstaffel TU-134(A), die sich besonders bei der Erfüllung dieser Aufgabe verdient gemacht haben, erhielten das Ehrenabzeichen.



ZENTRALES JUGENDOBJEKT DRUSHBA-TRASSE



erhält für erfolgreiches Mitwirken zur Gestaltung der sozialistischen ökonomischen Integration beim Bau des DDR-Abschnittes der Erdgasleitung Orenburg-Westgrenze der UdSSR das Ehrenabzeichen

ERBAUER DER DRUSHBA-TRASSE



Freie Deutsche Jugend

Auszeichnungen ...

- anlässlich des 1. Mai 1985 mit dem Titel „Flugkapitän“:

Gosnik, Wilfried

Karlstedt, Horst

Menzel, Gerhard

Milde, Rainer

- anlässlich des Tages der Werktätigen des Verkehrswesen
mit der „Otto - Lilienthal - Medaille“ in Silber:

Flugkapitän C. Schröter

Flugkapitän F. Lukas

... und Dankschreiben



BETRIEB VERKEHRSFLUG

UNIVERSITÄT
BERLIN

Berlin, Februar 1985

Besatzung der IP 504/505
am 7. 2. 1985

Werte Kolleginnen und Kollegen!

Bei der Durchführung des Rückfluges von SOP nach SOP kam es beim Landeanflug des Flughafens Berlin-Schönefeld zu einer komplizierten Situation. Sie haben gemeinsam mit der Flugsicherung und anderen bodenständigen Diensten die Situation gemeistert und das Luftfahrzeug sicher gelandet. Dabei ist besonders Ihre Umsicht und Besonnenheit als Cockpit- und Kabinenpersonal hervorzuheben, die bei der Vorbereitung und Durchführung der Landung notwendig wurden.

Für Ihre persönliche Einsatzbereitschaft und die gezeigten Leistungen spreche ich der

Besatzung	Kommandant Flugkapitän Probat, Werner
	2. Flugzeugführer Priezel, Frank
	Navigator Hempel, Ullrich
	MF-Schüler Sroka, Hubertus
	1. Stewardess Hofmann, Petra
	Stewardess Wagner, Katrin

meinen Dank und meine Anerkennung aus und würdige Ihre Leistung mit einer Geldprämie in Höhe von

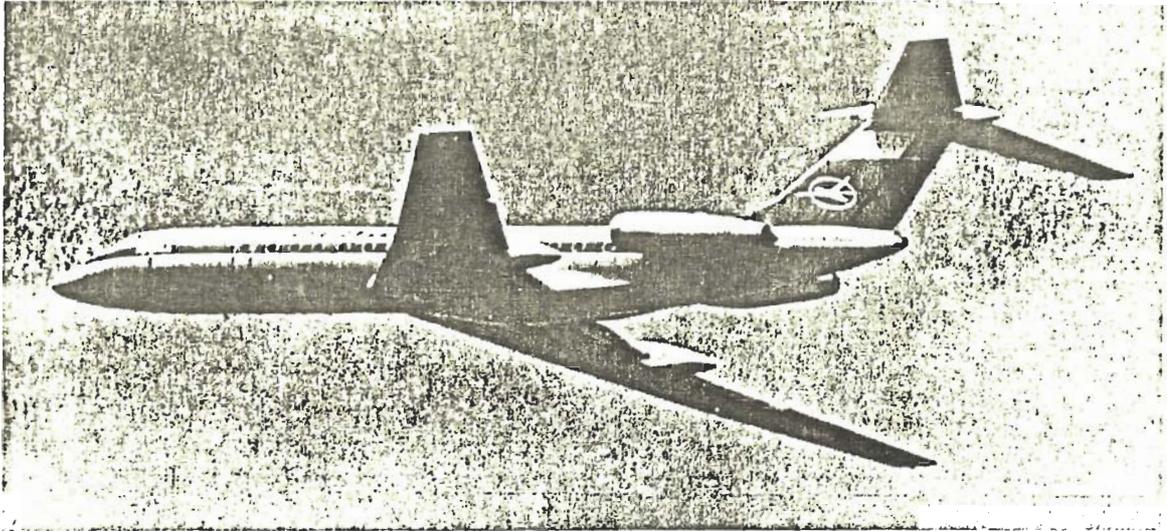
700,00 Mark.

Für Ihre weitere verantwortungsvolle Arbeit im Flugbetrieb wünsche ich Ihnen viel Erfolg und Schaffenskraft.

Z u b o
Direktor Verkehrsflug

BETRIEB VERKEHRSFLUG
BETRIEBSTEIL FLUGBETRIEB


INTERFLUG
DEUTSCHE
DEMOKRATISCHE
REPUBLIK



QUALITÄTS PASS

für hervorragende fliegerische Leistungen

Im Jahre 1985 konnten wir folgenden Genossen zu dieser Auszeichnung gratulieren:

Metzger,	Schaal,	Kamlah,	Seltmann,
Grätzsch,	Perlick,	Hilbig,	Krause,
Krüger,	Görlitz,	Joppig,	Schnicke,
Kretzschmar,	Stöckel,	Heinz,	Fritzsich,
Lindner,	Franze,	Schmidt, W.	Sommer, Ch.
Thämer,	Probst,	Sobisch,	Unbehau,
Nietzold,	Lukas,	Küster,	Gresse,
Makus,	Hempol,	Merten,	Reab,
Müller, G.	Langrock,	Reiche,	Naumann,
Zeiner,	Müller, L.	Voigt, H.-J.	Zimmermann.

Unsere Flugmillionäre

über 9 Mio. km

Streit, J.
Lehmann, D.
Albert, G.
Wiedorn, H.

über 8 Mio. km

Wetteke, R.
Krause, W.
Langrock, H.
Lahmann, G.

über 7 Mio. km

Kulke, K.
Weber, R.
Sachse, H-D.
Kretzschmer, G.
Nauendorf, R.
Jagenholz, J.
Lukas, F.
Schröter, C.
Nakus, S.
Biersack, A.
Nembach, W.
Otto, D.

über 6 Mio. km

Metzger, E.
Maurick, S.
Kunze, R.
Stachowiak, A.
Siebert, W.
Twrdy, H.
Probst, W.
Pospich, H.
Joppig, P.
Schaal, K.
Hübler, H.
Reiche, D.
Karlstedt, H.
Hilbig, H.
Stiebritz, J.
Birnbäum, K.
Krahl, M.
Duchner, E.
Böhm, J.
Fucik, C.

Durchsetzung der führenden Rolle unserer Partei



Seit der Bildung der Flugstaffel TU - 134 im Jahre 1969 bis Ende des Jahres 1983 hatte sich der Personalbestand mehr als versechsfacht. Von den 143 Angehörigen unseres Kollektivs sind 135 Mitglieder der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands.

Schon allein dieser hohe Grad der Organisiertheit unserer Staffel ist ein Garant für die Durchsetzung der führenden Rolle der Partei. Fast alle Genossen arbeiten in Funktionen innerhalb und außerhalb unseres Betriebes und helfen, die Beschlüsse unserer Partei zu realisieren.

Die entscheidenden Impulse für die Besetzung der ehrenamtlichen Funktionen gehen von der Parteileitung aus. Somit ist gewährleistet, daß die bewußtesten Kommunisten auch an der Spitze solcher Massenorganisationen wie, dem FDGB, der DSF oder aber in verantwortungsvollen Parteifunktionen, wie z.B. des Gruppenorganisations- oder Zirkelleiters, stehen.

Die Durchsetzung der führenden Rolle der Partei dokumentiert sich darüber hinaus auch in der Bestätigung aller Kader in staatlichen Funktionen. So wurde und wird beraten: der Einsatz in das NSW, die Schulung zu Kommandanten und Fluglehrern, der Einsatz als Gruppenleiter, sowie auch der Staffelleitung.

Weiterhin beschäftigt sich die Parteileitung mit Vorschlägen zu Auszeichnungen als "Kollektiv der sozialistischen Arbeit", als "Aktivist der sozialistischen Arbeit", Flugkapitän und Bester, mit der Verteilung der Prämiegelder, besonders der Jahresendprämie.

Abgesichert ist auch die Teilnahme der Leitung an Kadergesprächen und das Mitspracherecht bei besonderen Vorkommnissen.

Regelmäßig haben die Staffelleitung und die anderen gesellschaftlichen Funktionäre Rechenschaft über ihre geleistete Arbeit vor der Parteileitung oder der AFG-Versammlung abzugeben.

Erfreulich ist die Tatsache, daß besonders nach dem IX. Parteitag der SED ein großer Aufschwung in der Masseninitiative in unserer Staffel zu verzeichnen war.

Träger dieser Initiative war in erster Linie der Staffelleiter, der damit auch seiner Rolle als politischer Leiter voll gerecht wurde. So entstand in unserer Staffel ein kollektiv - schöpferischer Plan, der einen großen Teil unserer Genossen zur Mitarbeit an der Lösung der verschiedensten Probleme unserer Staffel verpflichtete.

Die Erarbeitung dieses Planes erleichterte darüber hinaus auch die Leitungstätigkeit in entscheidendem Maße.

In dem Bestreben, die Qualität des Transportprozesses zu verbessern, wurde in unserer Staffel ein Qualitätsnachweis eingeführt, der besonders bei der Flugauswertung und bei der Wettbewerbsführung zum



- 2 -

Tragen kommt. Im Ergebnis dessen konnte im Jahre 1983 an 35 Genossen der Qualitätspaß für hohe fliegerische Leistungen vergeben werden.

Wenn hier gesagt wurde, daß der Staffelleiter seiner Rolle als politischer Leiter gerecht geworden ist, so muß das auch von den Gruppenleitern gesagt werden. Das äußert sich sowohl in der Vorbereitung als auch in der Durchführung des Gruppentages, sowie in der Leitung der Gruppe. So wird bereits bei den Gruppenleitungsberatungen in enger Zusammenarbeit mit der Gewerkschaft die Gesamtheit aller durchzuführenden Maßnahmen koordiniert und die politische Linie festgelegt. Für alle diese Maßnahmen fühlt sich der Gruppenleiter voll verantwortlich. Er organisiert darüber hinaus den Titelkampf, den Wettbewerb, den Kampf um den Titel "Bereich der vorbildlichen Ordnung und Sicherheit, sowie um den Titel "Kollektiv der DSF". Häufig beginnt der Gruppenleiter den Gruppentag mit einer politischen Einleitung und nimmt auch aktiv Einfluß bei der Durchführung der gesellschaftlichen Maßnahmen.

Schwierigkeiten hatte die Parteileitung bei der Aufgabe, den Plan zu kontrollieren. Die Parteileitung hat zwar alle Anstrengungen unternommen, um die uns gestellten Planaufgaben zu erfüllen, stieß aber bei ihren Bemühungen nicht auf das notwendige Verständnis in übergeordneten Betriebsabteilungen. Heute ist dieses Problem zufriedenstellend gelöst und in Verbindung mit den bisherigen Erfolgen sichtbarer Ausdruck dafür, daß es gelungen ist, die führende Rolle der Partei in unserer Staffel durchzusetzen.



Wettbewerb und Titelkampf in der Flugstaffel

Am 01. April 1969 begann die Flugstaffel mit der Teilnahme am sozialistischen Wettbewerb und gleichzeitig verpflichtete sich das Kollektiv, am Titelkampf um den Ehrentitel " Kollektiv der sozialistischen Arbeit " teilzunehmen. Hauptinhalt des ersten Wettbewerbsprogrammes war die Einführung des Flugzeuges in den Liniendienst, Sicherheit und Ordnung, Erarbeitung der Dokumente für die Flugdurchführung, Kraftstoffverbrauchsmessungen im Fluge usw. Da aufgrund der Staffelstärke noch keine Gruppen bestanden, wurde der Titelkampf im Rahmen der Staffel bis 1970 geführt. Zu diesem Zeitpunkt waren auch die Stewardessen noch in die Staffel integriert und in die Programme einbezogen. Die Wettbewerbsprogramme wurden deshalb erweitert um solche Aufgabenstellungen wie:

- Verbesserungen und Verschönerungen am Flugzeug (Vorhänge, Container usw.)
- Bildung einer FDJ - Gruppe.

Im Oktober 1969 erhielt die Staffel den Auftrag von der Betriebs- und Parteileitung, eine forcierte Ausbildung von Besatzungen zur Gewährleistung des termingerechten Einsatzes und verstärktem Einsatz der TU - 134 im Liniendienst. Die bereits bestehenden Wettbewerbsverpflichtungen wurden ergänzt um die Aufgaben der theoretischen und praktischen Ausbildung. Mit Beendigung des Planjahres 1970 stellte das Kollektiv erstmals den Antrag auf Zuerkennung des Ehrentitels " Kollektiv der sozialistischen Arbeit " und wurde zum 1. Mai 1971 mit diesem Ehrentitel ausgezeichnet.

Da sich der Personalbestand weiter erhöhte, wurden in der Staffel zwei Gruppen gebildet, die ab 1971 als getrennte Kollektive den weiteren Titelkampf fortsetzten. Da sich der Flugzeugpark weiter vergrößerte und damit auch der Personalbestand weiter zunahm, wurde 1972 die dritte Gruppe, 1975 die vierte Gruppe, 1977 die fünfte Gruppe und 1979 die sechste Gruppe gebildet. Die Zielstellungen in den Wettbewerbskonzeptionen waren in erster Linie auf die Aufgabenstellungen für die Staffel gerichtet. So spielte neben der Sicherheit, Ordnung und Disziplin die Frage der Ausbildung sowie der Neuererarbeit eine entscheidende Rolle. Nachdem 1972 noch jede Gruppe eine eigene Wettbewerbskonzeption hatte, haben sich die Gruppen danach geeinigt, ein gemeinsames Programm aufzustellen. Das trifft auch für die Kampfprogramme zur Titelverteidigung zu.

Welche Probleme gab es beim Titelkampf und in der Wettbewerbsführung?

Zu Beginn des Titelkampfes gab es noch keine festen Besatzungen.

Wettbewerb und Titelkampf in der Flugstaffel

- 2 -

Diese Tatsache wirkte sich sehr negativ aus. Besonders unter dem Aspekt " sozialistisch Leben " gab es große Schwierigkeiten. Das kulturelle Leben konnte ohne festen Zusammenhalt nicht verwirklicht werden. Dieser Punkt wurde auch auf der ersten Verteidigung kritisiert und war mit ausschlaggebend für die Gruppenbildung in der Staffel. Aber auch nach der Gruppenbildung war dieses Problem nicht abgestellt; im Gegenteil, ein neues - häufiger Wechsel in den Gruppen kam hinzu. Aufgrund der Erfahrungen, die auch in unserer Staffel gesammelt wurden, wurde die Abt. FO gegründet. Aber auch dadurch konnte das Problem nicht vollständig geklärt werden. Trotzdem hat die kulturelle Betreuung und künstlerische Selbstbetätigung in den Jahren einen gewaltigen Fortschritt gemacht.

Auch die Fragen der Patenschaftsarbeit spielten in unserem Kollektiv bereits von Beginn an eine große Rolle. 1970 wurden die Verträge zwischen den Besatzungen:

Gemeinhardt/ Wagner und OZ
Arndt und Flugsicherung

abgeschlossen.

1983 bestanden folgende Patenschaftsverträge:

- 1. Gruppe - Flugsicherung
- 2. Gruppe - Kinderkombination Schwalbenweg
- 3. Gruppe - Wartungsbereich III
- 4. Gruppe - Sicherheit und Ordnung
- 5. Gruppe - Schulklasse der POS " Arthur Pieck " in Schönefeld
- 6. Gruppe - 1. Gruppe Kabinenpersonal

Die Erfahrungen aus der Patenschaftsarbeit zeigen aber eindeutig, daß Grundprobleme dadurch nicht gelöst werden konnten, die Zusammenarbeit und die menschlichen Beziehungen jedoch verbessert wurden. Die Mitarbeit jedes Einzelnen des Staffelkollektivs war am Anfang in keiner Weise gegeben. Es gab nur einen relativ kleinen progressiven Kern, meist einiger Kommandanten. Es ist uns aber gelungen, diesen Kern von Jahr zu Jahr zu vergrößern. Die Bereitschaft, daß jeder seinen Teil zum Wachsen des Kollektivs leistet, ist vor allem in den letzten Jahren wesentlich gestiegen. Heute steht nicht mehr die Frage: "wer macht mit?" sondern "Wie können die vielen Initiativen richtig gelenkt und organisiert werden?"

Wettbewerb und Titelkampf in der Flugstaffel

- 3 -

Im Wettbewerb standen die Fragen etwas anders. Die Wettbewerbskonzeptionen waren immer auf die Planerfüllung ausgerichtet, wiewohl man auch feststellen muß, daß die Kennziffern nicht bis ins Einzelne aufgeschlüsselt waren. Die Mitarbeit jedes Kollegen war dabei immer vorhanden. Sie ließ jedoch in dem Maße nach, wie die erzielten Ergebnisse anerkannt wurden. So wurde bereits in der ersten Wettbewerbskonzeption die Frage der Kraftstoffverbrauchsnormen gestellt. Die erbrachten Ergebnisse wurden aber von den Ökonomen des Betriebes in keiner Weise genutzt. Auch die Fragen der Pünktlichkeit und Aufholung von Verspätungen zog sich durch alle Konzeptionen. Eine Anerkennung gab es dafür jedoch nicht. Nicht zuletzt durch unsere Initiative wurde der Komplexwettbewerb ins Leben gerufen. Von allem Positiven was er bringen sollte, blieb jedoch nur eine recht undurchsichtige Umverteilung der entstandenen Verspätungen übrig. Trotzdem haben wir uns nicht entmutigen lassen und jedes Jahr versucht, abrechenbare Kennziffern zu finden. In der Staffel wurde sehr stark mit den Wettbewerbskonzeptionen gearbeitet. So konnte die Zahl der Flugvorkommnisse gesenkt werden. Besonders nach dem schweren Flugvorkommnis 1975 wurde die Wettbewerbskonzeption überarbeitet und erweitert. Vor allem durch eine Reihe persönlicher Verpflichtungen und seit 1976 durch den "kollektiv - schöpferischen Plan" der Staffel wurde die Qualität der Arbeit verbessert. Auch die Pünktlichkeitsquote konnte durch den Wettbewerb erhöht werden. Die Anzahl der verspätet oder garnicht zum Dienst erschienenen Kollegen ging stark zurück. In Fragen der Neuererarbeit liegt unsere Staffel heute mit an führender Stelle im BT Flugbetrieb. Auch die gesellschaftliche Arbeit im Wohngebiet konnte kontinuierlich verbessert werden. Die ideelle und materielle Anerkennung der Leistungen im Wettbewerb wurde 1973 in der Staffel neu geregelt. Wurden die Stimuli erst vom Staffelleiter eingesetzt so hat die Wettbewerbskommission sowie der Staffelleiter und die Gruppenleiter heute die Möglichkeit der materiellen Anerkennung besonderer Leistungen. Dadurch haben wir nicht nur die Sofortprämierung besser in den Griff bekommen, sondern die Stimulierung wurde zur wirklichen Leistungserhöhung. Mit der Einführung des Flugzeuges gab es eine Reihe technischer Probleme, die nur sehr schwer von allen Beteiligten in den Griff zu bekommen waren. So wurde bereits am 30.5.1969 die erste technische Konferenz unter der Leitung der Flugstaffel durchgeführt, die sich dann im jährlichen Abstand unter Leitung des BT Flugtechnik wiederholen sollten. Nach der ersten Konferenz wurden Zusammenarbeiten

Wettbewerb und Titelkampf in der Flugstaffel

- 4 -

mit allen Fachbereichen des BT Flugtechnik angestrebt und als Wettbewerbsverpflichtung abgegeben. Leider schief diese Initiative wieder ein. Es wurde eine wahre ideologische Schlacht, die die Staffel gegenüber allen Bereichen der IF schlagen mußte, wenn es um den Einsatz der TU - 134 ging. Aber heute ist diese ideologische Schlacht gewonnen. Unterstützung fand die Staffel eigentlich nur bei der Parteileitung des Betriebes, deren Durchsetzungsvermögen aber auch begrenzt blieb. So wurde die Planerfüllung unter Parteikontrolle gestellt und jeder Typenwechsel wurde registriert. Mängel gab es aber auch in unserem Kollektiv. So wurden langfristige Auseinandersetzungen mit Kollektivmitgliedern geführt, um die innerbetriebliche Ordnung zu verbessern. Nachlässigkeiten in der Abrechnung der Flugbücher, Stundenbogen, Wettbewerbsabrechnungen, Urlaubsplänen usw. galt es auszumerzen und die Pünktlichkeit bei dienstlichen Maßnahmen und gesellschaftlichen Veranstaltungen zu verbessern. Auch Disziplinverstöße gab es, die in der Staffel mit aller Konsequenz ausgewertet wurden. Auch nach dem besonderen Flugvorkommnis mußten wir die Fehler zunächst bei uns suchen, um die richtige Einstellung zur exakten Auswertung und Vermeidung zu finden. Das hat dem Staffellolektiv große Anstrengungen gekostet und viel Aufwand verlangt. Es hat dem Kollektiv aber keinen Dolchstoß versetzt, sondern es angeregt, noch bessere, größere Leistungen zu vollbringen. Besondere Schwierigkeiten bereiteten uns immer wieder die bestehenden Mängel bei der Vorbereitung und Durchführung des Messesonderflugverkehrs. Die Aufgabe unseres Kollektivs, das schlägt sich auch in den Kampfprogrammen nieder, liegt in der fliegerischen Vorbereitung und Durchführung des Messeflugverkehrs. Seit 1975 findet vor jeder Messe eine Einweisung und Schulung der Besatzungen statt. Das hat sich sehr gut bewährt.

Welche besonderen Erfolge konnte unser Kollektiv erringen?

Wie bereits erwähnt, konnte unsere Staffel im Jahre 1971 das erste Mal mit dem Staatstitel " Kollektiv der sozialistischen Arbeit " ausgezeichnet werden. In den Folgejahren wurde der Titelkampf in den Fluggruppen mit unterschiedlichem Erfolg weitergeführt.

In Anerkennung und Würdigung langjähriger, vorbildlicher
 Pflichterfüllung sowie besonderer Aktivitäten bei der Gewähr-
 leistung einer hohen Flugsicherheit und herausragender
 Verdienste um den Flugbetrieb wurde die Ehrenplakette
 Otto Lilienthal

verliehen an:

1981	Flugkapitän	I. E T Z G E R, Erich	(Silber)
	Flugkapitän	S T I E B R I T Z, Achim	(Bronze)
	Flugkapitän	T H E I L, Otto	(Bronze)
	Flugkapitän	L A N G R O C K, Herbert	(Bronze)
	Flugkapitän	S T R E I T, Joachim	(Bronze)
1982		W I E D O R N, Helmut	(Bronze)
		H E I N Z E, Günter	(Bronze)
	Flugkapitän	W A U R I C K, Siegfried	(Silber)
1983		L E W E T Z K I, Arno	(Bronze)
	Flugkapitän	H E M B A C H, Walter	(Silber)
	Flugkapitän	G T T O, Dieter	(Bronze)
1984	Flugkapitän	R U X, Willi	(Silber)
	Flugkapitän	L R O D E K, Wolfgang	(Bronze)
	Flugkapitän	P E R L I C K, Werner	(Silber)
	Flugkapitän	S C H M I D T, Werner	(Silber)
	Flugkapitän	I. A. K U S, Sigismund	(Silber)
	Flugkapitän	L I R D N E R, Heinz	(Silber)
1985	Flugkapitän	F R I T Z S C H, Dieter	(Bronze)
	Flugkapitän	L U K A S, Fritz	(Silber)
	Flugkapitän	S C H R Ö T E R, Conrad	(Silber)

Unsere Flugkapitäne

Als Zeichen der Anerkennung für vorbildlichen Einsatz und gewissenhafte
Pflichterfüllung als Kommandant wurde bisher folgenden Genossen der
Ehrentitel

" F L U G K A P I T Ä N "

verliehen.

07.10.1963	Sachse, W.-D.	10.06.1964	Müller, Guntram
07.10.1967	Metzger, Erich Nembach, Walter	10.06.1964	Probst, Werner
07.10.1969	Rux, Willi Fucik, Günter	01.05.1965	Karlstodt, Horst Gocnik, Wilfried Benzel, Gerhard Hilde, Rainer
1971	Krüger, Horst		
1972	Grätzsch, Klaus		
07.10.1974	Perlick, Werner Stiebritz,		
1975	Streit, Joachim		
01.05.1977	Schröter, Konrad Kulke, Klaus		
01.05.1978	Otto, Dieter		
11.06.1978	Wuttke, Rudolf		
07.10.1978	Langrock, Herbert		
01.05.1979	Schmidt, Werner		
01.05.1980	Drobek, Wolfgang Weber, Rudolf		
01.05.1981	Lukas, Fritz Kretzschmar, Klaus Sziedat, Emil Waurick, Siegfried		
07.10.1981	Theil, Otto		
01.05.1982	Makus, Siegismund Fritzsich, Dieter		
06.10.1982	Krahl, Manfred		
01.05.1983	Böhm, Lehmann, Dietmar		

Unsere Flugmillionäre

Genossen mit den höchsten persönlichen Flugleistungen unserer Flugstaffel

(Stand 31.10.1983):

	Lahmann, Gerhard	Nav.	14561	Flugstunden	8.133.960	Flugkilometer	
Fkpt.	Lehmann, Dietmar	Kdt.	14097	"	8.076.548	"	"
Fkpt.	Nembach, Walter	Kdt.	13980	"	6.894.924	"	"
	Wiedorn, Helmut	Nav.	13366	"	7.968.358	"	"
Fkpt.	Streit, Joachim	Kdt.	13330	"	8.000.000	"	"
	Schultze, Manfred	2.FF	13150	"	7.066.585	"	"
	Albert, Günter	Nav.	12592	"	8.150.000	"	"
Fkpt.	Drobek, Wolfgang	Kdt.	12329	"	7.324.593	"	"
Fkpt.	Otto, Dieter	Kdt.	11742	"	7.027.820	"	"
	Jagenholz, Jürgen	Kdt.	11620	"	6.380.000	"	"
	Schmels, Wolfgang	2.FF	11600	"	7.000.000	"	"
	Kretschmer, Günter	Nav.	11500	"	7.400.000	"	"
Fkpt.	Weber, Rudolf	Kdt.	11433	"	7.593.886	"	"
	Schmidt, Günter	Nav.	11359	"	7.488.306	"	"
Fkpt.	Wuttke, Rudolf	Kdt.	11273	"	6.974.754	"	"
Fkpt.	Fucik, Günter	Kdt.	11059	"	6.062.080	"	"
	Biersack, Joachim	Nav.	10742	"	6.807.836	"	"
Fkpt.	Schröter, Konrad	Kdt.	10401	"	6.760.947	"	"
Fkpt.	Rux, Willi	Kdt.	10580	"	6.126.261	"	"
Fkpt.	Fritzsch, Dieter	Kdt.	10231	"	6.794.798	"	"
Fkpt.	Makus, Sigismund	Kdt.	10200	"	6.700.000	"	"
	Müller, Guntram	Kdt.	10190	"	5.931.999	"	"
Fkpt.	Langrock, Herbert	Kdt.	10094	"	7.018.485	"	"
	Menzel, Gerhard	Kdt.	9963	"	7.114.973	"	"
Fkpt.	Lukas, Fritz	Kdt.	9950	"	6.500.875	"	"
	Junge, Klaus-D.	Kdt.	9908	"	6.534.970	"	"