



Die Geschichte der Interflug

Die Interflug war unterteilt in fünf Betriebssparten. Neben dem Verkehrsflug, dem Agrarflug, dem Betriebsteil der Flughäfen und der Flugsicherung war auch der „Spezialflug“ eines der Geschäftsfelder des staatseigenen Unternehmens, welcher später in „Industrie- und Bildflug“ umbenannt wurde.

Als die Nationale Volksarmee (NVA) im Jahr 1957 erste Hubschrauber in Dienst stellte, erwachte auch in der Industrie der Wunsch nach einer flexiblen Lösung für den Lufttransport. Am 18. Juni 1959 bekam die Interflug (die damals noch „Deutsche Lufthansa der DDR“ hieß) zwei Mil Mi-4 Hubschrauber samt Besatzung von der NVA übereignet und begann in ersten Tests mit der Erprobung von Außenlastflügen. Die zu hebenden Lasten wurden dabei mit einer provisorischen Einpunktaufhängung unter dem Hubschrauber befestigt. Insbesondere die verschiedenen Hubhöhen unterschiedlicher Lasten bis zunächst 1.200kg wurden getestet - die später eingesetzte Mil Mi-8 kam dabei mit weitaus größeren Lasten bis 3t problemlos zurecht.

Zu den sicher wichtigsten Erkenntnissen der damaligen Erprobungsphase zählte der Einfluß von Temperatur und

Windverhältnissen auf das Maximalgewicht der am Hubschrauber befestigten Außenlast, bei der das Luftfahrzeug noch im Leistungslimit sicher geflogen werden konnte. Einer der damaligen Kranflugpiloten ist Ulrich Bannert - heute Leiter der Luftrettungsstation des Christoph 31 in Berlin. Er war anfangs als Flugzeugmechaniker in der Abteilung Flugtechnik des Verkehrsflugs am Flughafen Schönefeld stationiert. „Als ich mich um die Ausbildung zum Kranflugpiloten bewarb, war es reines Glück, den Eignungstest zu bestehen“, erinnert er sich. „Denn es war ja nicht nur die fliegerische Gesundheit eine wichtige Voraussetzung, sondern auch die staatsbürgerliche Eignung.“

Die Kamov KA26 war der erste Hubschraubertyp, den Bannert und seine Kollegen nach etwa einjähriger Theorie- und Praxisausbildung flogen: Küstenkontrollflüge, Stromleitungs- und Pipelineflüge waren die ersten Einsätze. Immer öfter wurden Lastenflüge durchgeführt: „1977 hatte ich meinen ersten Kranflug. Wir haben eine alte Eisenbahnbrücke abgebaut und die Einzelteile als Außenlast mit dem Helikopter weggeflogen“. Weitere Einsätze folgten - ab 1979 dann auf der Mi-8. Die Betonpfähle der Bobbahn in Altenberg, die großen Felssteine für die Mole in Saß-

nitz oder auch die 90 Meter langen Gasfackelköpfe der damaligen Leuna Werke in Halle - an diese Einsätze erinnert sich Ulrich Bannert noch sehr genau. „Das Schwierige beim Kranflug ist der fehlende Höhenorientierungspunkt“, sagt er. „Wenn wir über Funk die Anweisung bekamen, zwei Meter tiefer zu gehen oder die Last noch drei Meter nach links oder rechts zu positionieren - woher weiß man dann da oben in 50 Metern Höhe im Cockpit, um wieviel man den Pitch zu senken hatte oder wieviel Korrektur man am Steuer vornehmen musste?“ Gerade bei Wind und aufschwingender Außenlast verlangten solche Einsätze den Piloten alles ab.

Als Ulrich Bannert im Januar 1985 seine Kommandantenprüfung für die Mi-8 ablegte, hatte er bereits 2.907 Kranflügeinsätze im Flugbuch stehen. Ein- bis ein- und einhalbstündige Flüge waren die Regel, aber auch bis zu sechs Stunden Gesamtflugzeit am Tag waren keine Seltenheit. Wenn zum Beispiel neue Oberleitungsmasten entlang der Bahnstrecken gestellt werden mussten oder für die Geoforschung Messsondenflüge zur Erkundung des Erdmagnetfeldes im Süden der DDR durchgeführt wurden, dann konnten die Einsatztage lang werden. 1990 war die Abwicklung der Interflug bereits entschie-

Fotos: Privatarchiv



Ulrich Bannert im Cockpit der Mi-8: Im Kranflug wurde die Mi-8 mit drei Mann Besatzung geflogen.

den und 3.250 Flugstunden hatte Bannert bis dahin auf den verschiedensten Hubschraubern geleistet. Und allen IF-Kranfliegern stellte sich dieselbe Frage: wie geht es weiter? „Ich habe mich auf eine Annonce hin bei einer Firma in Bayern für Ambulanzflüge beworben“, berichtet der heute 59jährige von seiner Jobsuche. „Die fragten mich nach meinen Gehaltsvorstellungen, und da ich keine Ahnung hatte, sagte ich einfach 4.500 Mark. Da haben die mich sofort am Telefon eingestellt und ich wusste, dass ich was Falsches gesagt hatte“, schmunzelt er. Trotzdem war das Mißtrauen gegenüber den Fähigkeiten der IF-Piotten nach der Wende im Westen groß. Auch Bannert musste auf einem Hughes 300 nochmal ein Rating und auf einem Hughes 500 ein Turbinenrating machen. „Das war schwachsinnig. Und jeder von uns hatte ein komisches Gefühl dabei. Das war schon sehr emotional, bei über 3.000 Flugstunden wieder bei Null anfangen zu müssen.“

Am 1. April 1994 hatte Ulrich Bannert seinen ersten Flug bei der ADAC Luftrettung in Berlin. Den Kranflug als Herausforderung vermisst er, aber er ist auch stolz, mit seiner Fähigkeit nun etwas Vernünftiges zu machen: nämlich Menschenleben zu retten. JR



Der kleine brandenburgische Ort Stölln hat nach der IL-62 nun eine weitere Luftfahrt-Besucherattraktion erhalten: Anfang April eröffnete das mit 2 Millionen Euro aus EU-Mitteln finanzierte Lilienthal-Centrum.

Kein anderer Ort ist so sehr mit dem Luftfahrtpionier Otto Lilienthal (1848-1896) verbunden wie der kleine Ort bei Rathenow.

Brandenburgs Kulturstaatssekretär Martin Gorholt (SPD) würdigte den „Pionier der Luftfahrt“ als „leidenschaftlichen Forscher und Tüftler, der technisch geniale Lösungen für das Fliegen“ entwickelt habe.

Das Zentrum besteht aus einer Kombination aus modernem Neu- und historischem Altbau - direkt an der Stelle des tödlichen Absturzes des Ingenieurs Lilienthal am 9. August 1896, der im Havelland seine „Flügel Schlag“-Apparate testete und damit bereits erste Strecken bis zu 250m in der Luft zurücklegte.

Im Erdgeschoss dokumentiert eine Dauerausstellung Lilienthals Leistungen auf dem Gebiet der Fliegerei. Gezeigt werden unter anderem zwei seiner Fluggeräte in Originalgröße. Die Flugzeugwerkstatt Lilienthals wird dabei mit Apparaten und Flugmodellen wieder erlebbar gemacht.

Otto Lilienthal verunglückte am Goltenberg bei Stölln. Er stürzte aus 15 Metern Höhe ab und erlag am folgenden Tag in Berlin seinen schweren Verletzungen. Mit seinen flugtechnischen Studien, Theorien und Experimenten gilt er als einer der weltweit bedeutendsten Pioniere der Luftfahrt.

roger ist das meistgelesene Regionalluftfahrtmagazin in Berlin-Brandenburg!

JETZT ABONNIEREN:
rogermagazin.de/abo



Fotos: roger Redaktion / Privatarchiv / Lilienthal-Centrum Stölln