

Schautafel: Agrarflugzeug Let Z-37-A

Agrarflugzeug Let Z-37-A (CSSR)

Im Ergebnis der sozialistischen Zwangskollektivierung entstanden im „Ostblock“ landwirtschaftliche Nutzflächen, deren Größenordnung nicht selten mehrere hundert Hektar betragen hat. Charakteristische Feldlängen um die 1000 bis 2000 m waren dabei durchaus üblich. Zur Ausbringung der notwendigen chemischen Wirkstoffe gab es keine ökonomisch vertretbare Bodentechnik.

Zum Agrarflugzeug gab es also keine logisch begründbare Alternative. Andererseits stand damals aber weltweit keine Flugtechnik zur Verfügung, deren Leistungsparameter den hohen Ansprüchen der Landwirtschaft entsprochen hätten. Im „Westen“ wurde Technik mit dem Entwicklungsstand von 1929 genutzt; im „Osten“ waren nur mehr oder weniger gelungene "Adoptionen" verfügbar:

- Li-2** Modifikation des Lizenzmusters DC-3 von Lisunov (UdSSR) /
- IL-12** Modifikation eines Verkehrsflugzeuges von Iljuschin. (UdSSR) /
- An-2** „Kolchosnik“ von Oleg Konstantinowitsch Antonov (UdSSR) /
- PZL-101** „Gawron“ polnische Modifikation der Jak-12-Lizenz /
- L-60** „Brigadyr“ tschechische Modifikation eines Sportflugzeuges von LETOV.

Damals verfügbare Hubschrauber standen aus Kostengründen jenseits von „gut und böse“. In dieser Situation beschlossen „Partei und Regierung“ der CSSR die Entwicklung eines „echten“ Agrarflugzeuges. Eingehende Studien an bekannten Typen wie: Trush „Commander“ (USA), Piper „Pawnee“ (USA), Cessna „Agwagon“ (USA), PL-12 „Airtruk“ (Australien) und SOKO „Privrednik“ (Jugoslawien) führten nach einigen Hektolitern Kaffee und einigen Stangen Zigaretten zu der fundamentalen Erkenntnis: „Nee Genossen - So geht das nicht!“.

Auf der Grundlage einer scheinbar paradoxen Konstruktionsphilosophie wurde dann von jungen Hochschulabsolventen in Otrokovice bei Zlin (damals Gottwaldow) der Typ Z-37 „Cmelák“ (Bumble Bee) bzw. „Hummel“ entworfen.

Man zäumte das Pferd zunächst von hinten auf. Ohne Rücksicht darauf, wie und mit wessen Hilfe das Ganze über die Felder fliegen soll, ist zunächst ein optimales Applikationssystem nach den Forderungen der Landwirtschaft entwickelt und „frei im Raum“ aufgehängt worden. Erst danach wurde die „Flugmaschine“ ringsherum gebaut. Dabei hatten sich alle konstruktiven Lösungen strikt den funktionalen Erfordernissen des Agrarsystems unterzuordnen. So entstand das weltweit beste Applikationssystem, dessen Leistungen von keinem anderen Agrarflugzeug (auch nur andeutungsweise) erreicht werden. Die konkrete Beweisführung wäre ein abendfüllendes Programm.

Von 1962 bis 1990 sind bei LET-Kunovice 650 Einheiten der Einsteuer-¹ und 27 Einheiten der Doppelsteuer-Z-37² hergestellt worden. Davon flogen bei INTERFLUG-AGRARFLUG 225 Z-37 A und 25 Z-37 2 (bei der Betriebsakademie in Leipzig-Mockau).

Text: Schautafel im Luftfahrtmuseum

¹ Variante „Einsteuer“: Einsitzer mit Düngemittelbehälter

² Variante „Doppelsteuer“ mit doppelter Ausführung der Steuerelemente für die Agrarpilotenausbildung