



EINZIGE FLUGFÄHIGE PZL M-21 DROMADER MINI IN DEUTSCHLAND

Rarität ersteigert

Das Online-Auktionshaus eBay sorgt immer wieder für Überraschungen. Ohne es zu ahnen ersteigerte der Unternehmer Fritz Koldehofs eine luftfahrttechnische Rarität - genau genommen einen Prototyp.

Eigentlich suchte der leidenschaftliche Jak-Pilot und Erste Vorsitzende der „Flugsportgruppe Airbus Bremen“ im Internet eine fliegerische Attraktion für den Kinderspielplatz in Hellwege. Er hatte bei eBay ein Agrarflugzeug für 6000 Euro entdeckt. Der Vorbesitzer, ein Unternehmer bei Celle, brauchte Platz für eine neue Produktionshalle und wollte sich von seinem – bis dahin als Blickfang für sein Spezialunternehmen für Motorzündgeschirre dienendem – alten Agrarflugzeug trennen. Der erste Angebot übers Internet schlug fehl, erinnert sich Fritz. „Das ist damals zum Start-Preis von 6000 Euro nicht versteigert worden. Nach dem Ende der Versteigerung habe ich den Anbieter noch einmal angemailt und wir beide haben uns sich auf einen Kaufpreis von 3500 Euro geeinigt.“ Koldehofs gibt zu, nicht gewusst zu haben, was er da eigentlich gekauft hatte, denn es sollte ja für die Kinder sein, die darin spielen wollten. Die erste Überraschung gab es bei der Abholung des Flugzeuges. Fritz erhielt dazu zwei Aktenkoffer mit technischen Dokumenten, Prüfberichten und Flugbüchern. Der Flugzeugtyp war darin als PZL M-21 ausgewiesen. Das Agrarflugzeug M-18A Dromader (deutsch: Dromedar) mit 1000-PS-Motor der früheren Interflug war ihm zwar ein Begriff, aber M-21 – möglicherweise ein Schreibfehler...?

Kurz nach dem Kauf angestellte Recherchen in Polen stellten klar: Das Flugzeug ist eines von nur zwei existierenden Prototypen einer bei PZL (Panstwowe Zakłady Lotnicze) gebauten geometrisch kleineren Version der M-18 Dromader. Genau wie diese ohne den zweiten Sitz für den mitfliegenden Stationsmechaniker, den die Interflug in der Version M-18A ausdrücklich wünschte. Klar war auch nach der ersten Inaugenscheinnahme, dass dieses Flugzeug in relativ gutem Zustand war, wieder in den flugfähigen Zustand zurück versetzt werden könnte.

Diese „Dromader Mini“ hat ein um 150 kg verringertes Zuladungsvolumen, und den schwächeren, aber nicht soviel Sprit fressenden, 600-PS-Motor (441 kW) des Typs PZL-3S. Letzterer ist eigentlich ein Veteran von 1946. Er diente schon als

AI-26 im Hubschrauber Mil Mi-1 und wird in Polen schon lange in Lizenz gefertigt. Letztendlich wurde er in der „Reduktor“-Ausführung mit Untersetzungsgetriebe auf Forderung der Interflug-Ingenieure bereits in der PZL-106 BR Kruk eingebaut.

PZL hatte, als damals im RGW favorisierte Flugzeugfirma für den Bau von Agrarflugzeugen, drei Abwandlungen der recht erfolgreichen M-18 Dromader entwickelt. Diese kleinere Dromader-Mini und eine M-24 Super Dromader genannte Ausführung für 2000 kg Nutzlast. Beide kamen über das Prototypenstadium nicht hinaus, da ein Bedarf für solche Flugzeuge offensichtlich nicht vorhanden war. Die kleinste Variante, „Dromader-Micro“ genannt, mit 500 kg Nutzlast kam nicht einmal über die Planungsphase hinaus.

Der Wiederaufbau

Zunächst wurde die Maschine im Januar 2008 in Celle fachmännisch demonstert und nach Polen zu PZL gebracht. Mit dem früheren Hersteller konnte sich Koldehofs kurzfristig und zu beiderseitigem Vorteil auf eine Restaurierung der Maschine verständigen. In Mielec errichtete man



Oben noch Werbeträger am Standort Celle unten schon beim Abladen bei PZL.



Die M-24 Super Dromader für 2000 kg Nutzlast hatte ihren Erstflug 1987. Nachdem vier Prototypen (SP-PFA, SP-PFB, SP-PFC, SP-PFD) gebaut wurden, ging das Flugzeug nicht in Serie. Die oben gezeigte Maschine ist heute bei PZL abgestellt.

dafür extra eine temporäre Flugzeughalle und der nunmehr in Rente befindliche damalige Konstrukteur war von Anfang der Rekonstruktion an mit Rat und Tat dabei. „Es war eine erstklassige Zusammenarbeit“, sagt Kodehofs. „In Polen wurde erstklassige Arbeit geleistet – jedes Einzelteil wurde demontiert, geprüft und gut konserviert wieder eingebaut. Gelernt habe ich, dass z.B. die Bremse am Hauptfahrwerk der Maschine vom PKW Polski Fiat stammt...“ Der erste Eindruck vom heutigen Zustand der Maschine ist ausgezeichnet und Kodehofs M-21 wirkt wie neu. Immerhin rund 50 000 Euro hat der Unternehmer in die Grundüberholung gesteckt. Aber es hat sich gelohnt – die Zelle hat nur eine Gesamtflugzeit (TT: Total Time) von 316 Flugstunden hinter sich



Von der M-21 Dromader-Mini entstanden nur zwei Exemplare. Die erste, Werk-Nr. 1ALP01-01, mit dem Kennzeichen SP-PDM, steht heute als Museumsstück hinter dem Zaun des PZL-Firmengeländes. Sie hatte ihren Erstflug am 18. Juni 1982. Die zweite Maschine Werk-Nr. 1ALP01-02, SP-PDN, wurde offensichtlich 1985 gebaut und gelangte vor Jahren nach Celle, bevor sie im Internet zum Verkauf angeboten wurde.

und der noch vorhandene Originalmotor ist seit seiner Grundüberholung auch erst 768 Fh gelaufen.

Präsentation in Deutschland

Am 13. August 2009 landete dann die Dromader Mini mit einem PZL-Werkpiloten am Steuer auf dem Flugplatz Weser-Wümme in Hellwege. Dem bewegten Koldehofs war es ein bisschen feucht um die Augen, als er seine einsitzige, weiß-gelb gestrichene Maschine mit einem neuen Eintragungszeichen „Foxtrott Kilo“ (FK – kann auch für Fritz Koldehofs stehen) erblickte. Als polnisch registrierte SP-YFK wird er die Maschine, dank europäischer Richtlinien, hier in Deutschland betreiben können.

Noch am gleichen Tag ließ er sich in die Maschine am Boden vom PZL-Piloten einweisen. Der flog noch eine Platzrunde, um die Landeanflugtechnik zu demonstrieren. Dann startete Koldehofs zu seinem zunächst acht Minuten dauernden ersten Alleinflug mit seiner neuen Maschine, denn eine Trainerausführung gibt es dafür nicht. Alles klappte perfekt. Fritz Koldehofs konnte seine Flugerfahrung von 200 Flugstunden auf Heckradflugzeugen, namentlich seiner Jak-50, nutzen und kam sofort mit dem großen und schweren Flugzeug klar. Etwas Überredungskunst seiner Pilotenkollegen aus der „Yakrotte“ genügte und er wagte sich schon am 21. August damit zum Jak-Treffen nach Roitzschjora bei Leipzig. Dort, nach seiner vierten Landung auf der M-21 und knapp sechs Flugstunden nach der GÜ des Flugzeuges in Polen, wurde er natürlich stürmisch begrüßt und das Flugzeug erregte Aufsehen. Koldehofs hofft, dass er spätestens zum Flugtag 11./12. September 2010 seine Maschine mit einem Sprühgestänge beim so typischen Arbeitsflug eines Agrarflugzeuges auf dem Flugplatz Weser-Wümme vorführen kann. Den Wasserabwurf (vgl. Aufmacherfoto), wie er zum Feuerlöschen üblich ist, hat er jetzt schon fliegerisch „drauf“.



Das Cockpit hat im Zentrum ein Sichtfenster zum Hopper um dessen Füllstand anzuzeigen.



Der Sitz ist für stundenlanges Fliegen in einem Arbeitsflugzeug optimiert.



Die Maschine wurde bei PZL komplett neu aufgebaut.

Obwohl ihm schon Angebote über 150 000 € vorliegen, möchte Fritz Koldehofs sein Einzelstück nicht wieder hergeben. n DETLEF BILLIG



Die Maschine in Roitzschjora beim Treffen der „Yakrotte“

Fotos: Billig (3), Koldehofs (5), Morris