

Endlich ein Zuhause

Oder wie eine Rarität seine neue Heimat fand



Natürlich könnte Fritz Koldehofs mit seinem Flugzeug auch auf jedem Verkehrsflughafen landen. Würde er seine M-21 dort auf dem General Aviation Vorfeld abstellen, zwischen Citations, Learjets oder noch edlerem Gerät – sein Flugzeug wäre der Hingucker schlechthin. Die Damen und Herren der High Society mögen sich beim Besteigen ihrer Jets vielleicht sorgen, irgendeinen Retro-Trend verschlafen zu haben, der in der besseren Gesellschaft von St. Moritz oder Monte Carlo gerade angesagt sein könnte. Ihre Piloten hingegen würden ihr Businessjet-Cockpit vielleicht gern einmal mit dem des bulligen Vorfeld-Nachbarn tauschen – und sei es nur mal zum Kennenlernen für einen Flug. Doch da wäre alles Hoffen vergebens. Fritz Koldehofs gibt sein Flugzeug nicht in fremde Hände, nicht einmal in die von erfahrenen Jetpiloten.

Um das zu verstehen, muss man um das innige Verhältnis zwischen dem Flugzeug und seinem Besitzer und gleichzeitigem Piloten wissen. Wer die Geschichte zu diesem Flugzeug und seinem Piloten hört, könnte meinen, diese Maschine sei einzig und allein nur für Fritz Koldehofs konstruiert und gebaut worden. Das ist sie nicht, aber der Zufall, der Mensch und Maschine zusammengeführt hat, ist schon bemerkenswert: Für einen Kinderspielplatz auf dem Flugplatz Weser-Wümme hatte Fritz Koldehofs als 1. Vorsitzender der Flugsportgruppe Airbus Bremen nach einem ausrangierten Flugzeug zum Toben für die Kleinen gesucht. Bei eBay fand er ein ehemaliges Agrarflugzeug, das für 6.000 € angeboten wurde

Die **Dromader-Mini** hat ihr neues Zuhause nicht nur auf dem Flugplatz Weser-Wümme gefunden, sondern auch im Internet. Dort fliegt sie auf der Seite www.dromader-mini.de. Ihre größere Kollegin M-18 findet sich auf der Seite www.dromader-web.de. Über die Internet-Seite kann man auch Kontakt zu Fritz Koldehofs herstellen, falls die Maschine als Programmpunkt auf einem Flugtag gewünscht wird.

und bis dahin in Celle als Blickfang vor einem Unternehmen stand, das Zündgeschirre herstellt. Während seiner Zeit in Celle muss das Flugzeug offenbar reichlich Kunden angelockt haben, denn die gute Auftragslage der Firma erforderte einen Neubau, dem die Maschine weichen musste.

Sechstausend Euro für ein Klettergerät auf einem Spielplatz, das bei Wind und Wetter im Gras steht? - zuviel! Man einigte sich auf 3.500 € und Fritz Koldehofs fuhr nach Celle, um den Neuerwerb abzuholen.

Als Rumpf und Flächen der Maschine auf dem Tieflader verladen waren, drückte man ihm zu seinem eigenen Erstaunen noch zwei Koffer mit technischen Dokumenten, Prüfberichten und Bordbüchern in die Hand. Erst beim Studium dieser umfangreichen Dokumentation wurde Fritz Koldehofs allmählich klar, dass er zwar

Fritz, selbst wer viele Stunden auf Piper oder Cessna geflogen hat, würde sich mit deinem Flugzeug anfangs sicher schwer tun. Der verniedlichende Zusatz „Mini“ hinter dem Wort Dromader macht die Maschine ja noch lange nicht zum Kinderspielzeug. Wie fliegt sich das Flugzeug, was ist zu beachten und woran musstest vielleicht auch Du Dich erst gewöhnen?

„Ich musste mir das meiste selbst erarbeiten, denn das Handbuch ist in polnischer Sprache geschrieben und eigentlich keine richtige Hilfe. Die Flugzeugnase ist nach unten abgeschrägt gebaut. Dadurch ist die Sicht beim Rollen besser als man es von einem Spornradflugzeug erwartet. Beim Start ist sie ohne Wasser im Lastmitteltank schon nach 60 Metern in der Luft. Im Grunde genommen fliegt sie sich relativ einfach, aber im Vergleich zu einer Cessna oder Piper ist sie eher träge. Die Reaktion auf Rudereingaben kommt mit 1-2 Sekunden Verzögerung. Im Reiseflug hat man aus der hohen Sitzposition eine tolle Aussicht. Die abgeschrägte Nase ist in Fluglage ein noch größerer Vorteil, und ermöglicht auch eine sehr gute Sicht in Flugrichtung. Überhaupt hat man das Gefühl einen Rundumblick wie aus einem Turm zu haben. Die Kabine ist übrigens sehr geräumig, sie ist eben vom Hersteller als richtiger Arbeitsplatz gebaut worden, in der sich die Agrarflieger bei ihren Arbeitsflügen ja auch stundenlang aufgehalten haben. Bei der Landung ist allerdings schon besondere Vorsicht angeraten. Man darf beim Landen nie vergessen, dass das Fahrwerk ziemlich schmal ist. Die YAK 50, die sonst fliege, fordert aber alles in allem viel mehr Aufmerksamkeit.“

eine PZL Dromader gekauft hatte, aber keine der von ihm erwarteten Baureihe M-18, von denen immerhin mehr als 750 Stück gebaut wurden und die im gesamten Ostblock und auch in vielen Westländern im harten Agrarflugeinsatz standen. Die Unterlagen wiesen das Modell als M-21 aus. Diese Angabe reizte Fritz Koldehofe zur genauen Recherche beim polnischen Hersteller PZL. Dort konnte man ihm schnell erklären, dass sich bei der Bezeichnung M-21 keineswegs um einen Dokumentationsfehler handelte, sondern dass sein Flugzeug ein aus der M-18 abgeleitetes Derivat war. Die M-21 ist eine in ihren Maßen verkleinerte Version ihrer großen Schwester. Sie konnte 150 kg weniger Sprühmittel aufnehmen, kam dafür aber auch mit einem verbrauchsgünstigeren Motor von nur 600 PS aus, während das Ausgangsmodell mit seinen 1000 PS einen recht beachtlichen Durst entwickelte. Ihr korrekter Name ist daher auch nicht einfach nur Dromader, wie der der M-18 (Dromader = polnisch für Dromedar, wegen des höckerförmigen Cockpitaufsatzes) sondern Dromader, mit dem Zusatz „Mini“. Ökonomischen Argumenten schienen die Planwirtschaften der RGW-Staaten auch Mitte der Achtzigerjahre noch nicht wirklich zugänglich zu sein. Bestellt wurde jedenfalls keine einzige Dromader-„Mini“. Immerhin aber waren von ihr zumindest zwei Prototypen gebaut und geflogen worden. Der erste Prototyp steht heute als Museumsstück im PZL-Werk, der zweite gelangte nach der Flugprobung irgendwie nach Celle und stand, wie beschrieben, jah-

relang im grauen Alu-Kleid unlackiert als Blickfang auf einem Firmengelände.

Glück und Zufall haben dann Fritz Koldehofe und seine Dromader-Mini zueinander geführt. Dass letztere unter seinen Händen ihr eigentliches Flugzeug-Leben erst richtig beginnen würde, hätte niemand geahnt, der den Tieflader mit dem grauen Entlein in Celle vom Hof fahren sah. Kaum war der Kauf besiegelt, hatte Fritz Koldehofe seinen neuen Schatz aber gründlich in Augenschein genommen. Er erkannte, dass das Flugzeug trotz der vorangegangenen Jahre im Freien einen erstaunlich guten Erhaltungszustand aufwies, aus dem heraus es mit vertretbarem Aufwand wieder flugfähig gemacht werden konnte. Damit war die ursprüngliche Idee gestorben, das Flugzeug auf dem Spielplatz aufzustellen. Stattdessen war in Fritz Koldehofe der Entschluss gereift, der Maschine nach ihrer kurzen Prototypen-Kindheit zu ihrem eigentlich bestimmten Dasein zu verhelfen und sie dauerhaft in die Luft zu bringen. Auf offene Ohren stieß er damit beim ehemaligen Hersteller des Flugzeuges, der Firma PZL in Polen. Dort scheute man keinen Aufwand, das unscheinbar graue Objekt in ein wahres Schmuckstück zu verwandeln.

In einer eigens dafür errichteten Zelthalle widmete man sich mit größter Aufmerksamkeit und höchster Sorgfalt dem Wiederaufbau der M-21. Selbst der zwischenzeitlich pensionierte Konstrukteur war gerne und immer wieder vor Ort, um mit seinem Wissen und Knowhow zur Neugeburt seines „Babies“ beizutragen. „Das ganze Team von PZL hat sich mit bewundernswerter Professionalität der Aufgabe angenommen“, schildert Fritz Koldehofe, „und alle waren mit Herz und Seele dabei“.

Sogar das Regionalfernsehen von Radio Bremen war gekommen, als die M-21 nach ihrer Wiedergeburt im August vorletzten Jahres zum ersten Mal in Weser-Wümmen landete. Ein Werkpilot von PZL hatte sie aus dem polnischen Mielic überführt und konnte sie vor dem Auge der Fernsehkamera ihrem stolzen Besitzer übergeben. Ein paar Tränen der Rührung, die ihn spontan überkamen, als der 600 PS-Sternmotor vor der Halle auslief, konnte und will Fritz Kol-

Zur Person

Fritz Koldehofe (48) kennt sich mit schwerem Gerät aus. Als Abbruchunternehmer ist er den Umgang mit PS-starken LKW, Baggern und Radladern gewohnt. Aber auch fliegerisch hat er's gern kräftig und liebt die 360 PS seiner Jak-50, mit der er natürlich nicht nur kreuzbrav „straight and level“ fliegt, sondern auch schon mal die Erde Kopf stehen lässt. Angefangen hat er aber vor zehn Jahren wie jeder andere Flugschüler auch auf einer Cessna 150 bei der Flugsportgruppe Airbus Bremen deren 1. Vorsitzender er seit zwei Jahren ist. Mittlerweile stehen 900 Flugstunden in seinem Flugbuch.

Mit zum Team gehört Holger Priebisch, der sich mit großer Sachkenntnis und Sorgfalt um die Technik der Dromader-Mini kümmert. Er hat jahrelange Erfahrung aus der Wartung von M-18 aus Zeiten der ehemaligen DDR-Agrarflieger mit nach Weser-Wümmen gebracht.



dehofe gar nicht verheimlichen. „Als sie nach all den Mühen endlich in Weser-Wümmе gelandet war, war das schon ein sehr bewegender Moment.“

Der polnische Überführungspilot startete dann noch einmal zu einer Platzrunde, damit Fritz Koldehofe die spezielle Landetechnik mit der Maschine beobachten konnte. Ein Einweisungsflug am Doppelsteuer geht bei einem Einsitzer natürlich nicht, und so ließ sich Fritz Koldehofe am Boden die Besonderheiten der Maschine und ihrer Flugverhalten erklären und wagte dann den ersten eigenen Flug mit seiner Dromader-Mini. Ergebnis: Alles bestens und alle hoch zufrieden. Der stolze Besitzer und frischgebackene Dromader-Pilot strahlte bis über beide Ohren. Der Überführungspilot, der die M-21 in der Zwischenzeit auch ein wenig lieb gewonnen hatte, war beruhigt, seinen Schützling in so gute und fliegerisch sichere Hände abgeben zu können. Auch das Flugzeug selbst schien zu wissen, dass es keine bessere Heimat hätte finden können als bei Fritz Koldehofe in Weser-Wümmе.

Obwohl es schon 1985 gebaut wurde, war es fliegerisch ja noch ein Küken, als es aus dem Prototypendasein zum Ausstellungsobjekt degradiert wurde. Außer dem Werkflughafen im polnischen Mielic und seinem „static display“ in Celle lernte es mit Weser-Wümmе erst den dritten Standort kennen und der ist gerade einmal 75 km von Celle entfernt. Also nicht wirklich weit gereist für ein Flugzeug. Das wird sich ändern, denn Fritz Koldehofe bietet Flugtag-Veranstaltungen an, sein seltenes Stück mit eindrucksvollem Wasserabwurf vorzuführen.

150.000 Euro sind Fritz Koldehofe inzwischen schon für die top restaurierte „Mini“ geboten worden - das Dreifache dessen, was ihm die Grundüberholung bei PZL gekostet hat. Also wird man das Flugzeug wohl nicht mehr lange in Weser-Wümmе sehen können? „Doch“, wehrt Fritz Koldehofe ab „sie bleibt. Sie ist nämlich unverkäuflich.“ Bleibt zum Schluss nur noch eine Frage: Was steht denn jetzt eigentlich auf dem Kinderspielplatz?

Ralf-Michael Hubert, Fotos Andre Michel, Fritz Koldehofe

