

# Arbeitsfreie Sonntage sind im Erprobungsalltag gestrichen

Das Rollprogramm bildet den Abschluß und den Höhepunkt des Bodenprogramms. Wenn sich die Piloten mit der rollenden Maschine vertraut machen, bekommen sie erstmals ein Gefühl dafür, wie das Flugzeug auf Steuereingaben reagiert. In einem so komplett neuen Flugzeug zu sitzen, wie

es die 152 mit ihren Strahltriebwerken war, und mit einem so hohen Tempo (250 km/h) mit einer so großen Maschine zu rollen, das war sicherlich sehr aufregend. Dieses Besondere, das sich damals in Dresden-Klotzsche abspielte, hatte seinen Preis: Arbeitsfreie Sonntage gab es nicht.



**D**en Sonntag hatte sich die Erprobungsmannschaft um Walter Kröger und Willi Lehmann nicht ausgesucht. Aber es war der einzige Tag in der Woche, an dem im Werk nicht gearbeitet wurde, so daß kein Arbeitstag für die Fertigstellung der V1 verloren ging. Es hatte außerdem den Vorteil, unbeobachtet und ungestört zu sein. Zwei Tage waren für das Rollen vorgesehen, wenn alles glatt ging. Am 23. November 1958 sollte das allgemeine Verhalten der Maschine beim Rollen, Lenken, Beschleunigen und Bremsen untersucht werden, und eine Woche später am 30. November (ebenfalls ein Sonntag) das Startverhalten mit Rollgeschwindigkeiten bis

**Die Bilder dieser Seiten stammen entweder vom Rollen am 23. oder 30. November 1958. Wahrscheinlicher ist jedoch der 23. November. Beide Male war es neblig trüb. Die Erprobungsmannschaft trug unterschiedliche Armbinden, damit war festgelegt, wie weit jeder Einzelne an die Maschine heran durfte. Das hatte man von Junkers übernommen. Selbst die großen Tiere Baade oder Freytag konnten nicht so einfach in die Maschine hinein.**

zur Abhebegeschwindigkeit, die bei voll ausgeladener Maschine bei 245 km/h zu erwarten war.

Der 23. November war ein kalter und recht trüber Tag. Etwa 100 Leute waren im Werk, vom Heizer über den Wetterwart bis zum Betriebsarzt. Gekommen waren auch die verantwortlichen Statiker und Konstrukteure. Das eigentliche Versuchspersonal umfaßte rund 20 Kollegen. Neben dem Rollen sollten folgende Anlagen getestet werden: die Triebwerksüberwachungsgeräte, die elektrische Anlage, die Druck- und Klimaanlage, die Kraftstoffanlage sowie Hydraulik- und Feuerlöschanlage. Ein ausführlicher Rollbericht mit Nummer 594, von

Bordwart Paul Heerling erstellt, ist erhalten geblieben und soll hier in Auszügen wiedergegeben werden. Um 10.50 Uhr wurden die Triebwerke angelassen, das erste Funktionsrollen bis 60 km/h begann um 15.15 Uhr, das zweite Rollen bis 150 km/h um 15.31 Uhr mit Bremsprobe aus 100 km/h um 15.32 Uhr, ein drittes Rollen folgte um 15.46 Uhr auch bis 150 km/h. Wenig später war es bereits zu dunkel, um weiter zu rollen. In seinem Bericht schrieb Paul Heerling:

„Alle Tw-Überwachungsgeräte bewegten sich in den vorgeschriebenen Werten. Lediglich die Drehzähler TL 2, 3 und 4 sprachen während des Anlaßvorgangs in den Bereichen von Null bis 600 u/min



Hydraulikanlage: Alle Druckspeicher des Haupthydrauliknetzes zeigten einen max. Druck von 110 atü an und schalteten bei 80 atü zu. Die Bremsdruckspeicher hielten einen konstanten Druck von 113 atü. Die Wirkung der Bremsen wurde als elastisch empfunden. Beim Ausrollen der Maschine und Bremsen zeigte der Netzdruckspeicher plötzlich 120 atü und am vorderen linken Fahrwerk wurde starker Ölverlust festgestellt.

Bei der Überprüfung der Signalisation für die Feuerlöschanlage zeigten die Schauzeichen der Flaschen 1 bis 3 nicht an. Die Kabineneinstiegstür konnte nicht verriegelt werden. Die Pilotensitzlehnen waren nicht in den Scharnieren befestigt. Die Durchführung der Rollversuche zeigte, daß der Zustand der technischen Anlagen im allgemeinen zufriedenstellend ist.“ (Heerling Bordung.)

Bei den drei Rollversuchen waren neben der Besatzung (Lehmann, Bemme, Heerling) noch zusätzlich fünf Beobachter an Bord, die die Aufgabe hatten, die Anzeigen des Automatischen Beobachters und seine Funktionsweise zu überwachen sowie die Beobachtung der Räder durch geöffnete Klappen. Außerdem sollten sie natürlich alle Auffälligkeiten wie Geräusche und dgl. melden. An dem Tag wurde der kleinste Wendekreis der V1 gemessen, der sich mit 56 m ergab. Dabei rollte das äußere Stützrad jeweilig auf Grund. Die Piloten gaben an, daß das Rollen bis 40 km/h mit auf 22 Grad eingestellter Lenkung weiter keine Probleme bereite, bei großen Geschwindigkeiten aber besser auf 3 Grad zurückgeschaltet werden solle. Mit Hilfe der 3-





Grad-Lenkung sei es bei höheren Rollgeschwindigkeiten leicht, die Maschine gerade auf der Bahn zu halten. Wichtig war auch das Training der Zusammenarbeit der Besatzungsmitglieder bei der Bedienung der Funkanlage, der Eigenverständigungsanlage, der Verständigung mit dem Tower und der Bodenstation am Startpunkt.

Bei den Beschleunigungs- und Bremsproben ergaben sich Werte, die zu Denken gaben. Die Beschleunigungszeit von 17,1 sec auf 390 m war etwas langsam. Bei der Vollbremsung reagierten wiederum die Bremsautomaten ziemlich träge. Beides sollte am 30. November bei einem zweiten Rollen mit höheren Endgeschwindigkeiten erneut getestet werden. Hier waren dann Rollgeschwindigkeiten von 200 und 245 km/h vorgesehen. Die Beschleunigungszeiten wurden dann so gerechnet, daß auch der etwas zu niedrig gemessene Standschub mit berücksichtigt worden ist.

Am Sonntag, dem 30. November, erfolgte das zweite Rollen bei trübem Novemberwetter und 0° Celsius. Diesmal war die gesamte Prominenz als Aufpasser dabei: Brunolf Baade und die Graue Eminenz Erich Wolf (der als Nachfolger Baades gehandelt wurde, aber nach einer Woche Bedenkzeit abgelehnt hat, er war übrigens der erste Typenleiter der 152), dazu die Aerodynamiker Dr. Kuno Strauss und Prof. Backhaus, der Haupttypenleiter Peter Bonin, die Konstruktionschefs Freytag und Haseloff und weitere führende Konstrukteure. Von staatlicher Seite waren anwesend: Pfl-Chef Boris Mindach (Junkers), Hans Cichy als Chef der Staatlichen Plankommission, dazu die Verkehrsminister Hannß (Zivile Luftfahrt) und Sachtleben. Zwei Pressefotografen gaben sich ebenfalls die Ehre. Wahrscheinlich erwarteten sie schon den Erstflug für diesen Tag.

Doch die ganze Aufregung war leider vollkommen umsonst. Zwar konnten die hohen Herren eine Stunde lang den Vorbereitungen an der Maschine zusehen, aber das Rollen, das um 11.04 Uhr begann, war bereits um 11.05 Uhr wieder zu Ende. Folgendes war passiert: Nach dem Start aus dem Stand mit maximaler Drehzahl der Turbinen und auf 15° gezogenem Höhenruder beschleunigte die 152 V1 zügig. Bei einem Seitenwind von 5 m/s aus 70° von rechts mußte Pilot Willi Lehmann gefühlvoll gegensteuern. Bei 190 km/h schob er die Gashebel auf Leerlauf, so daß die V1 noch bis knapp 200 km/h beschleunigte, sodann schob er den Bremshebel um 2/3 nach vorn, Bremsdruck rund 8 atü. Im selben Moment sprachen die Bremsen fühlbar an bei gleichzeitigem Klingelsignal. Danach fühlbare Entbremsung, jedoch mit längerer Pause (einige Sekunden) bis zu einer erneuten Bremsung. Das Klingelsignal der Bremsautomaten kam in ungleichen Intervallen. Nach der Durchsage vom Startkontrollpunkt „Rauchentwicklung hinten“ wurde von Lehmann sofort entbremst, anschließend wieder



**Bild linke Seite oben:** Hier sieht man gut die großen Ruderspalle, die durch den Verzicht auf die hydro-mechanische Steuerung notwendig geworden waren (Handsteuerung mit Boosterunterstützung für Quer- und Seitenruder). Die tief hängenden Triebwerks-gondeln hatten den Vorteil, daß die Landeklappen voll ausfahren konnten und der Rumpf bei einer Notlandung geschützt wurde.

**Bild links:** Für zügige Wartungsarbeiten an den Triebwerken war das Vorderteil der Gondel nach vorn ausfahrbar. An den beiden seitlichen Ausfahr-schienen konnte das Vorderteil 1.100 mm vorgeschoben werden. Die Gondel war am Vorderholm des Flügels aufgehängt. Ab der V4 war die Gondel auch am hinteren Flügelholm mitbefestigt, weil wegen des zusätzlichen Fahrwerks und die daraus erfolgenden Landestöße auf den Flügel höhere Festigkeiten erforderlich wurden.