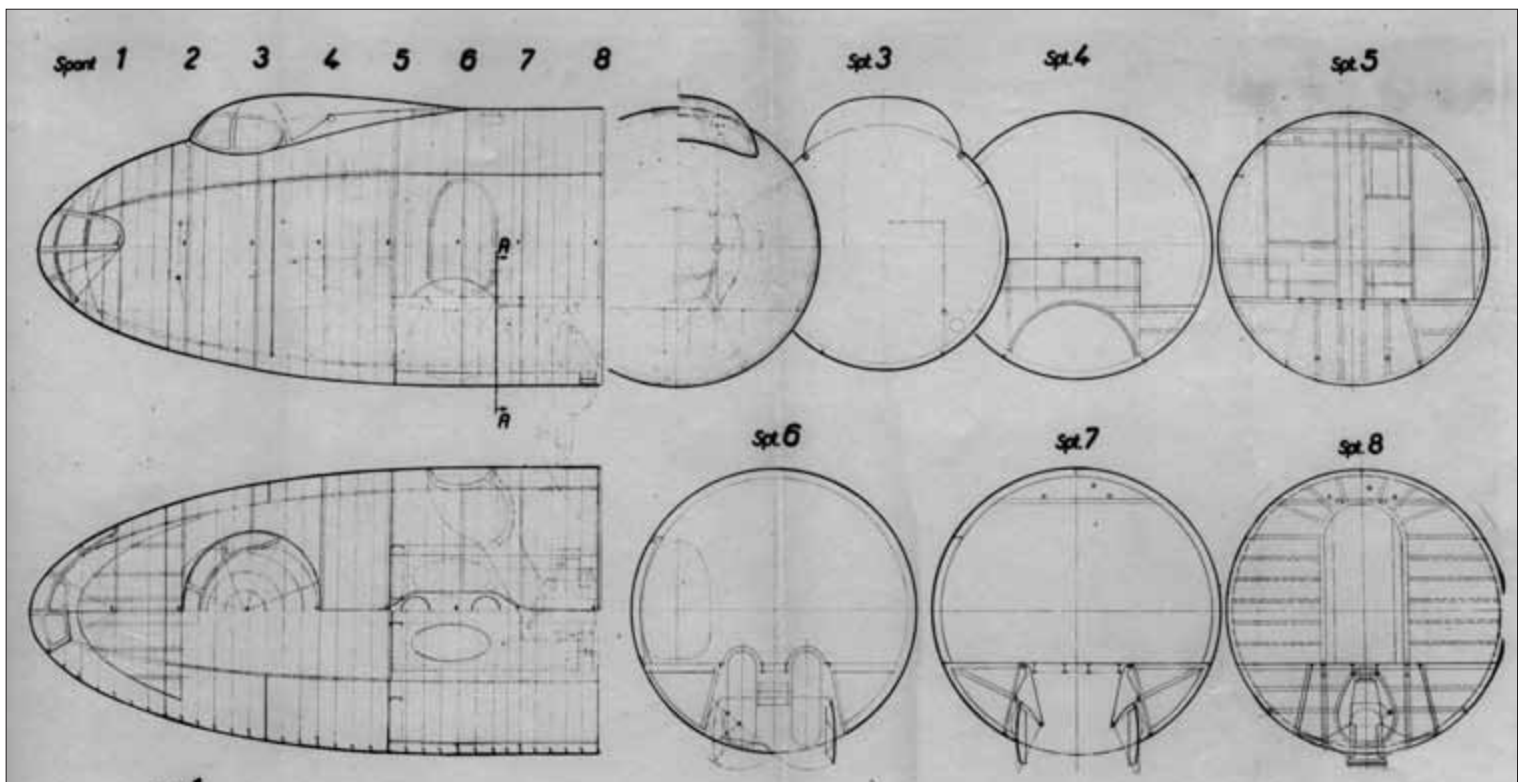


Neuentwurf EW-152 orientiert auf mehr Passagierkapazität

Nach der Rückkehr in die DDR im Juli 1954 stellte sich für das Baade-Kollektiv die Lage anders dar, als in Sowjelowo gedacht. Man hatte zwar vom sowjetischen Luftfahrtministerium den Bauauftrag für das Flugzeug 15.2 in der Tasche und die Unterstützung zur Entwicklung der ersten V-

Maschinen durch das ZAGI, ZIAM, WIAM usw. sicher. Aber in der DDR waren die Voraussetzungen nahe Null. Die Verantwortlichen im Materialamt Pirna (dem geheimen Luftfahrtministerium der DDR) hatten einfach nur gewartet, bis Baade kommt und ihnen sagt, was zu tun sein wird.



Wie es zu dieser verfahrenen Situation im Sommer 1954 kommen konnte, daß nichts vorbereitet worden war, obwohl bis zum Juni 1953 bereits eine einigermaßen funktionierende Luftfahrtindustrie mit insgesamt 2.950 Beschäftigten existierte, die Schulflugzeuge produzierte und die MiG-15 in die Serie überführte, darüber ließe sich noch ein Buch schreiben. Nur soviel: Der damalige Chef des Industriezweiges „Transportmaschinenbau“, Walter Meister, äußerte sich im September 1953 im Abbruchbericht so, daß ein erneuter späterer Anlauf in Dessau so gut wie aussichtslos sei, weil unter den Beschäftigten dort kein Vertrauen mehr in die Regierung der DDR bestehe.

Weil sich also im Herbst 1954 die Lage so darstellte, daß das Materialamt in Pirna überfordert war, mußte das heimgekehrte Baade-Kollektiv die Aufbauleitung übernehmen. Zugleich wurde klar, daß alles viel länger dauern würde, als geplant. Somit hatte das Entwurfsbüro von Hans Wocke Zeit, sich mit den zivi-

Das Projekt der 152/0, anfangs als EW-152 bezeichnet, konnte am 1. März 1956 abgeschlossen werden. Es wies noch die Pilotenhäube auf und sollte mit ZTL-Triebwerken Pirna 015 fliegen. Das ZTL 015 war zunächst mit 4.000 kp und später mit 4.500 kp konzipiert. Doch die Russen lehnten ein ZTL für die 152 ab, worauf in Pirna das ETL 016 entwickelt wurde, was die Russen 1958 erneut ablehnten, so daß sogar noch die 152/II V4 1960 mit Pirna 014 fliegen mußte.

Bild rechts: Modell der 152/0 mit ZTL 015.

Grafik rechte Seite: Der Hauptfristenplan der 152/I V1 bis V5 (nur V1 und V2 gebaut worden).

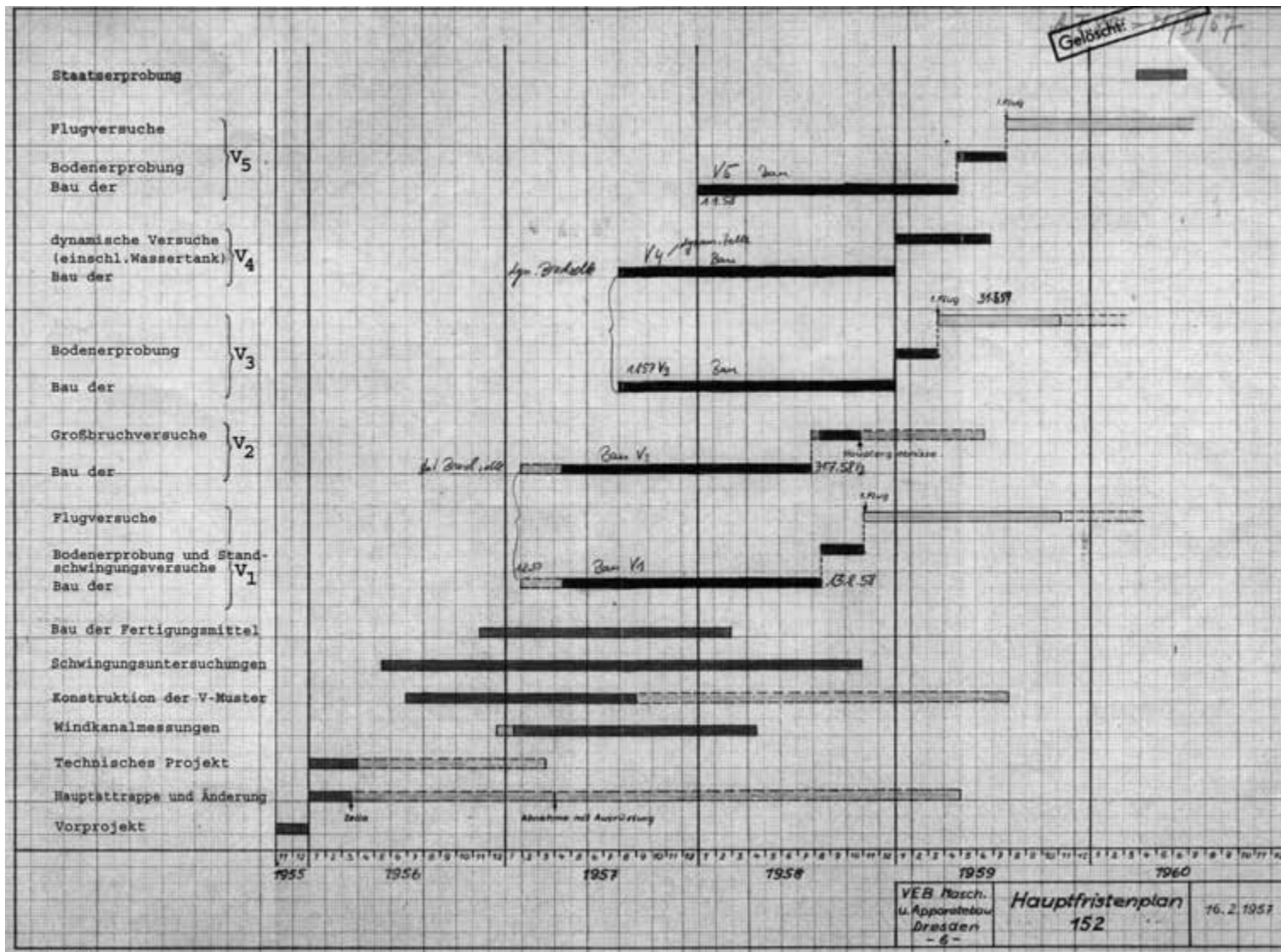
Darunter: EW-152 vom September 1955.

len Flugzeugentwicklungen in England, Frankreich und den USA zu beschäftigen und diese Erkenntnisse in die 152 einfließen zu lassen.

In der Rekommandation zum Projekt 15.2 durch die russische Seite, forderte

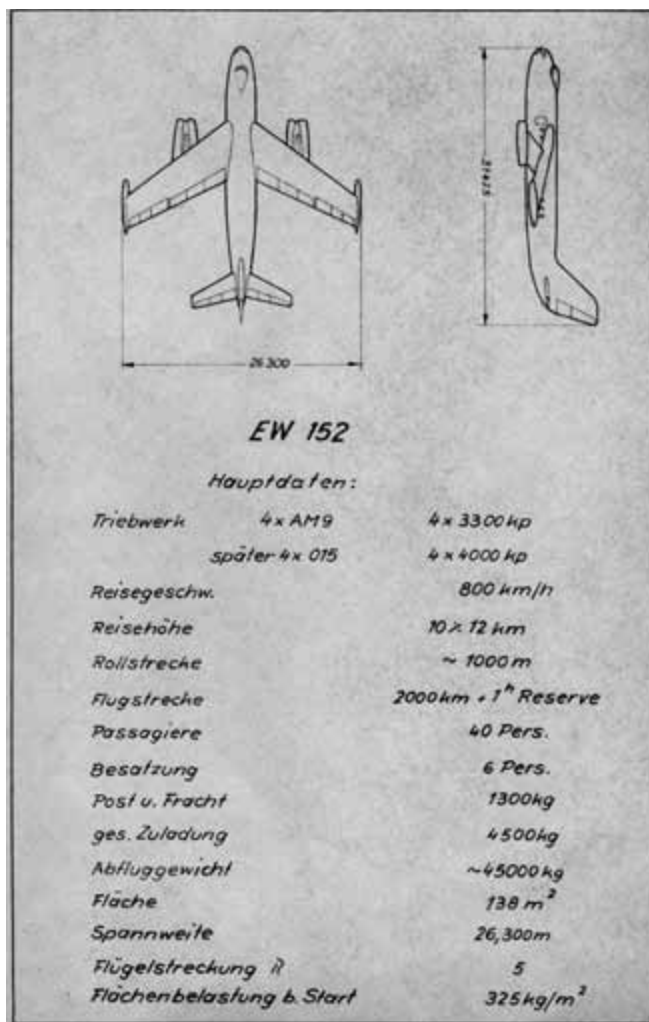
das ZAGI folgende Änderungen: 1.) Erhöhung des Bruchlastvielfachen von 4,2 auf 5,0. 2.) Vergrößerung der Pfeilung von 30 auf 35 Grad bei gleichzeitiger Erhöhung der Profildicke von 12,5 auf 14 %. 3.) Verlegung des Höhenleitwerks





an den Rumpf. 4.) Zur Sicherung einer Handsteuerung beim Versagen der hydro-mechanischen Steuerung sollte der aerodynamische Ausgleich groß genug gewählt werden. Außerdem forderte das ZIAM beim Triebwerk 014 den Verzicht auf die Nachverbrennung.

In Verbindung von eigenen neuen Erkenntnissen und der Rekommandation begann Entwurfsingenieur Alfred Losch im Herbst 1955 an einer neuen 152 zu arbeiten. Doch da tauchte ein entscheidendes Problem auf. Bis dahin war die 152 in der Sowjetunion konkurrenzlos. Sie war für die Kurzstrecke vorgesehen, die Tu-104 dagegen für Mittelstrecken und die M-6 als Ableitung der M-4 für die Langstrecke. Am 8. April 1955 aber gab das sowjetische Luftfahrtministerium MAP grünes Licht für die IL-16, einem Kurzstreckenflugzeug von Sergej Iljuschin. Die IL-16 für maximal 40 Passagiere sollte 1.600 km weit fliegen. Sie hatte vier Mikulin-Triebwerke AM-5 von je 2.000 kp Schub. Daraus ist etwa auf ein Startgewicht von 30 t zu schließen. Das AM-5 war extrem klein, es hatte einen Durchmesser von nur 67 cm bei einer Länge von 2,77 m und einer Masse von 445 kg – für ein Kurzstreckenflugzeug ideale Werte. Der größte Nachteil der IL-16 war jedoch die Unterbringung dieser Triebwerke in der Flügelwurzel – wie bei der englischen Comet. Dennoch war die Herausforderung sehr groß.



Wenn man das ganze Hin und Her im Entwurf der Jahre 1955 bis 1960 verstehen will, muß man sich vergegenwärtigen, daß zu dieser Zeit die gesamte zivile Luftfahrt im Umbruch stand. Mit der Comet 1 hatte im Mai 1952 der Start ins Düsenzeitalter begonnen. Im gleichen Jahr wurde die 2. Klasse bei Flugtickets eingeführt, was innerhalb von zwei, drei Jahren das Aussehen der Flugzeuge, insbesondere der Kabinen, radikal verändern mußte. Kam es bis dahin vor allem auf Bequemlichkeit an, worin die Airlines wetteiferten, konkurrierten sie von da an um die billigsten Plätze, wodurch die Sitzabstände in den Kabinen immer geringer wurden. Das ging so weit, daß sich die internationale ICAO genötigt sah, Mindestabstände der Sitzreihen zu empfehlen.

Das Entwurfsbüro in Pirna entschloß sich daraufhin, das notwendig gewordene neue Projekt EW 152 (man sollte es wegen der folgenden Projekte als 152/0 bezeichnen) rumpffseitig zu vergrößern. Zugleich mußte die Reichweite angehoben werden, weil man für ein Passagierflugzeug wenigstens eine Reserve von einer Flugstunde vorsehen mußte (Die Russen hatten 2.500 km gefordert mit einer Restkraftstoffmenge von 5 % bei der Landung, was praktisch nur noch 1.750 km bedeutet hätte). Um die praktische Reichweite von 2.500 km zu erzielen, wurde vom Triebwerksentwurf