

Die Hauptabteilung Flugerprobung ist anfangs nur ein Torso



Was bei Junkers in Dessau noch eine weitverzweigte und perfekt funktionierende Hauptabteilung gewesen ist mit frühzeitiger Einflußnahme auf den gesamten Entwicklungsprozeß eines neuen Modells, das hatte sich in Dresden zu einem lästigen, weil notwendigen, „Übel“ im Di-

rektorat „Projektierung und Aerodynamik“ von Prof. Dr. Georg Backhaus gemauert – die Rede ist von der „Hauptabteilung Flugerprobung“. Die jahrelange Vernachlässigung dieser Abteilung in bezug auf Finanzen, Technik, Personal und Schulung markiert den Beginn des 152-V1-Debakels.

Ohne Kopf und ohne Glieder wirkte die einst mächtige Junkers-Flugabteilung nach dem Kriege trostlos wie ein Torso. Die dreimonatige Besetzung des Junkerswerkes durch amerikanische Truppen hatte jeglichen Glauben an ein Fliegen nach dem Krieg zerstört. Die Piloten und das Versuchspersonal zerstreuten sich über Nacht in alle Winde. Als dann Brunolf Baade Ende 1945 die allermeisten Junkers-Entwicklungsingenieure wieder zusammen hatte, um die EF-126, EF-131 und EF-132 bauen zu können, waren außer Flugkapitän Hans-Joachim Matthies keine gelernten Versuchspiloten mehr in Dessau und nur ganz wenige Versuchingenieure wie Günter Schröter, Werner Jasper und Alfred Bormann, dazu die „Normal-Piloten“ Paul Jülge und Heinz Schreiber.

Die 152 V1 verließ am 29. September 1959 endgültig die Montagehalle, um in der ganz am Ende der Startbahn stehenden Einflughalle weiter vervollständigt zu werden. Beim Rollen über den schlammigen Boden klemmte das rechte Stützfahrwerksrad. Fritz Freytag und Johannes Haseloff nahmen das Malheur in Augenschein. Seit dem Rollout hatten die Flugzeugwerke neue Zugmaschinen vom Typ G-5 gekauft. Diese modernen allradgetriebenen Lkw aus Werdau paßten besser zum Düsenflugzeug 152 als altertümliche Traktoren.

Hans-Joachim Matthies, der die Ju 288 V5 (das erste Muster mit Reihen-Sternmotor Jumo 222 von 2.500 PS) und die großartige Ju 252 V1 serienreif geflogen hatte, wäre der richtige Mann gewesen, um die Flugabteilung nach dem Abgang von Schinzinger, Kindermann, Holzbaur, Hesselbach, Pancherz und Preuschen in Dessau wieder neu aufzubauen. Wie der Zufall aber so spielte, stürzte Flugkapitän Matthies bei einem Schauflug vor den Russen mit einer Ju/EF-126 im Juni 1946 ab. (Die 126 wurde von einem Jumo 225 angetrieben, einem auf 500 kg Schub gebrachten Pulso-Rohr, das eine Weiterentwicklung des Antriebs der Fi-103-Flügelbombe V1 darstellte.)

Nach diesem herben Verlust übernahmen die Russen die Flugerprobung mit ihren wissenschaftlich ausgebildeten Pi-

loten selbst. Die Deutschen waren von da an nur noch „Handlanger“ im Erprobungsalltag der Muster 126, 131, 140 und 150. Das ZAGI und das Luftwaffen-Erprobungszentrum LII in Moskau verfügten auch über alle notwendigen Einrichtungen für umfassende Erprobungs- und Versuchsflüge.

Nach der Rückkehr in die DDR wurde die Baade-Mannschaft in der Flugerprobung auf die Zustände wie am Kriegsende zurückgeworfen. Jetzt waren nicht nur die Erfahrungsträger weg. Auch die sowjetischen Stellen signalisierten, daß sie bei der Flugerprobung der 152 keinerlei Unterstützung geben könnten. So bekam Flugversuchsingenieur Willi Lehmann die große Aufgabe gestellt, bis zur Fertigstellung der 152 V1 eine neue Abteilung Flugerprobung aufzubauen.



Der spätere Kommandant der 152 V1 hatte von 1933 bis 1936 bei Junkers in Dessau Schlosser gelernt. Anschließend ging er zum Studium nach Stettin, wovon er im Sommer 1939 zurückkehrte. Er wurde Versuchsingenieur in der Junkers-Flugerprobung unter dem Chef Reginald Schinzinger. Nur wenige Wochen konnte Willi Lehmann seine Kenntnisse in der Praxis vertiefen. Im November 1939 wurde er zur Luftwaffe eingezogen und nach der Ausbildung zum Piloten als Kampfflieger eingesetzt. Sicher war der Wunsch selbst zu fliegen reichlich Antrieb für diesen Weg. Nach dem Krieg war er mit Baade in der Sowjetunion. Dort flog er als Flugversuchsingenieur auf den verschiedenen Varianten der Ju 287 und auf der EF-150, der späteren 152. Willi Lehmann war nach der Rückkehr in die DDR 1954 in Personalunion Chef, Vordenker und einziger Mitarbeiter seiner eigenen Abteilung.

Wenn über Flugversuche und -erprobung geredet wird, muß bedacht werden, daß von 1944 bis 1954 eine Revolution in der Flugzeugentwicklung stattgefunden hatte. Die Fluggeschwindigkeiten hatten sich verdoppelt und verdreifacht, genauso die Belastungen für das Flugzeug. Viel mehr wissenschaftlicher und gerätetechnischer Aufwand mußte betrieben werden, um ein neues Muster sicher zu machen. Junkers war zwar in den 1920er und 1930er Jahren weltweit der größte und modernste Flugzeugkonzern gewesen, aber auch dort mußte ab der Ju 288 auf die Kapazitäten überbetrieblicher und staatlicher Forschungsinstitute zurückgegriffen werden. Allein war kein Flugzeugwerk der Welt mehr in der Lage, ein ziviles Strahlflugzeug bis zur Serienreife zu führen.

Da die Flugerprobung den letzten Abschnitt im Entwicklungsprozeß darstellt und darüberhinaus aufwendig ist, bildete sie in Dresden anfänglich das fünfte Rad am Wagen. Brunolf Baade fehlten dafür die Zeit und das Verständnis. Willi Lehmann reiste durch die Republik zu den Hoch- und Fachschulen, um geeignetes Personal zu rekrutieren. Alte und erfahrene Ingenieure aus dem Dessauer Raum wollten nicht zurück in den Flugzeugbau. Also blieben nur Absolventen, die jedoch dadurch zu keinem Lehrmeister kamen. Sie mußten sich alles alleine beibringen. 1956 oder 1957 konnte Lehmann den ehemaligen Junkers-Versuchsingenieur Georg Eismann für den VEB MAB gewinnen. Er wurde der Chef der Flugversuchsingenieure, hatte aber wie Willi Lehmann selbst noch reichlich Erfahrungen zu sammeln. In ihrer Zeit bei Junkers waren sie die Neuen gewesen. Dann kam auch schon der Krieg.

Im November 1956 stieß Kurt Bemme zur Flugversuchsabteilung. Er war Pilot und Fluglehrer bei der Kasernierten Polizei gewesen. Außerdem gab es ja auch noch den Chefpiloten Karl Treuter. Ihm hätte eigentlich die Erprobung der 152 zugestanden, aber die damaligen politischen Vorgaben forderten bei so heiklen