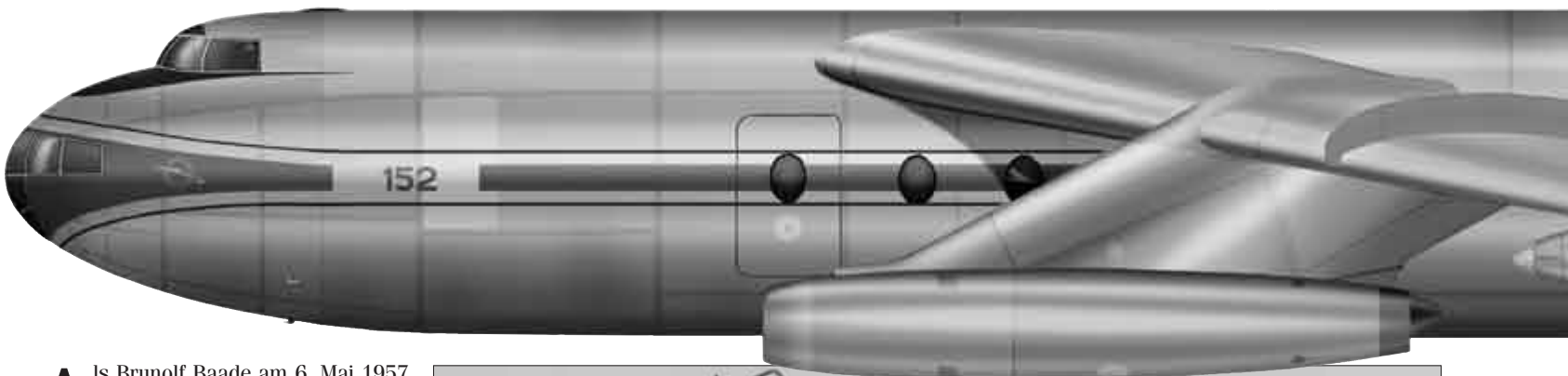


Die 152/I wird projektseitig kontinuierlich weiterentwickelt

Die technische Entwicklung von Flugzeugen verlief in der 50er Jahren in einem atemberaubenden Tempo. Dem mußten das Entwurfsbüro und die Ausrüstungskonstruktion Rechnung tragen. Im Frühjahr 1957 existierten drei 152-Varianten. Variante I mit kurzer Kabine für 40 Passagiere

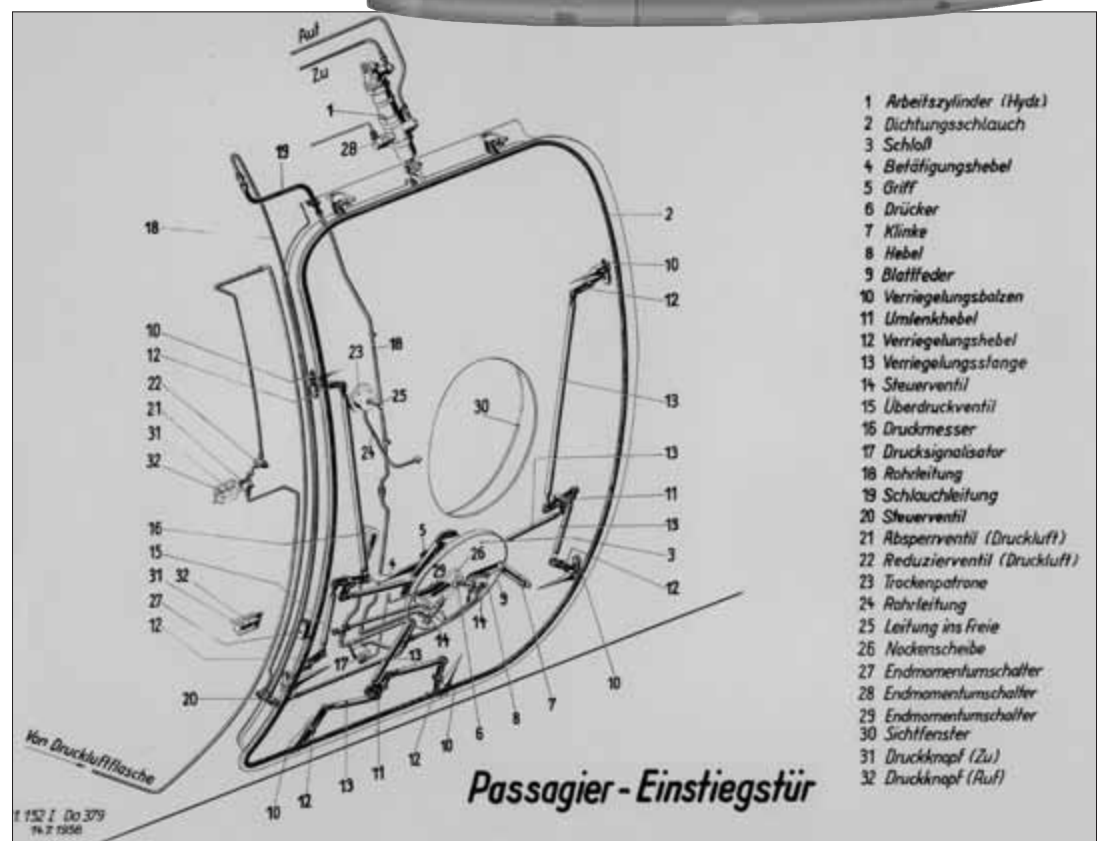
und AM-9-Triebwerken, Variante II mit verlängerter Kabine für 48 Passagiere und 014-Triebwerken und Variante III mit nochmals verlängerter Kabine durch Wegfall des Tandemfahrwerks für maximal 73 Passagiere. Am 6. Mai 1957 begann die Umkonstruktion der Variante I auf die II.



Als Brunolf Baade am 6. Mai 1957 grünes Licht für die Umstellung des Projektes von der Variante I auf die Variante II gab, bedeutete das in der Praxis eine Umkonstruktion bei laufender Fertigung der Maschinen V1/V2, um das zweite Fertigungslos V3 und V4 gleich mit neuen Zeichnungssätzen beginnen zu können. Die V5 als Bruchzelle für den Lebensdauerstest im Wassertank wurde erst einmal weiter hinausgeschoben, weil noch unklar war, ob man nicht lieber gleich mit der Variante III den Lebensdauerstest durchführen sollte.

Die 152 bekam jetzt die Bezeichnung 152/I. Die Umkonstruktion betraf vor allem das Rumpfmittelstück mit flacher ausgebildeter Einzugskinematik und etwas weiter nach hinten gelegtem Hauptfahrwerk. Um die neue Variante III mit Dreibeinfahrwerk schneller produzieren zu können, verzichtete die VLI-Führung wenig später ganz auf den Bau der V5 und V4 als Variante I. Vielmehr sollte ab der V4 sofort auf das Dreibeinfahrwerk umgestellt werden. Das neue Flugzeug erhielt nun die Bezeichnung 152/II V4, da ja die ursprüngliche Variante I ersatzlos gestrichen worden war.

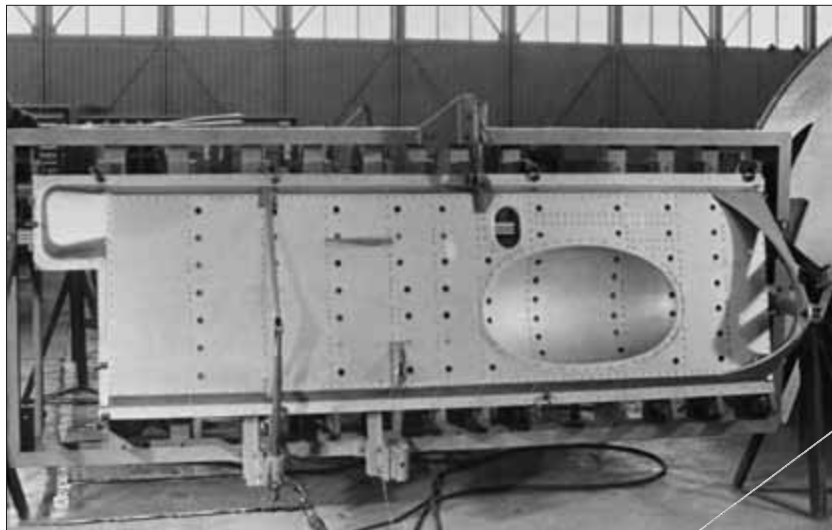
Schon im Laufe des Jahres 1955 hatte Chefprojektant Hans Wocke erkannt, daß die 152 ein Reichweitenproblem bekommen würde, als er sich mit den international üblichen Gepflogenheiten in der Flugpraxis der Airlines vertraut gemacht hatte. Das Junkers-Kollektiv hatte ja seit der Ju 52 von 1929 kein ziviles Flugzeug mehr gebaut, nur noch Militärmaschinen (dazu gehörten auch die Ju 90 und Ju 252). Es war für ihn überraschend, daß Zivillflugzeuge im Durch-



Die 152/I besaß nur eine Passagiertür. Die Piloten stiegen durch eine Klappe mit Leiter von unten ins Cockpit, wie bei einem Bomber. Der Frachtraum hatte auf der rechten Seite eine eigene Tür. Das große Fenster in der Passagiertür bei V1 bis V3 wurde ab der 152/II V4 durch ein kleines Guckloch ersetzt.

schnitt nur die Hälfte der theoretischen Flugstrecke in der Praxis zurücklegen. Das galt sowohl für Flugzeuge mit Kolbenmotor als auch für welche mit Turbinen. So setzte die BOAC ihre düsengetriebene Comet 1 nur auf Strecken bis 1.850 km ein, obwohl das Flugzeug eine theoretische Reichweite von 4.180 km besaß. In der Regel ließen sich die Flugkapitäne ihre Maschinen mit Reserven für zwei zusätzliche Flugstunden betan-

ken. Bei Kolbenmotor-Flugzeugen war das kein Problem, doch bei Düsenflugzeugen mit dem dreifachen Kraftstoffverbrauch von Kolbenmotorflugzeugen steigerte sich das zu einem Entwurfsproblem. Mit der vom MAP geforderten Reichweite von 2.500 km für die 152 blieben also bestenfalls 1.500 km übrig. Das war die Entfernung Berlin-Moskau bei Sonnenschein und Windstille. Kurz, die 152 mußte wenigstens auf die theo-



retische Reichweite von 3.000 km angehoben werden, um sie auf Flugstrecken von zwei Flugstunden (1.500 km) praktisch einsetzen zu können. Auf Strecken bis 1.000 km waren Propellerflugzeuge sowieso die ökonomischere Lösung. Bereits die 15.2 war projektseitig auf eine erweiterte Tank-

Bild links: Rechte Bugfahrwerksklappe der 152/I V1 in Halle 212.

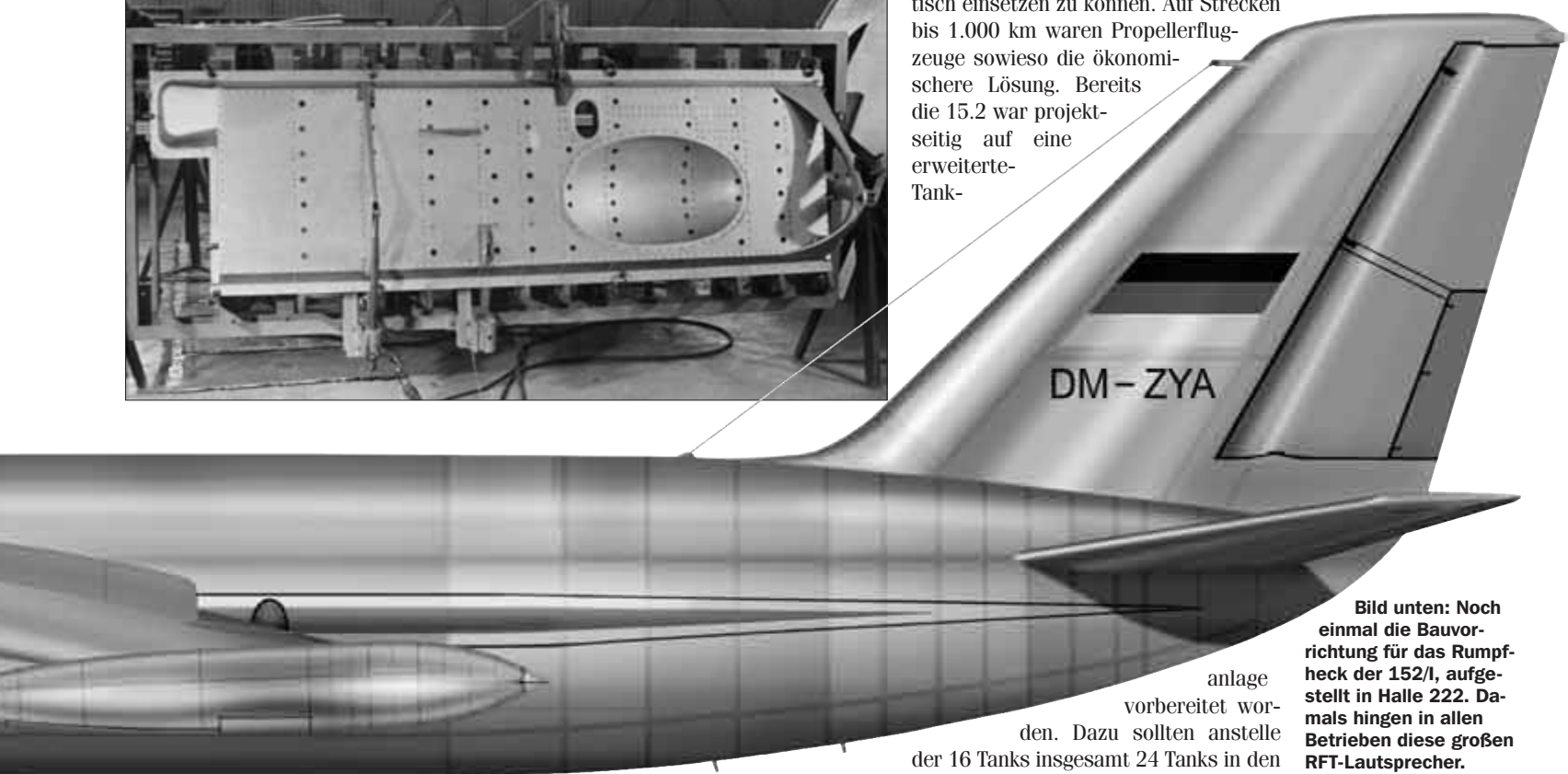


Bild unten: Noch einmal die Bauvorrichtung für das Rumpfheck der 152/I, aufgestellt in Halle 222. Damals hingen in allen Betrieben diese großen RFT-Lautsprecher.

