

Prof. Baade will das letzte Junkersflugzeug fliegen sehen

Im August 1960 befand sich die 152/II V4 auf einem technischen Stand, der den Beginn der Flugerprobung erlaubte. Weil das Flugzeug verspätet fertig geworden ist, hatte für die Ausbildung der Piloten mehr Zeit zur Verfügung gestanden, die genutzt worden war, um gleich zwei Besetzungen für die 152 auszubilden. Die erste Besetzung hieß Lehmann, Güttel und Jendrusch; die zweite Puhmann, Hertel und Jauer. Neu war bei der Flugerprobung der 152/II, daß die Flugzeuge V4 und V5 eine Flugmeßanlage mit automatischer Übertragung der Meßdaten an die Bodenstation besaßen.



Nach einem achtwöchigen Bodenprogramm war die 152/II V4 am 26. August 1960 bereit für ihren ersten Erprobungsflug. Und wie „bereit“ war nach dem Desaster mit der 152 V1 die Hauptabteilung Flugerprobung? Was war aus dem Absturz seit dem letzten Jahr gelernt worden?

Nach dem Verlust der 152 V1 und ihrer Besatzung, zu der unglücklicherweise auch der leitende Versuchspilot samt leitendem Versuchsingenieur gehörten, mußten die Verantwortlichkeiten im laufenden Flugbetrieb neu bestimmt werden. Walter Kröger blieb Chef der Flugerprobung. Seine Stellung war jetzt gefestigt. Keiner wagte es mehr, sich über ihn hinwegzusetzen, auch Baade nicht. Inzwischen war auch die Personalstärke des Versuchsbetriebs angewachsen. Es mangelte trotzdem an Versuchsingenieuren und Piloten. Bis Ende 1960 waren etwa 20 Piloten eingestellt worden.

Dieser 26. August 1960 ist ein sehr heißer Sommertag mit Temperaturen von bereits 28° Celsius am frühen Morgen. Die 152 V4, gesteuert vom ehemaligen Junkerspiloten Heinz Lehmann, rollt in Richtung Abstellplatz neben die Einflyghalle. Nach ihrem erfolgreichen Jungfernflug von 22 Minuten Dauer folgt die Maschine nun den Handzeichen des Einweisers. Im Hintergrund sieht man den Blasprüfstand mit Gondel.

In der rechts stehenden Tabelle sind die Flugerfahrungen der 152-Besatzung aufgeführt. Die drei ersten Personen sind Piloten, die beiden letzten Personen die Bordingenieure für V4.

152-Besatzungen am 1.5.1960

Name	Starts	Flugst.
Heinz Lehmann vor 1945 nach 1945 davon Strahlflugz.	4.662 1.480 165	2.780 h 875 h 65 h
Gerhard Güttel vor 1945 nach 1945 davon Strahlflugz.	ca. 2.000 1.400 160	ca. 1.500 h 750 h 65 h
Gerhard Puhmann vor 1945 nach 1945 davon Strahlflugz.	ca. 800 1.000 139	ca. 500 h 510 h 59 h
Bernhard Jendrusch vor 1945 nach 1945	ca. 4.000 525	ca. 2.500 h 300 h
Koll. Jauer vor 1945 nach 1945	ca. 1.500 1.783	ca. 1.200 h 812 h

Nur die Armee durfte Piloten ausbilden. Die Besten behielt sie selbst – das waren die Leute, die das Zeug zum Jagdflieger hatten, der Rest ging dann zu den Transportfliegern und Hubschrau-

berstaffeln, was dann noch übrig blieb, durfte bei der Deutschen Lufthansa fliegen, bei der GST oder eben in Dresden. Richtige Testpiloten, wie in der UdSSR, gab es keine. Die neu entstandene Luftfahrtindustrie mußte sich ihr Personal irgendwie selbst heranziehen.

Die Schulung der eigenen Piloten auf Strahlflugzeugen stand dabei im Mittelpunkt. Als Nachfolger für Willi Lehmann und Kurt Bemme wurden die bisherigen Einflieger Heinz Lehmann und Gerhard Güttel bestimmt. Den Platz von Bordingenieur Paul Heerling nahm Bernhard Jendrusch ein. Als Ersatz für irgendwelche Eventualitäten fungierten Gerhard Puhmann (1. oder 2. Pilot) und der Kollege Jauer für Bernd Jendrusch.

Mit diesem fliegenden Personal sollte die Flugerprobung der V4 abgesichert werden. Um diese Mannschaft auf ihre Aufgabe vorzubereiten, erhielten die Piloten Lehmann, Güttel und Puhmann in



Entwurfsingenieur Eberhard Aikele fotografierte vom Dach seines Wohnhauses aus den zweiten Start der 152 V4 am 4. September 1960 vom Flugplatz Klotzsche um 8.18 Uhr mit einer Kleinbildkamera und einem geborgten 100 mm langen Teleobjektiv auf Farbmaterial Agfacolor UT-16 aus Wolfen.

der Sowjetunion eine Ausbildung zuerst auf der IL-28 und danach auf der großen Tu-104. Gerade während des zweiten Fluges der 152 V1, der im Absturz endete, schulten Lehmann und Güttel in der Sowjetunion auf die IL-28 um. Vom 12. Februar bis 19. März 1959 absolvierten beide 37 Flüge, zu denen Zonenflüge, Platzflüge, Kontrollflüge, Wetterflüge, Höhenflüge, Überlandflüge und die Einweisung auf den Autopilot gehörten. Zurück in Dresden durften beide auf verschiedenen IL-28 der NVA trainieren. Im Juli 1959 erhielt Heinz Lehmann eine mehrwöchige Einweisung in Wladiwostok auf der Tu-104. Güttel und Puhmann waren dann im Dezember in Moskau zur Schulung auf Tu-104 an der Reihe. Vom 19. Dezember 1959 bis zum 20. Januar 1960 flogen beide je 52 Flüge mit rund 23 Stunden auf der Tu-104 bei Tage und fünf Flüge mit 3 Stunden bei Nacht. Puhmann und Güttel bestanden die Prüfung mit „ausgezeichnet“.

Die meisten Erfahrungen auf Strahlflugzeugen aber sammelten die Drei bei ihren Flügen mit der IL-28 in Dresden, nämlich bei den Flügen zur Erprobung der Versuchstriebwerke Pirna 014. Hier lernten sie gleichzeitig das neue Strahltriebwerk Pirna 014 näher kennen, das die 152/II antreiben würde. Insbesondere die Erfahrungen beim Beschleunigen, beim Zünden in der Luft und beim gefürchteten Pumpen konnte ihnen niemand mehr nehmen. Für das Fliegen in der 152 war das wichtiger, als ein Training auf der schwereren Tu-104. Hinzu kam, daß sie hier fast täglich flogen. Im



Die zwei Kommandanten der 152: Willi Lehmann (rechts) und Heinz Lehmann (links). Willi kam beim Absturz der V1 ums Leben, Heinz flog für die Flugzeugwerft in Dresden noch bis 1967.



Heinz Lehmann als Einflieger der im Junkerswerk Bernburg gebauten He 111. Es waren nur etwas über 40 He 111, die bei Junkers gebaut wurden, danach ging sofort die viel modernere Ju 88 in Großserie; links die Dame soll eine Verwandte Görings gewesen sein. Rechts der Betriebsausweis der Junkerswerke in Blech.

Gegensatz zur Besatzung der V1 war die neue Besatzung also deutlich besser mit Strahlflugzeugen vertraut.

Der fliegerische Werdegang von Kommandant Heinz Lehmann war wie folgt: Nach einer Flugzeugbauer-Lehre bei der Luftwaffe 1936 Ausbildung zum Piloten. Seit 1940 Einflieger im Junkers-Serien-



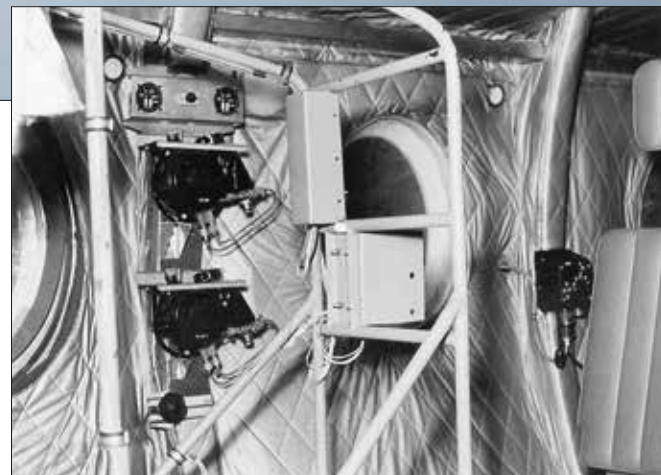
werk Bernburg auf He 111 und Ju 88. Wegen seiner Zuverlässigkeit Übernahme ins Stammwerk Dessau in die Flugerprobungsabteilung. An der neuen Ju 388 fliegt er Teilprogramme der Höhen-erprobung bis 13 km Höhe. Ab 1955 im Dresdner Serienwerk Einflieger der IL-14P-Serienflugzeuge. Weiterbildung auf Jak-18, IL-28 und Tu-104. Die Kommission zur Freigabe der 152 schätzt Lehmann so ein: „Koll. Lehmann besitzt die größte Flugerfahrung unter den Flugzeugführern des FWD. Er besitzt eine gute fliegerische Veranlagung, zeigt beständig gleichmäßig gute Leistungen, er fliegt ruhig und überlegt. Er läßt Strenge walten in allen Belangen der Flugsicherheit. Kollege Lehmann ist parteilos. Seine politische Aktivität ist gering. An



seiner Treue zum Arbeiter- und Bauernstaat wird nicht gezweifelt. Seine Arbeitsmoral und seine Flugdisziplin sind ohne Tadel.“

Über Gerhard Güttel heißt es im Kommissionsprotokoll: „von Beruf Flugzeugbauer, begann 1941 seine fliegerische Laufbahn in der faschistischen Luftwaffe, erwarb ELF/II, flog u.a. He-177 und Fw-200. Am Ende des Krieges als Jagdflieger eingesetzt. Seit 1955 in Dresden Flugzeugführer. Ausbildung auf Jak-18, IL-14 und anderen Mustern. 1959 Ausbildung auf IL-28 und Tu-104. Koll. Güttel besitzt bei guten fliegerischen Voraussetzungen eine gute technische Auffassungsgabe. Er fliegt ruhig und umsichtig. Persönlich bescheiden, erkennt er seine Stellung als 2. Pilot an (das tat V1-Co-Pilot Bemme anscheinend nicht). Er ist Mitglied der SED. Er befand sich bis 1949 in sowjetischer Kriegsgefangenschaft.“

Der „Ersatzpilot“ Gerhard Puhmann muß ein fliegerisches Naturtalent gewesen sein. Von ihm schwärmen noch heute alle Versuchsingenieure. Er ging nach dem Ende der Flugzeugindustrie 1962 in den Westen. Er erwarb sich bei der Deutschen Lufthansa als Pilot für alles Schwierige trotz seiner Ostherkunft allerhöchste Anerkennung. Er war es, der den Flugzeugbauer Boeing auf die viel zu niedrig angesetzte Landegeschwindigkeit bei der Boeing 727 aufmerksam machte und so weitere Abstürze vermeiden half. Für derlei Auseinandersetzungen braucht man Wissen, Überzeugungskraft und ein Rückgrat aus Stahl.



Puhmann erlernte 1929 den Beruf eines Metallflugzeugbauers. 1943 bei der Luftwaffe Ausbildung zum Piloten. Einsatz als Nachtjäger. Bis 1949 in sowjetischer Gefangenschaft. Dann Ingenieurstudium. 1955 Flugversuchsingenieur in Dresden. 1956 wieder Pilot und Einflieger für IL-14P. Ausbildung auf IL-28 und Tu-104 im Jahre 1959. Die Kommission befindet: „Koll. Puhmann ist ein guter und ausgeglichener Flugzeugführer, der sehr gewissenhaft und zuverlässig ar-

Die soeben gelandete 152 V4 am 26. August 1960. Oben im Bild das Kameragestell vor dem Automatischen Beobachter am Spant 13 in der V4 mit Notsitzen für vier Versuchsingenieure in der Kabine (1/60).



Kommandant Heinz Lehmann steigt nach dem zweiten Flug am Sonntagmorgen des 4. September 1960 aus der 152 V4. Links die zusätzliche UKW-Schwertantenne.

beitet. Er ist bei sehr guten technischen Kenntnissen immer bemüht, den Dingen auf den Grund zu gehen. Hervorzuheben ist seine stets selbstkritische Haltung und die stets auf höchste Flugsicherheit gerichtete Einstellung. Kollege Puhmann ist parteilos, zeigt dabei eine positive Einstellung zum Arbeiter- und Bauernstaat.“

Bordwart Bernhard Jendrusch hatte Elektriker gelernt. Von 1936 bis 1945 in Dessau bei Junkers Bordmechaniker auf Ju 87, Ju 88, Ju 52 und He 111. Große Flugenerfahrung. Ab 1956 als Bordwart in Dresden. Seit 1946 SED-Mitglied. Ausbildung auf 152/IV1 als Bordwart.

Kollege Jauer lernte bei Junkers 1934 Flugzeugbauer. Dann bei Junkers Bordmechaniker bis 1945. Noch nicht auf Strahlflugzeugen eingesetzt gewesen.

Aus dem Absturz der V1 war gelernt worden, daß die Besatzung ein Kollektiv sein muß. Heinz Lehmann und Gerhard Güttel waren Freunde. Güttel erkannte Lehmann uneingeschränkt als Kommandant an. Lehmann war 46 Jahre, Güttel 38 und Puhmann 37 Jahre alt. Vor dem Erstflug forderten die Piloten eine Aufklärung über die Absturzursachen der 152 V1. Ihnen wurde mitgeteilt, daß die V1-Besatzung eigenmächtig und undiszipliniert geflogen sei, was zum Absturz geführt habe. Technische Ursachen waren offensichtlich nicht mit im Spiel, so die Auskunft der Technischen Leitung.

Der Erstflug der V4 war lange zuvor minutös geplant worden. Alle eventuellen Ausfälle waren durchgespielt worden und entsprechende Anweisungen an