

# Die weiterentwickelte 152/II mutiert immer mehr zu einer Fehlentwicklung

Mit dem Sputnik-Start am 4. Oktober 1957 änderte die sowjetische Führung ihren Standpunkt zum DDR-Flugzeugbau. Bereits im November 1957 ließ das sowjetische Luftfahrtministerium Baade wissen, daß die UdSSR über alle Typen von Flugzeugen verfüge und deshalb kein Bedarf mehr „an Flugzeugen aus deutscher Produktion“ bestehe. Der Grund war der, daß die Interkontinental-Rakete den strategischen Bomber Mjassitschew M-4 seiner strategischen Bedeutung beraubt hatte und fortan die großen Bomber-Hersteller Zivilflugzeuge bauen würden.

Damit war auch gleichzeitig die Angst der Russen vorm Abwandern der Junkers-Elite gen Westen wie weggeblasen, denn nun konnten sie alles über die M-4 ausplaudern – es hatte keine Bedeutung mehr. Für die DDR war das Ganze aber von entscheidender Bedeutung. Entweder, sie hörte auf Flugzeuge zu produzieren, oder aber sie fand schnellstens neue Kunden für die 152.

Zunächst entschloß man sich weiterzumachen, weil der spezielle Maschinenpark für andersgeartete Produktion nur schwer verwendbar war. Zugleich wurde die 152 weiterentwickelt. Durch die 1957 erfolgte Umstellung auf ein Dreibein-Fahrwerk wurde der Typ 152 erst für den zivilen Einsatz verwendungsfähig. Durch gleichzeitiges Anheben von Startgewicht und Herabsetzen des Lastvielfachen von 5 auf 4,5 konnte ohne weitere konstruktive Veränderung die Nutzlast von 4,0 auf 9,1 t gesteigert werden. Die Kabine war auch länger geworden, weil das hintere Rumpffahrwerk weggefallen war. Die Platzverhältnisse in der Kabine blieben dennoch be-

scheiden, so daß keine 6er-Reihe untergebracht werden konnte, weil die 5er-Reihe bereits zu eng war (Einschnürungen im Fußbereich). Noch weitergehende Verbesserungen in Variante III sahen die Übernahme des Cockpits der 153A vor (ähnlich dem der Comet), ein Bugfahrwerk in Biegebeinkonstruktion statt

Schwinge (900 kg leichter), ein Tankflügel mit der Streckung 6 statt 5 und ein gewichtserleichtertes Leitwerk (-200 kg) sowie leichtere und kraftstoffsparendere Triebwerke (Pirna 016).

Parallel dazu entstand unter Leitung von Entwurfsingenieur Eberhard Aikele, Sohn von Junkers-Chefstatiker Karl Ai-

**Bild rechts: Stelldichein der Junkers-Prominenz (im Kreis v.l.n.r.): Haupttypenleiter Peter Bonin, Konstruktionsleiter Johannes Haseloff, Baade-Sekretär Hans Motsch, Chef-Konstr. Fritz Freytag, Prof. Baade und Werkleiter W. Rentsch.**



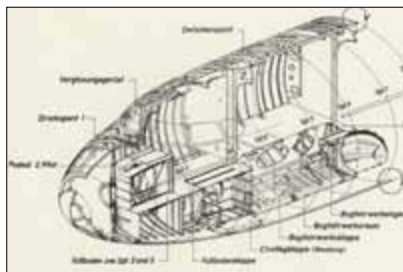
Rollout der 152/II V4 am 24. Juni 1960 um 18 Uhr.

Foto: VEB Flugzeugwerke Dresden



Fotos: VEB Flugzeugwerke Dresden

kele, das Ablösemuster „154“ mit vier einzeln aufgehängten Pirna 014, die zukünftig durch das ZTL Pirna 020 ersetzt werden sollten. Die 154 war gleichgroß, aber 9 t leichter, hatte endlich den Junkersflügel mit doppelter Pfeilung, flog 4.150 km weit und 950 km/h schnell.



Nach Absage der UdSSR zur Abnahme der 152 fiel zwar der Navigator-Platz weg, aber der Rumpfbug blieb dennoch fast unverändert.

Bild unten: Ihren zweiten Flug absolvierte die 152/II V4 am 4. September 1960 um 8 Uhr.



Foto: Sammlung Volker Rogg

Ende 1959 reisten Entwurfsingenieur Günter Weyh und Verkaufsleiter Walter Künzel in die ehemalige Junkers-Hochburg Südamerika, um die 152/II vorzustellen. Günter Weyh schreibt:

Nach Vorlage unserer Streckenanalyse ist man (argentinische Luftfahrtvertreter) überzeugt, daß die 152 das geeignete TL-Flugzeug für den internationalen



Verkehr in Südamerika ist. Eine Untersuchung, von Südamerika über Mexiko in die USA zu gelangen, wird zusätzlich gewünscht. Man stellt außerdem fest, daß wir in unserer Analyse noch nicht alle anfliegbaren Plätze erfaßt haben, da es mehrere gibt, die bis 1962 ausgebaut werden. Die argentinischen Teilnehmer sagen, daß sie mit dem Comet 4 nicht zufrieden sind, da er noch wirtschaftliche und technische Mängel haben soll.

In Brasilien herrscht in etwa die gleiche Meinung zur 152. In seinem Reisebericht schreibt Günter Weyh:

Man sieht die 152 als ein ideales Flugzeug für Südamerika an. Da jedoch die Strecken unter 2.000 km weiter mit den alten Typen aus finanziellen Gründen befliegen werden müssen, wünscht man, daß wir die Reichweite noch etwas vergrößern, um mindestens die Sümpfe im Amazonasgebiet überqueren und nach den USA fliegen zu können.

Es bestanden also berechtigte Hoffnungen, die 152 in Lateinamerika und vielleicht auch im Nahen Osten zu verkaufen. Nach Rückkehr der Delegation

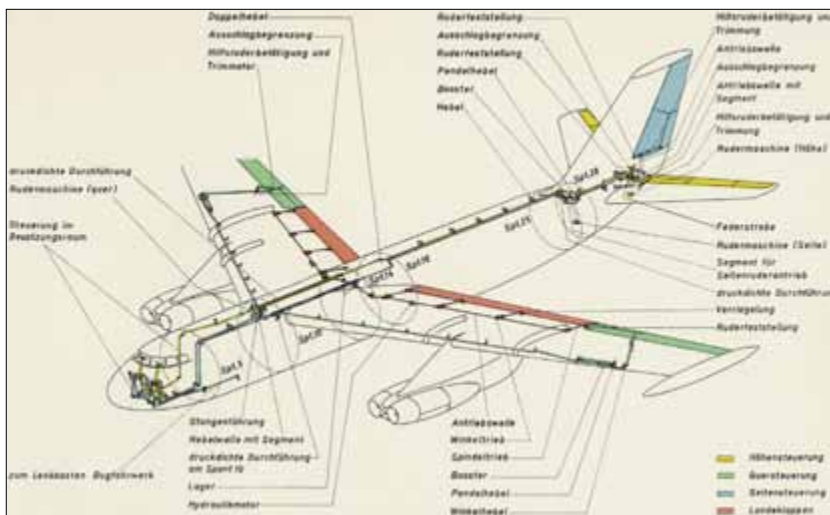
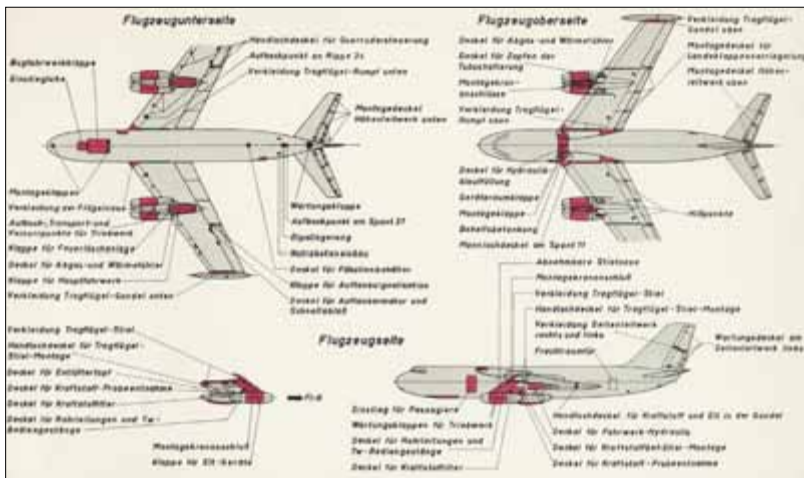


Bild rechts oben: Flugkapitän Heinz Lehmann verläßt die V4. Lehmann war einer der wenigen, die 1944 die V-Maschinen des Höhenbombers Ju 388 im Junkerswerk Bernburg fliegen durften.

Mit den Piloten Heinz Lehmann und Gerhard Güttel hatte Flugversuchsleiter Walter Kröger ein diszipliniertes Gespann für die Flugversuche zur Verfügung.

Grafik: Die Steuerungsanlage der 152/II als Handsteuerung mit Öl-Booster für Querruder.



Die in der Leistungstabelle angegebene 152/II 009 war die zweite Nullserienmaschine und zu 93,8 % fertig gestellt. Mit ihren Leistungen entsprach sie ziemlich genau den ersten verkaufsfähigen Flugzeugen ab Maschine 010. Die 154 war ein Neuentwurf als Tiefdecker mit typischem Junkersflügel. Mit der 154 hatte man entwurfsmäßig den Welthöchststand erreicht. Anlagenseitig hätte man allerdings stärker importieren müssen als bei der 152 geschehen. Grafik oben: Deckel und Klappen an der 152/II.

Bild unten: Das nackte Rollout der 152/II V4 am 14. März 1960 aus Halle 222.



Foto: VEB Flugzeugwerke Dresden

## Dresden-152 und Ablösemuster „154“

Hersteller	VEB Fw Dresden	VEB Fw Dresden	VEB Fw Dresden
Typ	152/II V1	152/II Nr. 009	Dresden-154
Erstflug	4. Dezember 1958	26. August 1960	geplant für 1963
Triebwerk	A. Mikulin AM-9 (RD-9B)	Entw.bau Pirna Pirna 014 A-1	Entw.bau Pirna Pirna 014 A-1
Bodenleistung im Stand bei Drehzahl	4 x 2.600 kp 11.150 u/min	4 x 3.300 kp 8.150 u/min	4 x 3.300 kp 8.150 u/min
Bauart	1-Wellen-ETL 9 Hv-2Ht Ringbrennkamm. mit Nachbrenner	1-Wellen-ETL 12Hv-2Ht 12-Kopf-Ring-Bk rein ziviles Tw	1-Wellen-ETL 12Hv-2Ht 12-Kopf-Ring-Bk (in Plan. ZTL 020)
Luftmassenstrom (m <sub>l</sub> )	43 kg/s	57,5 kg/s	57,5 kg/s
Strahlgeschwindigkeit (c)	593 m/s	562 m/s	562 m/s
Druckverhältnis (π)	7,2	7,0	7,0
Trockengewicht	700 kg	1.050 kg	1.050 kg
Durchmesser/Länge	0,67 m / 5,56 m	0,98 m / 3,45 m	0,98 m / 3,45 m
spez. Kraftstoffverbrauch	0,94/1,60 kg/kph	0,86 kg/kph	0,86 kg/kph
Kraftstoffverb. im Reiseflug	3.800 l/h	4.688 l/h	3.100 l/h
Spannweite (b)	26,80 m	27,00 m	25,10 m
Flügelfläche (F)	138 m <sup>2</sup>	138 m <sup>2</sup>	105 m <sup>2</sup>
aerodyn. Flügeltiefe (l <sub>fl</sub> )	5,44522 m	5,43274 m	4,00 m
Streckung/Zuspitzung (Λ/z)	5,2 / 2,0	5,3 / 2,0	6,0 / 4,0
Flügelpeilung/V-Stell. (φ <sub>0,25</sub> (V))	35° / -7,25°	35° / -7,25°	35° / -1,0°
Profildicke innen/auß.(d/l)	12,5% zu 10,5%	12,5% zu 10,5%	10% zu 9,7%
Flächenbelastung (G <sub>A</sub> /F)	316 kg/m <sup>2</sup>	372 kg/m <sup>2</sup>	380 kg/m <sup>2</sup>
Länge	31,425 m	32,64 m	29,10 m
Höhe	9,695 m	9,00 m	8,30 m
Rumpf (Breite x Höhe)	(Kreis) 3,30 m	(Kreis) 3,30 m	(8-förmig) 2,80 m
Betriebsleergewicht (G <sub>BL</sub> )	29.035 kg	29.440 kg	21.335 kg
Abfluggewicht (G <sub>A</sub> )	43.600 kg	51.430 kg	40.000 kg
max. Zuladung/Anteil von G <sub>A</sub>	14.564 kg = 33%	21.990 kg = 42,7%	18.665 kg = 46,6%
Leistungsbelastung (G <sub>A</sub> /P)	4,19 kg/kp	3,90 kg/kp	3,03 kg/kp
ökon. Reisegeschwindigkeit in Höhe	765 km/h 7-9,1 km	800 km/h 9,5-11 km	850 km/h 11-13 km
max. Reisegeschwindigkeit	810 km/h	850 km/h	950 km/h
Höchstgeschw. (in 5-6 km Höhe)	870 km/h	920 km/h	1.030 km/h
mittl. Steigleist. bis Reisehöhe (m. Tw 014)	12,8 m/s	6 m/s	ca. 10 m/s
Startstrecke auf 15,25 m	1.565 m	2.125 m	1.515 m
Landegeschwindigkeit	206 km/h	213 km/h	ca. 200 km/h
Landestrecke auf 15,25 m	1.000 m	1.200 m	ca. 800 m
ökon. Reichweite (mit 1h Reserve) bei max. Nutzlast von	1.350 km 6,0 t	1.515 km 9,15 t	1.450 km 10,45 t
max. Reichweite (mit 1h Reserve) mit Nutzlast bei Kraftstoffvorrat	2.020 km 4,0 t / 11 t	2.010 km 6,34 t / 15,33 t	4.150 km 4,25 t / 15,33 t
max. Tankkapazität	14.500 l (11,61 t)	19.300 l (15,4 t)	19.300 l (15,4 t)
Besatzung/Pass.	5+1/40-60	5+1/48-72	3+2/47-100
Kabine (Breite x Höhe)	3,10 x 1,95/2,24 m	3,10 x 1,95/2,13 m	2,50 x 2,00 m
Pass.-/Gesamtkabinenlänge	10,5 m / 14,90 m	13,31 m / 20,10 m	18,40 / 20,0 m
Kabinenvolumen + Fracht	80 + 16,5 m <sup>3</sup>	94 + 18,15 m <sup>3</sup>	100 + 35 m <sup>3</sup>
Sitzanordnung (normal)	(2+2)x10 á 1,05 m	(2+2)x12 á 1,05 m	(2+2)x16 á 1,15 m
Fenstergröße (Breite x Höhe)	● 37 x 49 cm	● 37 x 49 cm	● 37 x 49 cm
kleinste Betriebskosten bei Reichweite von	0,75 DM/tkm 1.350 km	0,49 DM/tkm 1.515 km	ca. 0,30 DM/tkm 1.450 km
direkte Betriebskosten bei max. Reichweite von	0,98 DM/tkm 2.020 km	0,61 DM/tkm 2.010 km	ca. 1,10 DM/tkm 4.150 km
dir. Betriebsk. bei 2.000 km	0,96 DM/tkm	0,60 DM/tkm	ca. 0,34 DM/tkm
Stückpreis	n.b.	8,6 Mio. DM	n.b.
produzierte Flugzeuge	1 + 1 Bruchzelle	5 + 2 Bruchzellen	keines

wurde das Startgewicht der 152 sogar auf 54 t angehoben, um mit zusätzlichen Außenbehältern die Wünsche der Südamerikaner nach größerer Reichweite zu erfüllen. Aber die 152 war bereits über ihre Entwicklungsmöglichkeiten hinaus entwickelt. Alles weitere kostete nur noch Kraft und Zeit ohne Aussicht auf Erfolg, denn die DC-9 steckte bereits in den Startlöchern. Vor 1963, so schätzten die Verantwortlichen ein, würde die Flugerprobung der 152 nicht abgeschlossen sein. Das war zu spät.

Heinz Roessing, der ehemalige Chefkonstrukteur der Siebel-Werke in Halle und spätere Mitarbeiter Baades sowie



Foto: VEB Flugzeugwerke Dresden

dessen heftigster Kritiker, schätzte später die Situation so ein:

*Der Grundfehler ist gemacht worden beim Aufbau der Luftfahrtindustrie. Statt riesengroße Flugzeugwerke zu bauen, hätte man zuerst die Grundlagen für den Flugzeugbau schaffen und sich vor allen Dingen darüber klar sein müssen, was lohnt sich hier zu entwickeln, und was kann nur fremd bezogen werden.*

Am 17. März 1961 erfuhren die über 26.000 Beschäftigten von ihren Vorgesetzten, daß der Flugzeugbau bis zum 1. Juli 1961 zu liquidieren ist und aus ihm neue Werke zu gründen sind, um der „übrigen Volkswirtschaft zu helfen“.

Foto: VEB Flugzeugwerke Dresden



**Nur mit den IL-14P konnte die DDR-Luftfahrt ein bißchen Geld verdienen. Bis zum September 1959 sind 80 Stück gebaut worden. Danach kam die Umstellung der Produktion auf die 152/II (Bild oben), mit V4 im Vordergrund, danach V5 und 008).**