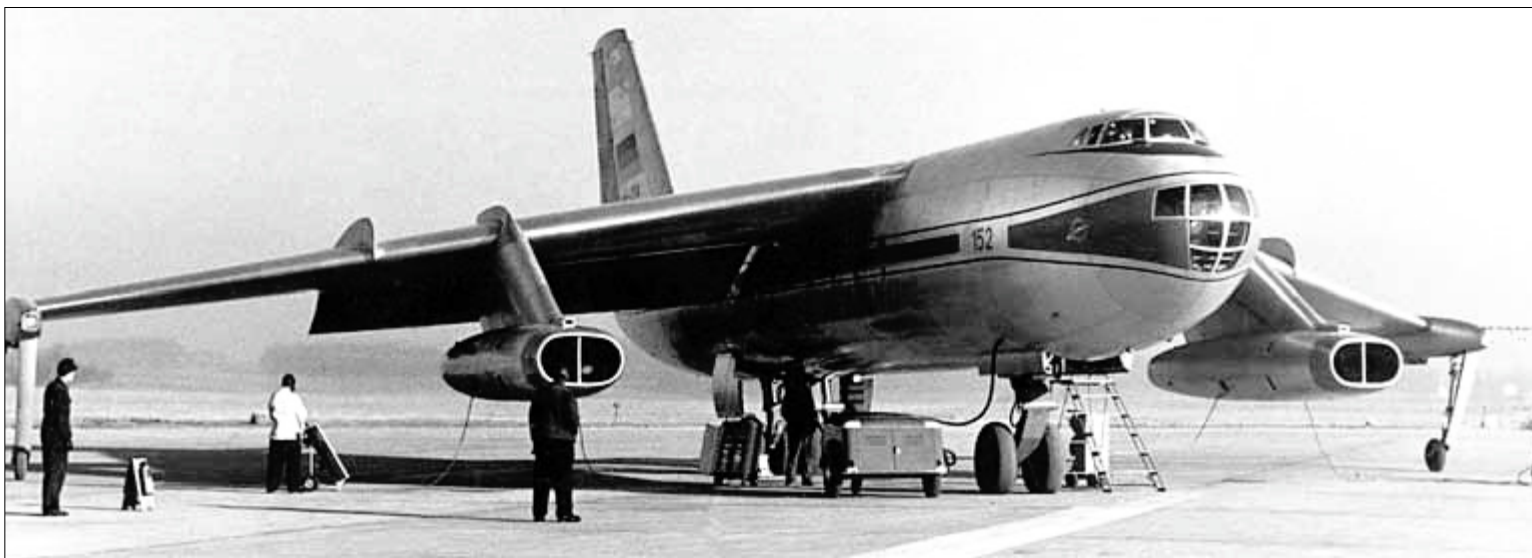


Endlich, die 152 fliegt!



An diesem 4. Dezember 1958 herrscht bestes Flugwetter: Klarer Himmel, eine trockene Pist, schönster Sonnenschein und eine Temperatur von acht Grad plus, so dass die Triebwerke ihre volle Leistung bringen können. In der 152 V1 - dem ersten deutschen Passagierflugzeug mit Strahltriebwerk - sitzen die Piloten Willi Lehmann, Kurt Bemme und Bordingenieur Paul Heerling. Die drei hatten sich bei der Suche nach geeigneten Leuten für diese verantwortungsvolle Aufgabe als die besten erwiesen - aber sie waren keine ausgebildeten Testpiloten. Die Bittsteller der DDR an die UdSSR nach erfahrenen Testpiloten wurde von der UdSSR abschlägig beschieden.

Das erste Baupaar für zwei Flugzeuge des neuen Typs 152 wurde im Frühjahr 1957 für die Produktion frei gegeben. Nach anderthalbjähriger Bauzeit und einer einmonatigen Bodenerprobung fiebert nun die gesamte Belegschaft der Dresdner Flug-

zeugwerke dem Jungfernflug der V1 entgegen. Für den 4. Dezember haben die Wetterfrösche sicheres Flugwetter gemeldet. Und in der Tat, an diesem Wintermorgen geht die Sonne glutrot über Dresden-Klotzsche auf.

Dresden-Klotzsche: 4. Dezember 1958, 11.40 Uhr. Tausende Augenpaare suchen den Himmel ab. Ein entferntes Fauchen, das immer lauter wird, liegt in der Luft und kündigt die Rückkehr des Mittelstrecken-Turbinenflugzeuges 152 an, das heute zu seinem ersten Flug in den Himmel über Dresden gestiegen ist. "Da! Da, ich seh's", ruft ein erst 20-jähriger Flugzeugbauer, der mit tausend anderen auf dem Rollfeld zwischen Startbahn und Flugzeugwerk steht und auf die Rückkehr seiner 152 wartet. Nun sehen es auch die anderen. Schnell kommt sie näher. Und wie sie in der Sonne glänzt. "Was schätzt du, wie hoch wird sie flie-

gen?", fragt der Jüngling dem neben ihm stehenden älteren Kollegen. "Im Krieg hab ich immer ganz gut geschätzt. Wenn man den Piloten schon sehen konnte, war er unter 400 Meter tief. Aber bei diesem großen Vogel hier, ist das nicht so leicht. Ich denk', etwas mehr als 500 Meter." Inzwischen ist die 152 direkt über dem Platz. Alle Gespräche brechen urplötzlich ab. Zu schön, zu majestätisch kommt sie daher geflogen. Da lässt sich nichts mehr sagen. Nur noch Staunen prägt die Gesichter.

Vier Minuten eher: Die Maschine erheischt seine ganze Aufmerksamkeit. Die Luftkräfte drücken in dieser niedrigen Höhe ruckartig auf die Steuerung. Kapitän

Willi Lehmann schaut auf den Höhenmesser: 950 Meter sind es über Boden. Der Flugplatz kommt in Sicht. "Fliegen wir noch eine Ehrenrunde über'n Platz?", fragt er seinen Co-Piloten Kurt Bemme. Der schaut auf die Tankanzeige und nickt dann kurz. "An den Triebwerken alles in Ordnung?", ruft Willi Lehmann nach hinten. "Alles i.O.", kommt es von Bordingenieur Paul Heerling zurück. Der 1. Pilot drückt die Sprechfunktaaste: "YA an Start. Genehmigen Sie Überflug des Platzes in 500 Metern Höhe?" Chefpilot Karl Treuter gibt zurück: "Elbe Start an YA. Überflug erlaubt." Die ausgefahrenen Fahrwerke und Klappen rütteln am Flugzeug. Willi Leh-

mann nimmt die Gashebel etwas zurück. Er will auf 280 km/h herunter. Das war zu viel! Die vier Hebel sind noch nicht richtig ausjustiert, so dass sie bei gleicher Hebelstellung unterschiedliche Drehzahlen einstellen. Willi Lehmann weiß, dass in dieser geringen Höhe jeder kleinste Fehler furchtbare Folgen haben kann. Er und Kurt Bemme haben erst im Juli ihren Kommandantenschein für die sowjetische Tupolew TU-104 gemacht. Sie sind erfahrene Piloten auf Propellermaschinen. Aber die neuen Düsentriebwerke verlangen eine ganz andere Bedienweise. Deshalb perlt ihnen jetzt Schweiß von der Stirn. Willi Lehmann hat alle Hände voll zu tun. Das Steuerhorn hält er fest. Er ist froh, dass sich die "Neue" leichter steuern lässt als die TU-104. Bei der 104 voriges Jahr brauchte man wirklich Muskelkraft. Wenn man da an der Steuersäule zog, kamen schnell 70 Kilogramm zusammen. Und die Seitenrudder erst. Ein Tritt auf die Pedale kostete Anstrengung, nämlich 105 Kilogramm harte Beinarbeit. Die "Neue" dagegen fliegt sich ein ganzes Stück leichter. Aber sie wiegt ja auch nur die reichliche Hälfte und kann fast so viele Passagiere befördern wie die derzeitige TU-104.

Die Lautstärke der Turbinen ist in dieser Höhe infernalisch. Dieses Fauchen, der silbrig-blaue Glanz der Außenhaut und der schnelle Flug über den Platz geben dem Flugzeug etwas Lebendiges. Und in der Tat. Sie ist ein neu geborenes Kind. Sie ist ihr Kind. Sie ist kraftvoll und ungestüm. Sie will hoch hinaus. Das ist zu spüren, am Boden wie am Steuerhorn. Aber jetzt muss sie erstmal zurück zum Platz. Sie muss sicher landen. Sie muss gründlich durchgesehen werden, um für das weitere umfangreiche Flugprogramm gerüstet zu sein.

Da taucht sie auch schon hinterm Schornstein des Heizhauses auf. Sie ist im Landeanflug. Wesentlich langsamer als vorhin im Überflug. Hoffentlich blendet die tiefstehende Dezembersonne den Piloten nicht. Die Start- und Landebahn hätte viel-



Willi Lehmann und Kurt Bemme hatten vom 21. bis 28. Juli 1958 ihren Kommandantenschein für die Tupolew TU-104 in der Sowjetunion gemacht. Jeder absolvierte dabei ein Flugprogramm mit 48 Starts und Landungen und einer Gesamtflugzeit von 21 Stunden.

leicht doch noch mehr nach Westen ausgerichtet werden sollen. Na ja, es ist fast 12 Uhr, da steht sie ja am höchsten und um 40 Grad östlich zur Bahn. Vom Startkontrollpunkt aus gibt Chefpilot Karl Treuter Korrekturen an die Maschine. Diese fliegt daraufhin eine S-Kurve bis sie gerade auf die Landebahn zufliegt.

Ja, es sieht gut aus, wie sie da rein kommt. Wunderbar. Das Quietschen der Räder beim Aufsetzen war deutlich zu hören. Jetzt setzen die Bremsen ein, sie wird langsamer. Sie rollt aus. Wo sind die

Blumen? Schnell, hin zur Maschine. Wir wollen doch nicht die Letzten sein. Es ist alles gut gegangen. Der Start war aufregend. Wie schnell sie davon geflogen war. Wie sie dann beim Überflug in der Sonne glänzte. Traumhaft schön. Und jetzt ist sie wieder da. Wohlbehalten und ohne Pannen.

Die Anspannung von Monaten löst sich bei den Tausenden Beobachtern. Wie haben sie in den letzten Wochen überall geschuftet. In drei Schichten rund um die Uhr lief die Produktion und die Montage.



Die Gesichtsausdrücke sprechen Bände: Brunolf Baade (li. mit Tschapka), Heinz Roessing (Mitte) und Fritz Freytag (re.) auf der Startbahn kurz vor dem Erstflug. Mit dem Flug musste sich nun die Arbeit der vergangenen Jahre beweisen. Weiter im Bild: der Technische Direktor der Flugzeugwerke Fritz Freundel (mit Baskenmütze), zwischen Freundel und Roessing steht Zellenkonstruktionsleiter Johannes Haseloff rechts neben Brunolf Baade.



Bevor die 152 V1 zur Landung ansetzt, fliegt sie in niedriger Höhe noch einmal über den Platz und grüßt so alle ihre Erbauer.

Der 4. Dezember 1958 wird zum denkwürdigsten Tag der DDR-Luftfahrtindustrie, denn es ist das erste Mal, dass ein deutsches Passagierflugzeug mit Turbinenstrahltrieb in der Luft ist.

Der Vogel sollte fliegen. Nach den ersten Vorstellungen eigentlich schon im dritten Quartal 1956. Jetzt schreiben wir das vierte 1958. Aber es ging nicht schneller, weiß Gott. Die Konstruktionszeichnungen kamen zu spät. Das Material war nicht so, wie es hätte sein sollen. Immer wieder wurden die Wurzelspante Ausschuss. Was haben sie nicht alles probiert. Von zwei Seiten zugleich fräsen. Richten. Spannungsfreiglühen. Strecken. Die Montage schrie nach den Wurzelspanten. Den Technologen standen die Haare zu Berge. Von

Sabotage war die Rede. Es hagelte Kampftermine, die durch manchen mit persönlichen Verpflichtungen noch unterboten werden wollten. Als die Maschine dann am Vorabend des 1. Mai für Walter Ulbricht aus der Halle gerollt wurde, sah sie zwar schön fertig aus, aber der Endmontagestand betrug gerade mal 30 Prozent. Nach diesem Bluff rackerten wir noch mehr, arbeiteten parallel und mehrgleisig, die Wochenenden und feiertags. Es gab Prämien, natürlich. Doch der schönste Lohn, das ist dieser heutige Tag. Denn sie ist geflogen, schön geflogen, unsere 152, unser Kind - so oder ähnlich denken an diesem 4. Dezember fast alle Flugzeugbauer, die in der kleinen DDR an dieser großen Aufgabe mitarbeiten.



11.53 Uhr ist die V1 wieder am Boden.



Willi Lehmann (Bild oben), Kurt Bemme (Bild Mitte) und Paul Heerling verlassen das Flugzeug ...



... und werden mit Blumen und Glückwünschen von allen Flugzeugwerkern empfangen: Willi Lehmann (Mitte), Bordingenieur Paul Heerling (re.) und Co-Pilot Kurt Bemme (nur Nase zu sehen). Zu den ersten Gratulanten zählen Konstruktionsleiter Johannes Haseloff (li.), Chefkonstrukteur Fritz Freytag (dahinter) und Flugversuchingenieur Georg Eismann (mit Lederkappe und Sonnenbrille).



Vor dem Erstflug musste gezeichnet, gemessen, gebaut, montiert und kontrolliert werden.

1. Messflug in IL-14.
2. Flügelschalenbau
3. Spantenbau
4. Konstruktionszeichnungen
5. Bau der Rumpfunter-
schale

