

Günter Weyh auf Verkaufstour in einstigen Junkersmärkten

Nach dem Verlust des Hauptkunden Aeroflot und dem Politbüro-Beschluß, weiterhin Flugzeuge in der DDR zu bauen, kam es Ende 1959 darauf an, so schnell wie möglich neue Käufer für die 152/II zu finden. Am 5. November 1959 brachen Walter Künzel, Generaldirektor der Technocommerz und

Hauptverantwortlicher für den Export der Flugzeugproduktion, sowie Günter Weyh als Technikberater zu einer fünfwöchigen Informationstour nach Südamerika auf. In den einstigen Junkersmärkten wurden sie mit offenen Armen empfangen. Man lechzte nach deutschem Flugmaterial.

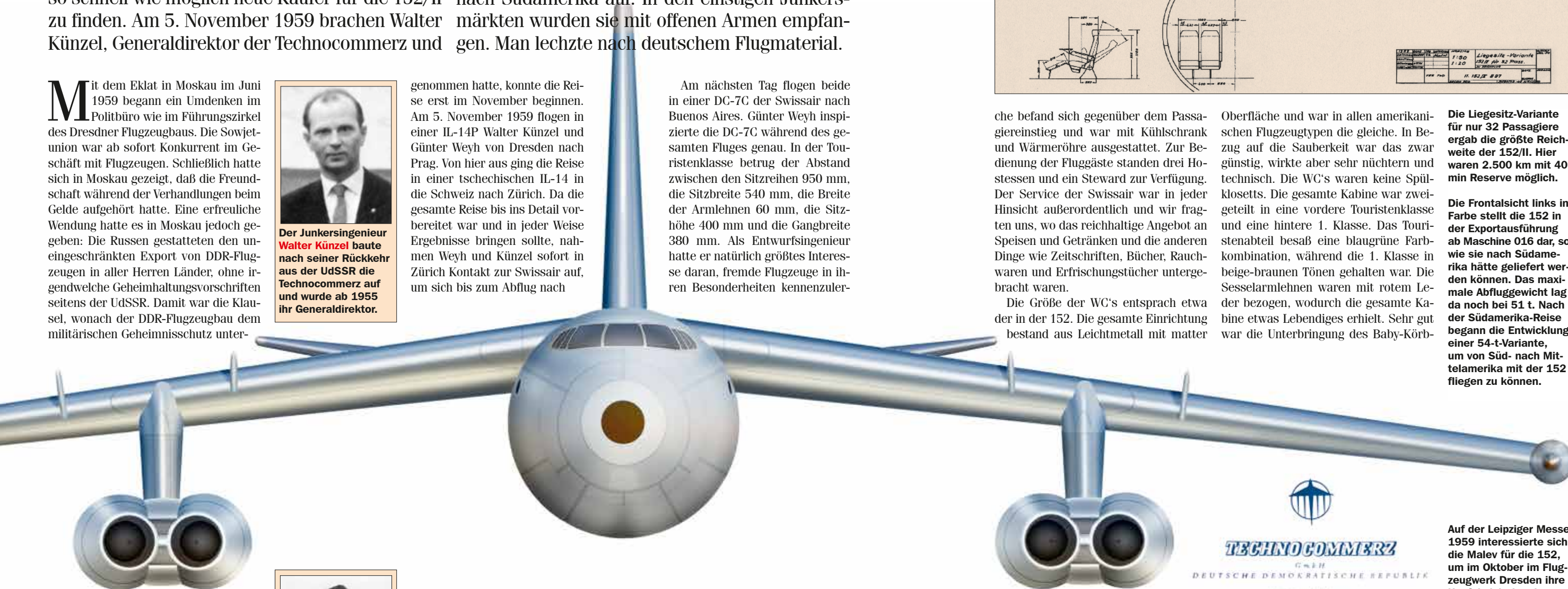
Mit dem Eklat in Moskau im Juni 1959 begann ein Umdenken im Politbüro wie im Führungszirkel des Dresdner Flugzeugbaus. Die Sowjetunion war ab sofort Konkurrent im Geschäft mit Flugzeugen. Schließlich hatte sich in Moskau gezeigt, daß die Freundschaft während der Verhandlungen beim Gelde aufgehört hatte. Eine erfreuliche Wendung hatte es in Moskau jedoch gegeben: Die Russen gestatteten den uneingeschränkten Export von DDR-Flugzeugen in aller Herren Länder, ohne irgendwelche Geheimhaltungsvorschriften seitens der UdSSR. Damit war die Klausel, wonach der DDR-Flugzeugbau dem militärischen Geheimnisschutz unter-



Der Junkersingenieur Walter Künzel baute nach seiner Rückkehr aus der UdSSR die Technocommerz auf und wurde ab 1955 ihr Generaldirektor.

genommen hatte, konnte die Reise erst im November beginnen. Am 5. November 1959 flogen in einer IL-14P Walter Künzel und Günter Weyh von Dresden nach Prag. Von hier aus ging die Reise in einer tschechischen IL-14 in die Schweiz nach Zürich. Da die gesamte Reise bis ins Detail vorbereitet war und in jeder Weise Ergebnisse bringen sollte, nahmen Weyh und Künzel sofort in Zürich Kontakt zur Swissair auf, um sich bis zum Abflug nach

Am nächsten Tag flogen beide in einer DC-7C der Swissair nach Buenos Aires. Günter Weyh inspizierte die DC-7C während des gesamten Fluges genau. In der Touristenklasse betrug der Abstand zwischen den Sitzreihen 950 mm, die Sitzbreite 540 mm, die Breite der Armlehnen 60 mm, die Sitzhöhe 400 mm und die Gangbreite 380 mm. Als Entwurfsingenieur hatte er natürlich größtes Interesse daran, fremde Flugzeuge in ihren Besonderheiten kennenzuler-



Auf der Leipziger Messe 1959 interessierte sich die Malev für die 152, um im Oktober im Flugzeugwerk Dresden ihre Kaufabsicht kundzutun mit Liefertermin 1961.

liegt, aufgehoben. Dieses Zugeständnis durch die UdSSR-Regierung war ein geringer Trost, aber vielleicht doch noch ein Zeichen der Freundschaft zwischen beiden Ländern.

Der Entschluß zu der Reise nach Südamerika wurde unmittelbar nach dem Moskauer Eklat von Brunolf Baade und seinem langjährigen Vertrauten und Familienfreund Walter Künzel gefaßt. Künzel war nach Rückkehr aus der UdSSR in die DDR Generaldirektor der Vertriebsgesellschaft Technocommerz geworden, die sich zu 98 % mit dem Verkauf aller in der DDR produzierten Flugzeuge und zu 2 % mit dem Vertrieb von Ausrüstungen der DDR-Atomindustrie befaßte. Da die Beschaffung der Einreise-Visa nach Südamerika einige Monate in Anspruch

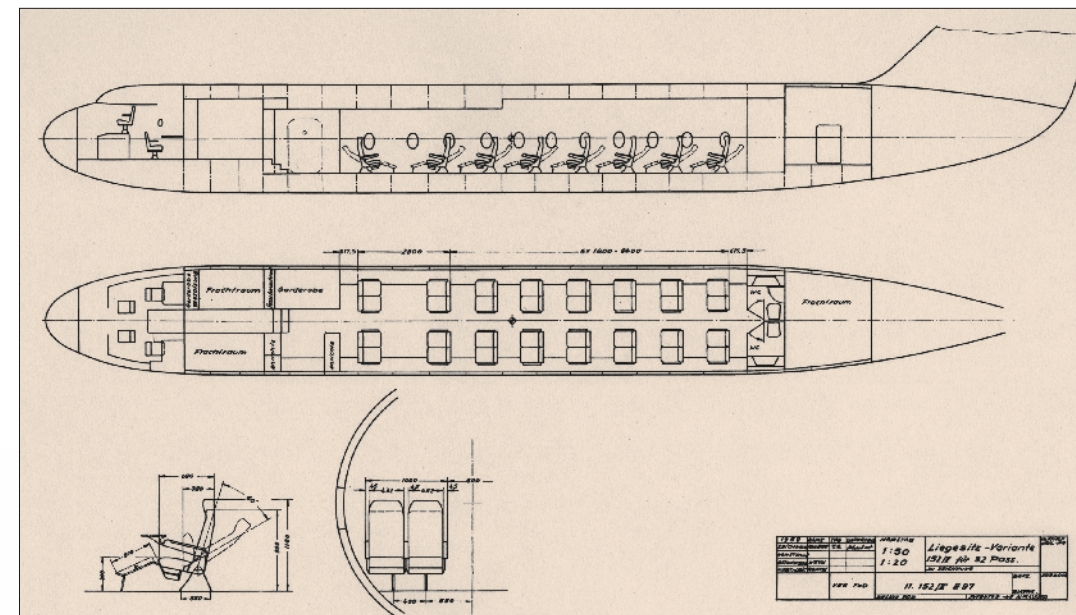


Für den Abteilungsleiter im Entwurf Günter Weyh (Foto aus dem Reisepaß für Südamerika 1959) stellte die Reise eine große Auszeichnung dar. War er doch gerade mal 29 Jahre alt. Da er gewohnt war, vom Allgemeinen zum Besonderen zu denken, behielt er immer den Überblick, was seine Nominierung erklärt.

Buenos Aires bei einer der renommiertesten und reichsten Fluggesellschaften der Welt mit deren Wartungs-, Betriebs- und Abfertigungsvorschriften vertraut zu machen. Von der Swissair erhielten sie umfangreiches Material zu den Revisionszeiten der Flugzeuge, Geräte und Triebwerke, zu den Bodenzeiten für Betanken, Reinigung und Catering. Besonderes Interesse erweckten die in vielen Jahren perfekt aufeinander abgestimmten Progressiv-Revisionsblöcke, die geringste Liegezeiten der Flugzeuge und so höchste Gewinne garantierten. Was dem rein zivilen DDR-Flugzeugbau vor allem gefehlt hatte, waren gerade diese praktischen Hinweise, um bereits beim Entwurf der Flugzeuge diese wichtigen Belange berücksichtigen zu können.

nen, um so genügend Wissen mit nach Dresden nehmen zu können. So untersuchte er auch die Konstruktion der Sitze, die Anordnung der Gepäckablagen, die Orte der Türen, Notausstiege, Klappen und Kombüsen, er beobachtete die Abfertigung der Flugzeuge, die Passagierbelegung, die Art der Piloten zu fliegen und nicht zuletzt das Verhalten des Flugzeuges in der Luft.

Günter Weyh empfand die DC-7C als ideale Langstreckenmaschine. Im Gegensatz zur B 707 und Super Constellation sei sie in ihren Bewegungen weich, auch beim Durchfliegen von Böen. Und auch an der Klimatisierung sei nichts zu bemängeln. Hier ein paar Auszüge aus dem gewissenhaften Reisebericht Günter Weyhs: (DC-7C, Swissair); „Die Kü-



che befand sich gegenüber dem Passagiereinstieg und war mit Kühlschrank und Wärmeröhre ausgestattet. Zur Bedienung der Fluggäste standen drei Hostessen und ein Steward zur Verfügung. Der Service der Swissair war in jeder Hinsicht außerordentlich und wir fragten uns, wo das reichhaltige Angebot an Speisen und Getränken und die anderen Dinge wie Zeitschriften, Bücher, Rauchwaren und Erfrischungstücher untergebracht waren.

Die Größe der WC's entsprach etwa der in der 152. Die gesamte Einrichtung bestand aus Leichtmetall mit matter

Oberfläche und war in allen amerikanischen Flugzeugtypen die gleiche. In Bezug auf die Sauberkeit war das zwar günstig, wirkte aber sehr nüchtern und technisch. Die WC's waren keine Spülklosetts. Die gesamte Kabine war zweigeteilt in eine vordere Touristenklasse und eine hintere 1. Klasse. Das Touristenabteil besaß eine blaugüne Farbkombination, während die 1. Klasse in beige-braunen Tönen gehalten war. Die Sesselarmlehnen waren mit rotem Leder bezogen, wodurch die gesamte Kabine etwas Lebendiges erhielt. Sehr gut war die Unterbringung des Baby-Körb-

Die Liegesitz-Variante für nur 32 Passagiere ergab die größte Reichweite der 152/II. Hier waren 2.500 km mit 40 min Reserve möglich.

Die Frontansicht links in Farbe stellt die 152 in der Exportausführung ab Maschine 016 dar, so wie sie nach Südamerika hätte geliefert werden können. Das maximale Abfluggewicht lag da noch bei 51 t. Nach der Südamerika-Reise begann die Entwicklung einer 54-t-Variante, um von Süd- nach Mittelamerika mit der 152 fliegen zu können.



chens gelöst. Eine zusammenklappbare Gabel aus eloxiertem Aluohr wurde an der Hutablage angeschraubt und so das Körbchen auf die Gabel gesteckt.

Auf beiden Flugstrecken war die DC-7C zu fast 100 % besetzt. Die Zwischenlandezeiten lagen bei 40 bis 60 Minuten für Auftanken, Küchendienste, Kabinenreinigung, Gepäckbeladen und umfangreichen Kontrollen an Trieb- und Fahrwerken. Vor jedem Start wurden die Triebwerke einzeln und gesamt mehrmals abgeregelt.

Künzel und Weyh flogen in diesen Tagen mit den unterschiedlichsten Typen. Die Palette reichte von der DC-4 über die DC-6B, DC-7C und Lockheed Super Constellation bis zur Boeing 707. Derlei „Bildungsreisen“ hätte vielen Konstrukteuren der DDR-Luftfahrtindustrie jede Menge Wissen vermitteln können. Aber solche Reisen waren extrem teuer. Ohne Valuta-Mittel ging sowas nicht.

In der argentinischen Hauptstadt Buenos Aires fanden drei Treffen mit Vertretern der argentinischen Luftfahrt und dem Generalluftzeugmeister statt. Man brachte den deutschen Gästen größtes Interesse entgegen, indem sofort alles dafür getan wurde, um Termine und im Lande Treffen zu organisieren. In ersten Gesprächen erfuhren die Deutschen einiges über den Stand der Luftfahrt im Lande und über die Auffassungen ihrer Vertreter zur Flugzeugtechnik. So klärten die Argentinier die Deutschen darüber auf, daß sie prinzipiell nur amerikanische Geräte und Funkausrüstungen in ihren Flugzeugen einbauen. Wenn es zum Kauf der 152 kommen sollte, würde Argentinien sich um die Beschaffung der Geräte für die DDR kümmern. Auch beim Triebwerk wünschte sich Argentinien eine Wechselmöglichkeit, um billigere, leichtere oder anderweitig bessere Triebwerke verwenden zu können.

Über die Zelle der 152, ihre Flugeigenschaften und Materialien wurde nur wenig gesprochen, da alle Argentinier zum deutschen Flugmaterial volles Vertrauen besaßen. Sie schwärmten von der Ju 52 und waren froh, nun zwischen Caravelle und 152 wählen zu können.

Nach Vorlage der Flugstreckenanalysen durch die Deutschen für die Plätze in Südamerika zeigten sich die Argentinier davon überzeugt, daß die 152 das geeignete TL-Flugzeug für Südamerika sei. Die Analyse war jedoch nicht mehr auf dem neuesten Stand. Die Deutschen erhielten Unterlagen ausgehändigt, aus denen die Daten der bis 1962 zu bauenden Flugplätze hervorgingen. Im Laufe der Gespräche erzählten die Argentinier, daß sie drei Comet 4 besäßen, wovon eine bei der Landung verunglückt sei. Die Comet 4 habe technische und wirtschaftliche Mängel. Man berichtete außerdem von der französischen Caravelle, die im Frühjahr 1958 in Argentinien vorgefliegen wurde und großen Eindruck hinterlassen habe. Es bestehe der dringende Wunsch, die 152 ebenfalls in der Luft zu sehen, um so eine direkte