

Die Pfl will unbedingt die Tu-4 als Erprobungsträger haben

Am 6. Oktober 1959 begann ein grotesker Streit zwischen der Prüfstelle für Luftfahrtgerät (Pfl) einerseits und Prof. Baade andererseits um den Kauf einer großen Tu-4 zur Flugerprobung der Triebwerke Pirna 014. Dieser Streit erlebte seinen Höhepunkt am 22. Oktober 1959, als Brunolf Baade in einem zehnsseitigen Brief an VVB-Direk-

tor Hans Cichy seinen Standpunkt begründete. Am 10. Februar 1960 schließlich lehnte die VVB-Direktion den Kauf einer Tu-4 endgültig ab. Trotz allem wollte der Streit bis Juni 1960 nicht abebben, denn beide Seiten konnten stichhaltige Argumente ins Feld führen. So wurde der Kauf einer Tu-4 dann doch wieder ins Auge gefaßt.



Die viermotorige Tupolew Tu-4 war eine vom Konstruktionskollektiv Wladimir Michailowitsch Mjassischtschew auf sowjetische (metrische) Normen umkonstruierte Boeing B-29.



Die in allen Farben der Umgebung schillernde V4 auf dem Weg zur Flugerprobung in die Einfloghalle.

Der Streit um die Beschaffung einer Tupolew Tu-4 begann am 6. Oktober 1959 als der bekannte Triebwerk-Chefkonstrukteur Iwtschenko und sein Hauptingenieur Tischtschenko im Dresdner Flugzeugwerk weilten, um eine Zusammenarbeit bei der Triebwerksentwicklung zu vereinbaren. Die Russen hatten großes Interesse am Kauf der berühmten Junkers-Wasserwirbelbremsen, die vom Baade-Kollektiv seit Kriegsende weiterentwickelt worden waren. Iwtschenko wollte eine Bremse für 5.000-kW-Motoren haben. Außerdem wollte man die Hilfsgasturbine Pirna 017 in Lizenz nachbauen. Im Gegenzug sollte Dresden das AI-8 mit 125 PS erhalten. Das Hauptfeld der Zusammenarbeit sollte jedoch die gemeinsame Entwicklung von modernen Triebwerken bilden, die die Vorteile des PTL mit denen des TL vereinigen (wahrscheinlich so etwas wie ein Prop-Fan). In diesen mehrtägigen Gesprächen kam man zwangsläufig auch

auf die Flugerprobung des Tw 014 zu sprechen. Iwtschenko meinte, daß sich der Genosse Baade mit dem Kauf der IL-28 zu sehr an den Typ gebunden habe. Die Vorstellung, daß man mit der IL-28 die Höhererprobung schneller vornehmen könne, sei falsch. Man müsse sich hier fragen, was hier erprobt wird – die IL-28 oder das Pirna 014. Man müsse mit Schwierigkeiten beim Steuern der IL-28 rechnen, was sich auch auf Erprobungstriebwerk auswirken könne. Derartige Auswirkungen seien beim Einsatz der Triebwerke in den originalen 152-Kombigondeln mit aller Wahrscheinlichkeit nicht zu erwarten.

Iwtschenko erklärte anschließend, wie man in der Sowjetunion das Triebwerk AI-20 betriebs- und serienreif gemacht habe. In der Regel würden von einem neuen Muster 20 Triebwerke im Entwicklungswerk gefertigt, die dann die volle Erprobung (Standerprobung, Höhererprobung) durchlaufen. Von den 20 Stück gingen zwei zur

Staatserprobung, die gleichzeitig das Muster für die Serienfertigung seien. Die ersten Serientriebwerke würden dann für zirka 500 Flugstunden nur für Transportzwecke eingesetzt in den entsprechenden Flugzeugen (IL-18 und An-10).

Beim AI-20 sei es konkret so gewesen, daß die Erprobung besonders günstig verlaufen sei, so Alexander Iwtschenko, wodurch nach zwölf Stunden Bodenerprobung und 15 Stunden Windkanalerprobung mit kompletter Triebwerksanlage und Tragflächenteilstück bereits die Flugerprobung beginnen konnte. In eine Tu-4 sei derselbe Triebwerkseinbau erfolgt wie im Windkanal. Die Erprobung dauerte 25 Stunden in Höhen von 12 km. Danach seien die Triebwerke in die ersten Versuchsmaschinen der IL-18 eingebaut und die Flugerprobung mit dem Flugzeugmuster, für das das AI-20 ja entwickelt worden war, fortgesetzt worden. Vom Entwurf bis zur Serienreife habe es nur ganze zwei Jahre gedauert.

Iwtschenko gab Cichy den Hinweis, für die Erprobung der Triebwerke 014 so schnell als möglich die 152 V4 einzusetzen, und das Flugzeug ausschließlich für die Triebwerkserprobung vorzuhalten. Wenn möglich, sollte auch noch die V5 hinzukommen. Nur so könne eine umfassende und rasche Einsatzproben der neuen Triebwerke erfolgen. Dagegen besäßen die Flüge mit der IL-28 nur bedingten Wert, weil die Einbauverhältnisse der IL-28 nicht den „klassischen“ Triebwerks-Einbauverhältnissen entsprächen.

Mit diesen Ausführungen von Alexander Iwtschenko war eine Grundsatzdebatte zur Erprobung des Pirna 014 losgetreten, die bis in die jüngste Zeit angehalten hat. Schon nach den ersten Flügen mit der IL-28/1 ab 11. September 1959 hatte der russische Pilot Samjatin beiläufig angemerkt, daß es besser sei, einen großen Erprobungsträger, wo mehrere Versuchingenieure arbeiten und mehr Versuchsgeräte instal-

liert werden könnten, einzusetzen, als einen kleinen schnellen wie die IL-28, auch wenn dieses große Flugzeug nicht an die Geschwindigkeit der 152 heranreiche.

Am 14. Oktober 1959 fand bei Prof. Scheinost in Pirna eine Besprechung statt, auf der der Iljuschin-Chefpilot Samjatin und Iljushin-Hauptingenieur Romanow das Wort führten und auf die Nachteile der IL-28 als Erprobungsträger aufmerksam machten. Mit zugegen waren Flugerprobungsleiter Walter Kröger, der Chef der Ausseinerprobung Heinrich Hartmann und Johannes Barz, Chef der Pfl für Flugerprobung, der 1959 den Absturzbericht zur 152 V1 verfaßt hatte.

Samjatin erklärte, daß die Einbauverhältnisse an der IL-28 grundsätzlich verschieden zu denen in der 152 seien, wodurch der Wert der Erprobungsergebnisse zweifelhaft sei. Er betonte, daß auch Genosse Iwtschenko der selben Ansicht sei. Daraufhin schlug Romanow vor, eine

Tu-4, die als Erprobungsträger für Strahltriebwerke fertig aufgerüstet im Moskauer LII (Staatliche Flugversuchsstation) bereitstehe, schnellstens leihweise zu übernehmen. Dies könne in wenigen Wochen geschehen, wenn eine Vereinbarung auf Regierungsebene getroffen würde.

Samjatin erklärte sich bereit, sofort 6 Mann Bodenpersonal zu organisieren und die Tu-4 von Moskau nach Dresden zu fliegen. Der Anbau der 152-Kombigondel könne an der Tu-4 im Originalzustand erfolgen, meinte Samjatin. Die verschiedenen Meßanlagen zur Triebwerksüberwachung seien in der Tu-4 bereits eingebaut. Und die geringe Geschwindigkeit von 500 km/h sei erfahrungsgemäß nicht entscheidend, was sich bei der Erprobung verschiedener Triebwerke auf der Tu-4 erwiesen habe. Zum Beispiel konnte das AM-3 nach nur 25 Stunden Erprobung auf der Tu-4 in die Tu-104 eingebaut werden, ohne daß Probleme bei hohen Geschwindigkeiten auf-