

Wie war es um die Qualifikation der Piloten für ein Strahlflugzeug bestellt?



Die Qualifikation der beiden Piloten Willi Lehmann und Kurt Bemme bildete das größte Geheimnis rund um den Absturz der 152 V1. Beide konnten damals keine schriftlichen Unterlagen vorlegen zu ihrem fliegerischen Werdegang bis 1945. Alle Angaben von damals stützten sich auf die Aussagen der beiden. Bezeichnenderweise konnte Willi Lehmann nur die Ausbildung zum Flugzeugführerschein „B2“ erbringen – obwohl er im Kriege auch Ju 88 und die noch schwerere Ju 52 geflogen haben wollte. Beim Segelflug erreichte er 1939 das „Silberne C“. Kurt Bemme konnte praktisch gar nichts vorlegen, außer den Hinweis, daß er während des Krieges Fluglehrer gewesen war.

Nach dem Kriege war Willi Lehmann zusammen mit Baade und der Junkers-Entwicklungsgruppe in der Sowjetunion. Er erprobte als Flugversuchingenieur die Ju-287-Varianten EF-131A und EF-140 sowie mit dem sowjetischen Piloten Wernikow den Bomber EF-150 – die Vorgängermaschine der 152 V1. Dabei



Sie kannten sich von Dessauer Junkerszeiten her: Willi Lehmann (li.), Kommandant der 152 V1; Heinz Lehmann (Mitte), Kommandant der 152 V4 und der Chef aller Versuchingenieure, der 1. Flugversuchingenieur Georg Eismann, hier 1957 in aufgeweilter Stimmung.

will er rund 200 Flugstunden angesammelt haben. Selbst geflogen hatte er die genannten Muster aber nie. Erst 1955 wurde Willi Lehmann im Flugzeugwerk wieder fliegerisch tätig. Hier vor allem auf den werkseigenen IL-14P.

Kurt Bemme flog nach 1945 bei der Kasernierten Volkspolizei und der NVA Jagdflugzeuge. Er war da auch als Fluglehrer tätig. Als er im Oktober 1956 im

Flugzeugwerk als Einflieger anfang, flog er wie Lehmann vorwiegend IL-14P.

Bis hierher läßt sich also feststellen, daß weder Lehmann noch Bemme einen Flugzeugführerschein für schwere Landmaschinen der Kategorie C1 oder C2 in irgendeiner Form nachweisen konnten. Bei Kurt Bemme kommt noch hinzu, daß seine Angaben zu den geleisteten Flugstunden bis 1945 höchst unwahrscheinlich klingen. Wenn er wirklich bis 1945 3.500 Stunden geflogen sein will, müßte er jeden Tag im Jahr wenigstens 1,5 bis 2 Stunden bei jedem Wetter und an allen Sonn- und Feiertagen in der Luft gewesen sein. Selbst als Fluglehrer ist das damals nicht zu schaffen gewesen. Und auch bei den geflogenen Flugzeugtypen (30 bis 40) scheinen beide übertrieben zu haben (Vgl. Faksimile „Fliegerische Beurteilungen“ im Buch 1 „Die Variante I des DDR-Jets...“ auf S. 95).

Diese fliegerische Beurteilung war für die Aeroflot-Schule von Walter Kröger, dem Kommissarischen Leiter der Flugprüfung, angefertigt worden. Eigent-

Bild oben und rechts: In voller Bewaffnung kam im Juli 1957 die erste IL-28 R auf dem Flugplatz in Dresden-Klotzsche an. Die „R“ hatte zusätzliche Tiptanks an den Flügelspitzen. Das Flugzeug war allerdings nicht für das Pilotentraining auf Strahlflugzeuge gedacht, sondern als Erprobungsträger für das Triebwerk Pirna 014, wofür die IL-28 denkbar schlecht geeignet war. Baade hatte sich wieder einmal ohne Rückfragen durchgesetzt. Er glaubte, daß man einfach ein Triebwerk WK-1 ausbaut und dafür ein Pirna 014 einsetzt (IL-28R „DM-ZZI“).



lich hätte die Beurteilung der Chefpilot Karl Treuter anfertigen müssen, wenn die Beurteilung hätte aussagekräftig sein sollen, denn Kröger kannte die Piloten ja kaum. Er war erst vier Monate zuvor nach Klotzsche gekommen.

Die Prüfungen zum damaligen Luftfahrerschein gliederten sich in eine A-, B- und C-Prüfung. Die A-Prüfung war für leichte Motorflugzeuge wie die Bü-131 oder die Klemm 35, die B-Prüfung



Die universelle MiG-15 wäre das ideale Trainingsflugzeug gewesen.

einigen Mustererprobungen teilgenommen. Er war Flugzeugbau-Ingenieur und einst Flugversuchsingenieur gewesen. Er wußte also, wo es langgeht. Er hatte nur nicht allzuviel Erfahrung, und er war bis 1957 nahezu auf sich allein gestellt, weil er keine erfahrenen Mitarbeiter an seiner Seite hatte. Die Flugerprobungsabteilung war ja von Baade in all den Jahren hoffnungslos vernachlässigt worden. Als der überaus erfahrene



Eigenschaftsvergleich von Trainingsflugzeugen anhand einiger spezifischer Kennwerte

Bezeichnung	MiG-15 UTI	IL-28	Tu-104	152/V1
mittleres Fluggewicht	4.350 kg	15.250 kg	59.750 kg	35.950 kg
Flächenbelastung	210 kg/m ²	250 kg/m ²	343 kg/m ²	260,5 kg/m ²
Leistungsbelastung	1,91 kg/kp	2,76 kg/kp	3,43 kg/kp	2,76 kg/kp
Flächenleistung	110 kp/m ²	91 kp/m ²	100 kp/m ²	94 kp/m ² (mit NB)
Minimalgeschwindigkeit	300 km/h am Boden	285 km/h am Boden	290 km/h am Boden	260 km/h am Boden
Maximalgeschwindigkeit	1.010 km/h in 6 km	892 km/h in 7 km	960 km/h in 4,6 km	920 km/h in 7 km
Reisegeschwindigkeit	800 km/h in 11 km	700 km/h in 10 km	795 km/h in 10 km	765 km/h in 8,5 km
max. Steigleistung am Boden	38,5 m/s	15 m/s	18 m/s	24,6 m/s (mit NB)
Steigzeit bis 11 km Höhe	5 min	30 min	19 min (bis 10 km H.)	11 min (mit NB)

für mittelschwere Flugzeuge wie die Ar 66 oder He 51. Die C-Prüfung galt für schwere Flugzeuge wie Ju 88, Fw 200 oder Ju 52. Zu diesen drei Prüfungen gesellten sich noch zwei Blindflugkategorien, die an die Prüfungen angehängt werden mußten. Blindflug 1 war einfacher Blindflug, z.B. über geschlossener Wolkendecke bei Tage. Blindflug 2 war Fliegen bei Nacht mit den entsprechenden Blindfluginstrumenten. Das wurde z.B. auf der Junkers W34 geübt. Die Prüfung B2 bedeutete also die Erlaubnis zum Fliegen mittelschwerer Flugzeugen bei Nacht. Und dann gab es noch den Führerschein „K“. K2 bedeutete die Erlaubnis für höheren Kunstflug.

Wie der immer nur beim Militär geflogene Kurt Bemme überhaupt zu dem Posten eines Versuchspiloten gekommen war, bleibt ein Rätsel. Er hatte noch nie in seinem Leben etwas mit der Mustererprobung neuer Typen zu tun gehabt. Er war auch nie Werkspilot zum Einfliegen neu gebauter Flugzeuge gewesen. Ihm mußte zwangsläufig das Verständnis für die langwierige und überaus umständlich erscheinende Musterzulassung abgehen. Und in den zwei Jahren in Dresden bis 1958, als es keine Mustererprobungen gegeben hatte, konnte er sich das Verständnis nicht aneignen.

Ganz anders Willi Lehmann. Er hatte vor dem Krieg und nach dem Krieg an

Bild oben: Der leitende Versuchspilot Willi Lehmann in der geborgten IL-28. Diese Chartermaschine hatte keine Tiptanks und stand für Trainingsflüge nur eine einzige Woche zur Verfügung, wahrscheinlich im Frühjahr 1958.

Die Tabelle listet mögliche Trainingsflugzeuge für die 152-Besatzung (Willi Lehmann, Kurt Bemme und Paul Heerling) im Vergleich zur 152 V1 auf. Keiner der drei Typen ist tatsächlich beschafft worden.

Arado-234-Erprobungschef Walter Kröger kommissarisch die Flugerprobungsabteilung im Januar 1958 übernommen hatte und Willi Lehmann dadurch sich voll auf seine fliegerische Weiterbildung auf Strahlflugzeugen konzentrieren durfte, stand dafür kein einziges Strahlflugzeug in der ganzen Zeit zur Verfügung, (bis auf die Chartermaschine IL-28 für gerade mal eine Woche, was für 5 - 10 Flüge für beide Piloten ausreichte).

So wie Lehmann und Bemme bei den Angaben zu ihrem fliegerischen Werdegang übertrieben hatten, so war offenbar auch ihr gegenseitiges Verhältnis. In Stasi-Akten wurden etliche Geschichten und Gerüchte von „Geheimen Ohren“ zusammengetragen, die tendenziell in die Richtung gingen, daß beide sich gegenseitig zu übertrumpfen trachteten. Jeder wollte für sich in Anspruch nehmen, der bessere Versuchspilot zu sein. Ein solches Verhältnis ist natürlich Gift für den Erprobungsalltag. Bemme soll mit seinen 60 Flügen auf dem Düsenjäger Me 262 geprahlt haben: Daß er schon wisse, wie die 152 zu fliegen sei. Bemme wäre impulsiv und neige zu gefährlichem Übermut. In der Tat war es