

# Aus der Ju-152 wird schlicht und einfach die „152“

Ein Land kann erst Flugzeuge bauen, wenn die technologische Grundlage dafür vorhanden ist. In der DDR war dies aber 1955 nicht mehr der Fall. Also wurde der umgekehrte Weg beschritten und eine Flugzeugindustrie auf den Wirtschaftskörper

aufgepfropft. Nur durch eine enge Bindung an die Flugzeugnation UdSSR konnten deshalb die Grundlagen erst geschaffen werden. Die zurückgekehrten Junkers-Ingenieure waren zumindest der Garant für hohes technisches Niveau.



Die Piloten der 152 noch in hoffnungsvoller Erwartung: Flugkapitän Willi Lehmann (152 V1), Flugkapitän Heinz Lehmann (152 V4) und Flugversuchsingenieur Georg Eismann (152 V1) 1957.

Die technische Entwicklung des DDR-Jets „152“ ging von 1953 bis 1961 sehr verschlungene Wege. In der Sowjetunion als Ergänzung zur großen Tu-104 projiziert und vor allem für den schnellen Transport kleiner Gruppen von Partei-Natschalniks gedacht, 1955 in der DDR umprojiziert zu einem Linienflugzeug für 40 bis 60 Passagiere, 1957 erneut umprojiziert zu einem noch ökonomischeren Flugzeug für 73 Passagiere, war 1958 eine völlig verfahrenere Situation entstanden:



Rollerprobung der JU/EF-152 V1 einen Tag vor dem Erstflug, der am 4. Dezember 1958 im Flugraum über Dresden-Klotzsche erfolgte. Dabei zog die V1 in 35 Minuten zwei Schleifen um die Stadt und den Flugplatz.

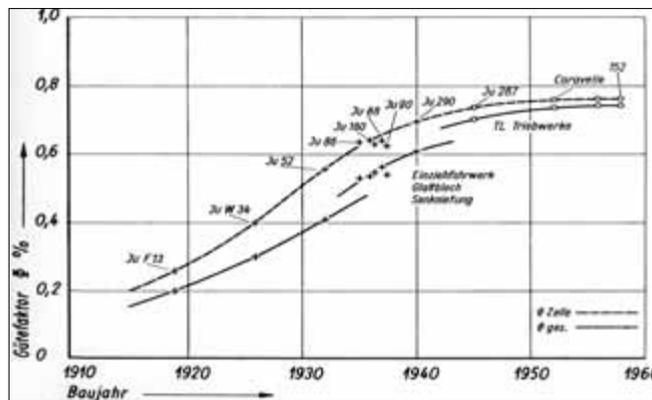
Das Konzept eines Schulterdeckers war für die anfängliche Forderung für 24 Passagiere und Luxuskabine durchaus noch vertretbar. Doch im Zuge der Weiterentwicklung und der Orientierung an den ökonomischen Parametern der französischen „Caravelle“ und der englischen „Comet“ war ein Flugzeug ent-

standen, das nicht mehr als Ergänzung zur Tu-104 angesehen werden konnte, sondern als direkter Konkurrent. Denn die Tu-104 transportierte mit 26,5 t Treibstoff 70 Passagiere über maximal 3.200 km, während die 152 ebenfalls 70 Passagiere mit 9 t Kraftstoff über 1.200 km aber mit 22 % niedrigeren Betriebs-



Die Überführung der soeben fertiggestellten 152/I V1 Ende September 1958 von der Montagehalle 222 zur Einfuhalle 285 über die Start- und Landebahn in Dresden-Klotzsche.

kosten transportieren konnte. Der Aero-  
flot war aber an einem zusätzlichen  
Flugzeug mit kleiner Passagierzahl und  
großer Reichweite gelegen. Aus diesem  
Grund bestand die Sowjetunion immer  
wieder auf einem kleineren Flugzeug für  
maximal 40 Passagiere, das aber mög-



Die Grafik zeigt die aerodynamische Güte der Junkersflugzeuge angefangen von der Ju F 13 aus dem Jahr 1919 bis zur Caravelle und 152 von 1960.

Die beiden Fotos links bieten einen guten visuellen Vergleich zwischen der Junkers EF-150 (oben) von 1951 und der 152/I von 1958 (unten). Besonders das Rumpheck war deutlich verändert worden.

lichst 2.500 km weit fliegen sollte. Eine damals sehr anspruchsvolle Forderung. Es war vor allem Chefprojektant Hans Wocke, zum Teil aber auch die Chefkonstrukteure Heinz Roessing und Joseph Besinger, die 1956/57 eine Neuauslegung der 152 als Tiefdecker von Baade einforderten. „Wir sollten die Zeit der Umprojektierung nutzen, um auf einen Tiefdecker umzustellen“, meinte Hans Wocke im Februar 1957. Damit wäre aber der ursprüngliche Gedanke, nämlich ein der EF-150 gleiches Flugzeug zu schaffen, um Entwicklungszeit einzu-

sparen, überholt gewesen und damit auch der Zeitplan innerhalb der DDR-Volkswirtschaft, nach dem die erste 152 im 3. Quartal 1957 fliegen sollte. Bruno Baade ging auf diese Forderung nicht ein. Er blieb beim ursprünglichen Plan, so daß die 152 dem Junkersbomber EF-150 doch sehr nahe kam. Die EF-150 konnte mit 16,5 t Kraftstoff 3,0 t Bomben über 4.000 km tragen oder 6,0 t über 3.100 km, während die 152/I mit 11,0 t Kraftstoff und 4,0 t (40 Passagiere) rund 2.500 km weit fliegen konnte.

Die in Sowjowlova zuerst projektierte 15.2 war der EF-150 „wie aus dem Gescht geschnitten“. Abgesehen von der 20-prozentigen Vergrößerung, der Aufdickung des Rumpfes und einer Höhersetzung des Flügels blieb das Bau-schemata praktisch gleich. In dieser Phase hätten sich die beiden Flugzeuge zum Verwechseln ähnlich gesehen, zumal es von der 15.2 dieselbe Variante mit zwei Triebwerken AL-5 gegeben hat. Die Neuprojektierung von 1956 ergab dann einen komplett neuen Rumpf mit kreisförmigem Querschnitt und ei-