

50 Jahre »Baade 152« 50 Jahre »Baade 152«

Jahrzehntelang wurden im Westen Deutschlands der Hamburger Hansa Jet HFB 320 und die in Bremen gebaute VFW 614 als «die ersten deutschen Düsenverkehrsflugzeuge» gewürdigt. Die historische Wahrheit sieht anders aus. Denn schon im April 1958 rollte die 31,40 Meter lange «152» in der damaligen DDR aus der Montagehalle in Dresden- Klotzsche. Am 4. Dezember vor 50 Jahren startete der vierstrahlige Jet zum 25- minütigen Erstflug. Erst sechs Jahre später hob im Westen der erste Hansa Jet ab, weitere sieben Jahre danach die erste VFW 614.

Soweit die Fachwelt damals von der Flugzeugpremiere in der DDR erfuhr, war sie verblüfft. 2000 Kilometer Reichweite und eine Geschwindigkeit von rund 800 Stundenkilometern sollte die «152» bringen. Das Rollout der Maschine am Vorabend des 1. Mai 1958 war noch mit großem Aufwand gefeiert worden: DDR- Chef Walter Ulbricht war mit großem Tross extra angereist. Weil aber die in Pirna entwickelten Triebwerke «Pirna 014» noch nicht fertig waren, fand die Rollout- Feier mit leeren Triebwerksgondeln statt - das ist allerdings nichts Neues in der Branche.

Über den späteren Erstflug sieben Monate später wurde die DDR- Öffentlichkeit nicht informiert. Selbst in «Sächsischen Zeitung» stand damals keine Zeile. Dennoch sind sich die Experten auch heute noch einig: Das Jahr 1958 ist für die Geschichte der deutschen Luftfahrt ein Meilenstein - auch wenn der Erfolg ausblieb.

Was Professor Brunolf Baade, sein Chefkonstrukteur Fritz Freytag, Typenleiter Peter Bonin und ihre Mitarbeiter damals trotz schwierigster Bedingungen geleistet haben, wird noch heute mit Respekt gesehen. Heinz Abraham, der sich als junger Ingenieur in Dresden bei Baade seine ersten Sporen verdiente, ehe er in den Westen flüchtete und später Chef der Flugzeugüberholung der Lufthansa Technik wurde, erinnert sich noch gern an den «Vater der 152»: «Professor Baade war nicht nur eine starke Persönlichkeit. Seine Vorlesungen an der TH Dresden über Aerodynamik und Hochgeschwindigkeitsfliegen waren eindrucksvoll und alle immer sehr wertvoll.»

1954 wurde unter Leitung von Baade, der früher Ingenieur bei Junkers gewesen war, der Flugzeugbau in der DDR aufgenommen. So kam es zur Entwicklung der «152». Immerhin entsprach die «152» schon damals modernsten aerodynamischen Erkenntnissen und brauchte sich nicht vor den westlichen Produkten des beginnenden Düsenzeitalters zu verstecken. Sie basierte auf dem experimentellen Bombenflugzeug Samoljot 150, mit dem die Russen das Flugverhalten strahlgetriebener Pfeilflügler studierten wollten.

Beim Jungfernflug der «152» am 4. Dezember 1958 wurden vier sowjetische Triebwerke verwandt, weil die eigenen Motoren aus der Elbestadt Pirna noch nicht einsatzbereit waren. Bis auf wenige Kleinigkeiten waren Testpilot Willi Lehmann, Co- Pilot Kurt Bemme und Mechaniker Paul Heerling zufrieden.

Doch der zweite Flug der «152 V1» - diesmal vor größerem Publikum - endete mit einer Katastrophe. Nachdem die «V1» alle vorgesehenen Programmpunkte erledigt und eine Flughöhe von 6000 Metern erreicht hatte, sollte ein spektakulärer Überflug das Programm beenden. Doch dann erstarrten die Zuschauer: Nach ihrem 55- minütigen Flug schlug die Maschine bei Ottendorf- Okrilla, etwa sechs Kilometer vom Flughafen Dresden entfernt, in einem Winkel von 70 Grad auf. Für die vierköpfige Crew gab es keine Rettung. Ihr war es kurz vorher offenbar noch gelungen, die ausgefallenen Triebwerke wieder anzuwerfen, doch es war zu spät. Um aus dem überzogenen Flugzustand wieder in eine stabile Lage zu geraten, hätte die «152 V1» noch mindestens 2200 bis 2500 Meter hoch sein müssen.

Die Untersuchungen zur Unglücksursache wurden lange weitgehend unter Verschluss gehalten. Die Experten entdeckten Unzulänglichkeiten in der Kraftstoffversorgung. Die mangelnde Erfahrung des Versuchsteams mit Strahltriebwerken hatte eine verhängnisvolle Schlüsselrolle gespielt. Am 26. August und am 4. September 1960 startete die «152/ II V4» schließlich mit Pirna-014- Triebwerken noch zweimal. Ein Flug dauerte 20, der zweite 22 Minuten. Es waren die letzten Flüge. Denn die Erprobungspiloten machten weitere Flüge von der gründlichen Überprüfung der umstrittenen Kraftstoffversorgung abhängig.

Trotzdem wurden in Dresden noch zwei weitere Flugzeuge fertiggestellt und für knapp zwei Dutzend Maschinen Einzelteile bis zu fertigen Zellen für Bruchversuche produziert. Doch die hochfliegenden Träume von 80 Flugzeugen - ursprünglich sollte schon 1962 die erste «152» an die DDR- Flugesellschaft ausgeliefert werden - erfüllten sich nicht. Entwicklung und Bau des ersten deutschen Düsenverkehrsflugzeuges sollen mehr als zwei Milliarden Mark verschlungen haben. Am 5. April 1961 zog das SED- Zentralkomitee dann den Schlussstrich unter den Flugzeugbau in der DDR. Heute werden in Dresden- Klotzsche indes wieder Airbus- Passagierjets zu Frachtflugzeugen umgerüstet.

Ausführliche Informationen zur »Baade 152« finden Sie im Buch **Der Passagier- Jet "152"** von Holger Lorenz. <http://www.flugzeug-lorenz.de>