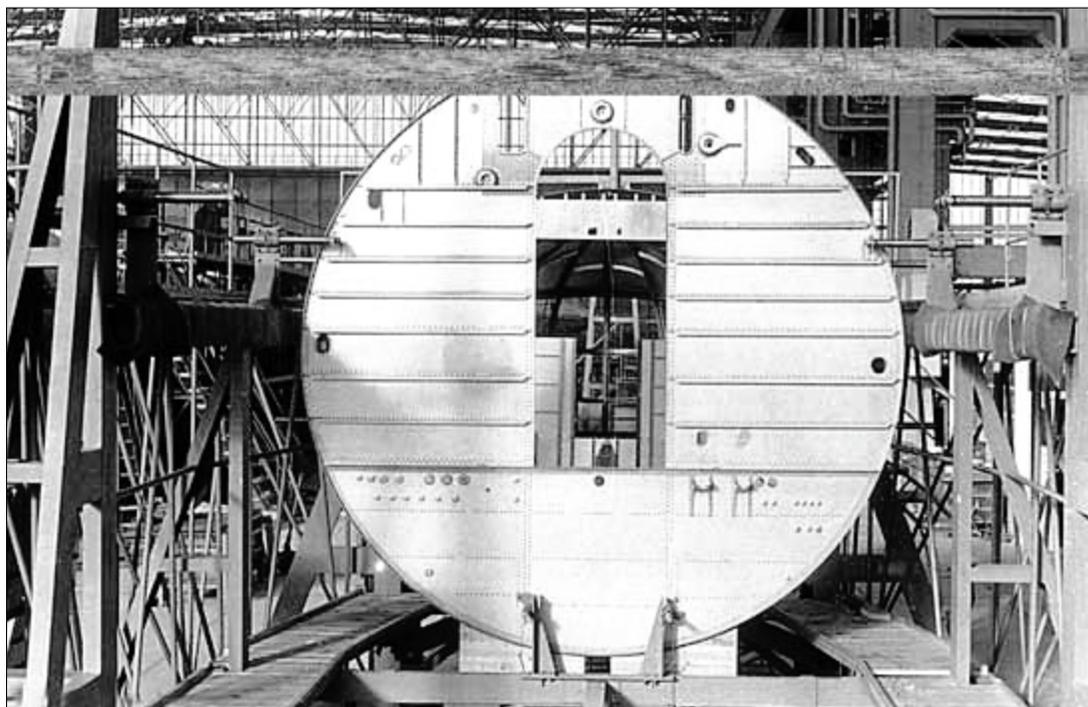


schlimmer, als Änderungen an bereits angefangenen Bauteilen oder Vorrichtungen. Nur durch straffste Produktionskontrolle mit fast täglichen Rapporten konnte man der wahnwitzigen Lage Herr werden. In einem "Erfüllungsbericht" vom 12. April 1957 heißt es in Bezug auf die Konstruktion: "Rumpfvorderteil: Rückstand für Ausrüstung V1 bis V3 mit Katapultsitzen und abwerfbarem Dach. Konstrukteure werden im Rumpfmittelstück eingesetzt. Rumpfmittelstück: Konstruktion zu 90 Prozent fertig. Rumpfpfende: Laufende Bearbeitung der Konstruktion beim Bau der V1 bis V4 durch Änderungen durchgeführt." Daneben läuft die Konstruktion der Rumpf-Versuchsstücke. Es müssen Konstrukteure an den Fertigungsmittelbau ausgeliehen werden, damit die Bauvorrichtungen für die V-Maschinen fertig werden. Als Schwierigkeiten werden angeführt: das Kaderdefizit, wobei besonders selbstständig arbeitende Konstrukteure fehlen, denn nur Fachschulabsolventen konnten eingestellt werden; die Statik, "durch Schwierigkeiten im Kaderaufbau und damit verspätete Lastannahmen entstanden beachtliche Verzögerungen, die zu laufenden Änderungen der Statik führten." So musste das Tragflächenmittelstück im System geändert werden, nachdem die Erkenntnisse der Statik bekannt wurden und eine anschließende Nachrechnung negative Ergebnisse brachte (das Tragflächenmittelstück ist das komplizierteste Zellenteil der 152). Außerdem arbeitet die Konstruktion an der 1:1-Holz-Attrappe der 152/I, die im April von der Attrappenkommission besichtigt werden soll.

In der Produktion sah es nicht besser aus. Zwar konnten sämtliche Arbeiten für die Hauptattrappe am 26. März 1957 abgeschlossen werden und der größte Teil der Versuchsstücke der 152 an das Festigkeitslabor geschickt werden, aber für die Baugruppe "Rumpf" wurden am 31. März 1957 von 43 Untergruppen nur acht in Produktion gegeben. Alle übrigen Aufträge lagen wegen fehlender Fertigungsmittel



Im Januar 1958 konnte die Montage des Rumpfvorderteils der V2 (Bild) in der Großbauvorrichtung begonnen werden, nachdem das der V1 noch im Dezember fertig wurde (Blick auf Spant 5 und 2 in der Vorrichtung, Spant 8 noch nicht eingesetzt).

Nicht nur die Bauvorrichtungen mussten sich die ersten 152 teilen, sondern auch die Halle 22 mit der IL-14-Serienproduktion. Normalerweise war für die Entwicklungsflugzeuge die Halle 19 als Produktionsstandort vorgesehen.

und einiger Engpassteile (Bitterfelder Profile) in der Produktionsplanung fest. Für das Tragwerk konnten von 41 Baugruppen nur zehn in die Produktion aus den gleichen Gründen gegeben werden. Zum Quartalsschluss 31. März 1957 sah das Ergebnis so aus, dass der Plan "für den Anlauf der Fertigung in den entscheidenden Punkten a.) Auslieferung der Zeichnungen für Tragflächenmittelstück b.) Auslieferung der Fertigungsmittel für Rumpf und Tragwerk und c.) die Zurverfügungstellung des Materials nicht erfüllt wurde. Daraus ergibt sich, dass der Erfüllungsstand der Aufgabe 152 im 1. Quartal 1957 in der Produktion bei unter 0,1 Prozent liegt."

Am 6. Mai 1957 fand unter Leitung von Prof. Baade eine Besprechung über die Weiterentwicklung der 152 statt. Zu diesem Zeitpunkt gab es drei Varianten der 152, wie dies Chefkonstrukteur Freytag erläuterte. Stand 1956: Die 152/I mit kurzer Druckkabine für 40 Passagiere und

RD-9B-Triebwerken, die 152/II mit 014-Triebwerken und verbesserter Kabine mit zusätzlichem Platz für acht Passagiere, dadurch erreicht, dass das Hauptfahrwerk weiter nach hinten verlegt wurde. Und die Variante 152/III mit 014 Triebwerken, einem Dreibein-Fahrwerk und Platz für 73 Passagiere durch Verlängerung der Druckkabine von Spant 20 auf Spant 25, weil Hauptfahrwerk nicht mehr im Rumpf. Jetzt neuer Stand, gültig für 1957: Die 152/I hat den Rumpf der 152/II, behält aber sowjetische RD-9B-Triebwerke (Startgewicht 43,6 Tonnen). Die Variante 152/II erhält vergrößerten druckdichten Rumpf einschließlich Gepäckraum, Dreipunktfahrwerk sowie Pirna-014-Turbinen (Startgewicht 46,5 Tonnen). Die Variante 152/III (48 Tonnen) soll eine Rumpfverlängerung haben für insgesamt 80 Passagiere, vielleicht einen neuen Rumpfflug und leistungsstärkere Triebwerke.

Aus der Besprechung ging eine neue Reihenfolge der V-Maschinen hervor: Die



Die Vorweihnachtszeit 1957 war von Sonderschichten geprägt. Das Rumpfvorderteil der V1 wurde noch vor den Feiertagen fertig.

Das Rumpheck der ersten Version der 152 war noch nicht druckdicht ausgebildet. Es nahm das Hauptfahrwerk auf und war zugleich Gepäckraum. Es war gegenüber der späteren Version 152/II um fünf Spanten oder rund vier Meter länger. Im Bild: Das V1 Heck im Dezember 1957. Auch hier herrschte Frauenarbeit vor.



Flugzeuge V1 bis V3 werden als neue Variante 152/I gebaut, das heißt, der Rumpf muss während der schon laufenden Produktion (V1 + V2) umkonstruiert werden. Das Flugzeug V4 wird schon als neue Variante 152/II freigegeben, während die V5 die auf Variante 152/II umgebaute Bruchzelle V2 sein soll. Fertigstellungstermin für beide Flugzeuge soll der 30. April 1959 sein. Von der Variante 152/III werden die Flugzeuge V6 und V7 in Auftrag gegeben, wobei die V6 eine dynamische Bruchzelle ist und die V7 als fliegende Maschine am 31. August 1959 fertig sein soll.

Fritz Freytag schrieb 1961 über diese Zeit, dass anfänglich vier V-Maschinen in Produktion gegeben worden sind. Die V1 und die V3 sollten zur Flugerprobung dienen, während die V2 und V4 zu statischen bzw. dynamischen Bruchversuchen am Boden Verwendung finden sollten. Von der VLI sei dann der Fehler begangen worden, nur die ersten beiden Flugzeuge fertig zu stellen, obwohl die wesentlichsten Bauteile für die beiden nächsten Maschinen bereits in Arbeit waren. Deshalb habe dann für die Flugerprobung nur ein einziger Flugzeug, die V1, zur Verfügung gestanden. Laut Archiv-Unterlagen kann aber nur der Stopp der V3 belegt werden, der am 11. Februar 1958 erfolgte, ein dreiviertel Jahr nach Produktionsbeginn des Bauloses 2, zu dem allerdings in der Tat die Maschinen V3 und V4 gehörten. Das Fehlen einer V3, deren Erstflug für den 31. März 1959 geplant war, sollte nach dem Absturz der V1 am 4. März 1959 das Gesamtprojekt entscheidend verzögern.

Im Jahre 1957 waren Entwicklungswerk und Serienwerk organisatorisch noch getrennt. Wenn Konstrukteure oder Arbeiter ausgeliehen werden sollten, ging das nicht so einfach. Praktisch war vom Entwicklungswerk, in dem die V-Maschinen der 152 ja gebaut werden sollten, der wichtigste Teil, die Hallen 19 und 23 noch im Bau. Die große Endmontagehalle 19 wurde erst 1959 fertig. Es blieb also nur die Halle 22 des Serienwerkes für die Endmontage des