

Das Katastrophenjahr 1959

Als die erste 152 am 4. März 1959 abgestürzt war, gab es nur noch die 152 V2. Jetzt rächte sich die Fehlentscheidung von Brunolf Baade, die 152 V3 nicht zu bauen, dafür aber die Flugzeuge 152 V4 bis V6 vorzuziehen. Denn diese Maschinen waren eine fast komplett neue Konstruktion, vom Rumpf über das Fahrwerk bis zur Hydraulikanlage. Deshalb kamen diese Flugzeuge in der Produktion 1958 nicht voran. Ohne Zeichnungen kann man schließlich nicht bauen. Die 152/I V3 sollte laut Plan am 31. Dezember 1958 hallenfertig sein und am 31. März 1959 fliegen. Diese Termine wären mit Sicherheit einzuhalten gewesen. Erstens, weil die Teile fristgerecht in die Produktion gegangen sind, und zweitens, weil bereits Erfahrungen mit den baugleichen Mustern V1 und V2 vorlagen. Die V2 kam schließlich auch termingerecht aus der Montage.

Außerdem hätte man mit der V3 die kompletten Triebwerksstiele für das Pirna 014 erproben können, was die Flugerprobung gegenüber der IL-28R beschleunigt hätte. Diese 014-Triebwerks gondeln waren auch schon gebaut, zumindest die für die Bruchlasterprobung. Sie waren ja auch nicht so kompliziert wie die der späteren 152/II.



Eigentlich sollte nach den Vorstellungen Walter Ulbrichts das Jahr 1959 zum Entscheidungs- oder besser Durchbruchsjahr für den DDR-Flugzeugbau werden. In diesem Jahr war laut Beschluss des V. Parteitages der SED vom Juli 1958 das Flug-

zeug 152 "planmäßig" in die "Serienproduktion zu überführen", so dass laut Volkswirtschaftsplan im Jahr 1960 "moderne Düsen-Verkehrsmaschinen auf den Linien der Deutschen Lufthansa eingesetzt werden können".

Das Planjahr 1958 war zwar ziemlich hektisch gewesen, aber letztlich hatte es mit dem Erstflug der 152 V1 doch noch seinen positiven Abschluss gefunden. Das Jahr 1959 hielt viele Herausforderungen bereit: Die Serienproduktion der IL-14 sollte nach der 80. Maschine planmäßig auslaufen. Ein nahtloser Anschluss der Serienfertigung war durch den Entwicklungsstand der 152 gegeben. Am 31. August 1959 sollte der zweite Prototyp, die V4, zu ihrem Jungfernflug starten.

Die baugleiche zweite Maschine V5 lag nur vier Wochen hinter der V4 zurück, so dass auch diese noch 1959 die Flugerprobung aufnehmen konnte. Die Triebwerksentwickler in Pirna bereiteten sich auf die Flugerprobung ihrer Triebwerke 014A-0 vor, wozu extra zwei Erprobungsträger IL-28R in der Sowjetunion gekauft wurden. Außerdem war am 28. November 1958 das für die 153 bestimmte PTL-Triebwerk 018 erstmals auf dem Prüfstand gelaufen. Das Jahr 1959 begann also vielverspre-

chend. Doch auch die internationale Konkurrenz hatte nicht geschlafen.

Die französische Caravelle als Hauptkonkurrent für die 152 stand Anfang 1959 unmittelbar vor ihrer Musterzulassung, so dass sie sofort in den Liniendienst gehen konnte. Das Lufttüchtigkeitszeugnis wurde der Caravelle schon im April 1956 erteilt. Seit dieser Zeit befand sich das zweite Versuchsmuster auf einer weltweiten Werbetour. Die neuartige Anordnung der Triebwerke am Heck war vielen Luft-

verkehrsgesellschaften nämlich nicht geheimer. Sie mussten erst von der Leistungsfähigkeit dieser Maschine überzeugt werden.

Am 4. Oktober 1958 startete die neu entwickelte Comet 4 zum ersten Transatlantikflug eines Passagier-Jets überhaupt, und zwar auf der Strecke London-New York. Nur drei Wochen später wagten auch die Amerikaner am 28. Oktober 1958 mit der Boeing 707 den Sprung über den Atlantik. Wenig später kündigte Boeing an, aus der Langstreckenversion 707 die Mittelstreckenversion 720 zu entwickeln. Damit stand die für Mittelstrecken ausgelegte 152 auch noch unter amerikanischem Druck. Die von Douglas entwickelte DC-8 war am 30. Mai 1958 erstmals geflogen. Ihre Zulassung war also auch nur noch eine Frage von wenigen Monaten. Und die Amerikaner hatten noch ein As im Ärmel – die ausschließlich für Mittelstrecken gedachte Convair 880. Doch dieses leistungsstarke Flugzeug, das am 27. Januar 1959 zum Jungfernflug abhob, unterlag später der viel billigeren Boeing 720, die ja nur eine abgespeckte B 707 war.

Aber nicht nur die westliche Konkurrenz machte der jungen aufstrebenden ostdeutschen Flugzeugindustrie das Leben schwer. Auch die "Freunde" in der Sowjetunion hatten schweres Geschütz aufgeföhren. Weil ihnen das Hemd näher als der Rock war, kümmerten sie die neu entstandenen Kapazitäten der DDR-Flugzeugindustrie wenig. Die Entscheider in der UdSSR stellten sich auf den Standpunkt "Wer zuerst kommt, malt zuerst". Kurz, sie entwickelten und bauten Flugzeuge, als ob es nie eine Absprache mit der DDR gegeben hätte. Der Sowjets Argument hieß: Ein gutes Flugzeug setzt sich am Markt immer durch. Und die sowjetische Flugzeugindustrie, die ja wegen Mangels von Rüstungsaufträgen nicht ausgelastet war, entwickelte und baute im Eilzugtempo neue Flugzeuge. Und da das alles im Geheimen ablief, erfuhren die DDR-Deutschen erst etwas davon, wenn die Flugzeuge bereits



Tests an der Bruchzelle V2: Im unteren Bild ist das Höhenleitwerk der V2 mit Verdrängungskörper zu sehen, wie es auf der IL-14-Messmaschine geflogen wurde.

serienreif waren. Selbst Walter Ulbricht war sich als Spion nicht zu schade. Am 24. Dezember 1957 schreibt er an seinen Genossen Brunolf Baade, dass Anfang 1958 die Serienproduktion der IL-14 in der So-

wjetunion auslaufen werde, dafür das viermotorige Passagierflugzeug IL-18 und das Transportflugzeug AN-10 in Produktion gehe. Zugleich wünscht er von Baade zu wissen, wie es mit der Rentabilität in der DDR-Flugzeugindustrie aussehe. Unter diesen Umständen war es also absolut kein Wunder, wenn Brunolf Baade nun seinerseits Druck auf Chefkonstrukteur Freytag und die Abteilung Flugerprobung machte.

