



Noch am 20. September 1960 hatte Chefkonstrukteur Fritz Freytag verkündet, daß die V4 bis 30. Oktober wieder flugklar sein würde. Durch zusätzliche vordere Entnahmeventile in drei Tanks würde eine vollständige Entnahme ermöglicht werden. Die Beschädigungen an den Tanks führte er auf Unterdrücke beim Schnellablaufversuch zurück, der lange vor den Flügen ausgeführt worden war. Welch fataler Irrtum. Baade äußerte Zweifel. In internen Gesprächen kam es schließlich zum Beschluß, der Sache auf den Grund zu gehen und einen Versuchsstand zu bauen. Fritz Freytag floh in den Westen. Die SAG 152 versuchte ihn zu ersetzen, und Baade begann nun,

Die 152/II V5 „DM-ZYC“ auf der C-Bahn rollend in Richtung Startbahn. Im Hintergrund rechts das alte Heizhaus. Die 152 V5 war wie die V4 für die Mustererprobung nach dem Ablaufplan vom 14. Januar 1961 vorgesehen, die vom 1. Oktober 1961 bis zum 28. Februar 1962 andauern sollte. Von März bis November 1962 war mit der V5 die Pirna-014-A1-Erprobung vorgesehen und zugleich die Streckenerprobung innerhalb des DDR-Luftraumes.

Ordnung in den Laden zu bringen. Bis Mitte November war Baade zu der Einsicht gelangt, daß man so wie bisher nicht mehr weitermachen konnte. Prof. Baade fällt Anfang Dezember 1960 eine weitreichende Entscheidung: Er wies alle Konstruktionsabteilungen an, sofort in allen Abteilungen Arbeitsgruppen zu bilden, die in der Theorie die Einsatzbedingungen ihrer Anlagen definieren und die sonstigen Bedingungen, unter denen die Anlagen funktionieren mußten, festlegen sollten. Wieso eine derart grundsätzliche Aufgabe, die eigentlich vor jeder Neukonstruktion zu stehen hat, erst jetzt erfolgte, wird im nächsten Kapitel von Brunolf Baade selbst beantwortet

werden. Fakt ist, daß nahezu die gesamte Anlagenkonstruktion der 152 von 1953 bis 1960 sozusagen „aus dem Ärmel geschüttelt“ wurde. Die einzig wirklich ernsthaft betriebenen Konstruktionen waren die der Zelle, der Steuerung und des Fahrwerkes sowie natürlich die des Triebwerkes.

Mit dieser mannhafte Entscheidung Baades begann in den Konstruktionsabteilungen eine rege Betriebsamkeit, die auf die Konstruktionsabteilungen nicht beschränkt blieb. Voran gehen mußte in jedem Falle das Forschungszentrum der Luftfahrtindustrie, um für das Gesamtflugzeug des Typs „152“ die Einsatzbedingungen ganz klar aufzuzeigen.

Auf welchem Niveau sich die Anlagenkonstruktion der 152/II befand, wurde den Verantwortlichen erst richtig beim erweiterten Versuchsprogramm an der 152 V5 deutlich. Da ja bereits seit 12. September 1960 feststand, daß die V5 am Boden bleiben mußte, sollte das Flugzeug nach seinem vierwöchigen Bodenprogramm verstärkt zum Erproben der Anlagen eingesetzt werden. Da wegen des Flugverbots mit der V5 nicht geflogen werden durfte, sollten die eingebauten Anlagen – mit Abstrichen – am Boden erprobt werden. Ob Tankanlage, Luftversorgungsanlage, Enteisungsanlage, Klimaanlage, elektrische Anlage oder Funkanlage, alle diese Anlagen konnten auf Funktion und Leistung bei laufenden Triebwerken auch am Boden oder beim aktiven Rollen der Maschine untersucht werden. In Dresden machte man aus der Not eine Tu-

gend. Wenn man schon nicht fliegen durfte, dann sollte wenigstens die Bodenerprobung so gründlich wie nur möglich erfolgen, um etwas Zeit bei der späteren Flugerprobung einsparen zu können.

Nach dem üblichen Bodenprogramm begannen im Oktober 1960 mit der V5 diese erweiterten Bodenversuchsprogramme. Das Flugzeug, das mit den Triebwerken Pirna 014A-0 (V-18, V-11 / V-19, V-13) noch ohne zusätzliche Einlaufenteisung ausgestattet war (wie V4), wurde am 19. Oktober für Schalldruckmessungen vor der Einflughalle aufgebaut. Untersucht wurde der Schalldruck der Triebwerke auf die ausgefahrene Landeklappen. An der V4 hatten sich nämlich Nieten gelöst. Dieses Problem war ein internationales. Auch an der Boeing 707 und DC-8 waren derartige Erscheinungen aufgetreten. Bei den vielen Triebwerksläufen kam es

auch immer wieder zu Brüchen der Anlasserwellen am Tw Nr. 1, und das bis zum 14. April 1961, dem Tag, an dem der Befehl zum Verschrotten der 152 V5 in der Einflughalle eintraf.

Am 7. Dezember 1960 erprobte Gerhard Puhmann mit der 152 V5 die abgeänderte Bugradlenkung, die von 3 auf 5 bzw. 8 Grad Lenkungswinkel umgebaut worden war. Die Versuche wurden bis 145 km/h Rollgeschwindigkeit mit nur zwei laufenden Triebwerken durchgeführt. Im Anschluß erfolgten Schwingungsuntersuchungen durch die Hauptabteilung Schwingungen bis 12. Dezember 1960. Am 15. Dezember 1960 standen erneut Schallmessungen mit der V5 auf dem Programm, am 16. Dezember Rollen bis zur Abhebegeschwindigkeit.

Um weitere Piloten und Besatzungen mit der 152 vertraut zu machen, wurde die V5 vom 21. bis 23. Dezember 1960 ausschließlich zur Schulung eingesetzt mit Startvorbereitung, Fahren der Landklappen, Triebwerksanlassen, Rollen, Kurvenrollen, Beschleunigen, Bremsen, Einparken und Abstellen der Maschine.

Und wie war der Stand an der 152 V4 in dieser Zeit? Nachdem sie in die Endmontagehalle am 7. oder 8. September gebracht worden war, wurden ersteinmal alle Tanks ausgebaut. Als klar wurde, daß die V4 länger in der Halle bleiben würde, faßte die von Baade installierte Arbeitsgemeinschaft 152 den Beschluß, das Flugzeug auf den neuesten Konstruktionsstand zu bringen und mit dem Flugzeug dann die Musterprüfung zu erfliegen. Die V4 blieb also das entscheidende Flugzeug in der Ausstoßfolge der einzelnen Maschinen. Dafür waren umfangreiche Umbauarbeiten nötig. So wurden weitere Geber für den Automatischen Beobachter im ganzen Flugzeug eingebaut, Schwingungsmesser in den Flossen und Rudern, Temperaturmesser in den Gondeln und Heizleitungen, Druckmesser in den Tanks und den Kraftstoffleitungen. Da beim Ausbau der Tanks die Landklappen und Querruder sowieso abgebaut werden mußten, wurden die neuen Landklappen der 152/008 und neue Querruder bereitgestellt. Die äußeren Flächennasen mußten auch abgebaut werden wegen Änderung der Querruderübersetzung. Die 152 V4 bekam eine Anstellwinkelmeßeinrichtung. Größere Teile der Hydraulikanlage wurden abgeändert, die Schaltung des Einfahrvorganges der Fahrwerke geändert, der Hauptfahrwerkswagen zur Rumpfbegrenzungsfläche neu eingestellt, die Bremsausgleichstreben ausgebaut und eingeregelt, dasselbe mit der Bugfahrwerksstrebe. Für die Piloten wurde eine Treppe und Ventilatoren eingebaut. Die nautischen Leitungen mußten für die Flugmeßanlage verlegt werden, die Trimmanzeigen der Seiten- und Querruder für die Flugmeßanlage eingebaut werden.

Am 1. Juni 1961 sollte die V4 wieder in die Flugerprobung gehen, gefolgt von der 008 am 1. Juli, der V5 am 1. Oktober und der 009 am 1. November 1961.