

# Späte Erkenntnisse an der V4 liefern neue Absturzerklrung

Die Piloten der 152/II V4 beschäftigte die Frage, warum alle vier Triebwerke der 152 V1 in derselben Sekunde versagt hatten. Die einfachste und offizielle Erklärung war, daß die Piloten den Gashebel zu spät nach vorn geschoben hatten. Eine andere Ursache vermuteten dagegen die Piloten

Heinz Lehmann und Gerhard Gttel. Sie konnten nicht glauben, daß bei einem so wichtigen Flug, auf den sich die Besatzung tagelang gründlichst vorbereitet hatte, ihr ein so lapidarer Fehler unterlaufen sein sollte. Es mußten endlich Enttankungsversuche mit abgesenktem Bug erfolgen.



Nach dem zweiten Flug der 152/II V4 vom 4. September 1960 war es endlich soweit: Der von Walter Krger erarbeitete Kraftstoffentnahmeversuch bei verschiedenen Längsneigungen der Maschine konnte am 7. September 1960 im vollen Umfang durchgeführt werden. Am gleichen Tag, als die zweite Versuchsmaschine 152/II V5 aus der Endmontagehalle in die Einflughalle rollte, um mit dem Bodenprogramm zu beginnen, zog ein G-5 die 152 V4 aus der Einflughalle zur Rollbahn D, wo bereits eine Grube ausgehoben worden war, in die die V4 hineingeschoben werden konnte, um verschiedene Schräglagen zu simulieren. So kam es, daß sich die beiden Flugzeuge V4 und V5 erst wieder bei ihrer Verschrottung in der Halle 285 begegneten.

Die Kraftstoffentnahmeversuche waren sehr aufwendig. Mehrmals mußte das Flugzeug ent- und wieder betankt werden, wobei präzise kontrolliert werden mußte, ob die Mengen überein-



**Konstruktionsleiter Johannes Haseloff ordnete am 7. September 1960 den Ausbau der Kraftstoffbehälter aus der 152/II V4 an.**

stimmten, wie die Kraftstoffdrcke verteilt waren, ob links und rechts gleich entnommen wurde, ob die Anzeigen im Flugzeug mit den Anzeigen des Tankwagens übereinstimmten, und das und vieles mehr bei unterschiedlichen Schräglagen. Als Ergebnis der Enttankungsversuche sollte ein Diagramm entstehen, das die Restkraftstoffmengen in Abhängigkeit von der Schräglage und dem Fllungsstand der Tanks anzeigte. Die Piloten Heinz Lehmann und Gerhard Gttel hatten Brunolf Baade unmißverständlich klar gemacht, daß sie erst dann die anspruchsvolleren

nächsten Programmpunkte flgen, wenn die Entnahmeversuche am Boden positiv ausgingen.

Doch dieser 7. September 1960 sollte letztlich das ganze Einflugprogramm der 152/II über den Haufen werfen. Als der Tankwart die Maschine in waagerechter Position betankte, war noch alles in Ordnung. Rund 15.000 l paßten in die 16 Gummitanks. Mit einer Winde zog man die 152 V4 langsam ein kleines Stück in die Grube bis die Maschine waagrecht stand. Jetzt wurde sie bis auf 8.000 l enttankt, denn halbvolle Behälter sind ein kritischer Zustand. Nun zog man die V4 so weit in die Grube hinein, daß sich eine Längsneigung von -8 Grad ergab, um sie nun vollständig zu enttanken und so die Restkraftstoffmengen in den Behältern bestimmen zu können. Die nichtausfliegbaren Kraftstoffmengen müssen so klein wie möglich sein, um die errechnete Reichweite sicherzustellen. Vom Bedienpult des Bordwarts aus wurde 0,1 at Druckluft auf die Be-

hälter gegeben und so die Behälter 2 bis 9 rechte Seite entleert. Normalerweise hätte nun der Behälter 1 automatisch nachlaufen müssen, weil dieser größte Behälter als Reserve diente und er von den übrigen Behältern unabhängig geschaltet war. Doch statt der automatischen Umschaltung auf den Behälter 1 trat plötzlich in großen Mengen Luft aus dem Pumpenbehälter im Stiel und an den Entnahmeleitungen der beiden rechten Triebwerke aus. Der Versuch mußte deshalb abgebrochen werden.

Auch ein zweiter Versuch brachte keine besseren Ergebnisse. Daraufhin wurde noch einmal betankt, aber in Horizontallage entnommen, weil zu vermuten war, daß ein bzw. mehrere Schwimmerventile bei Schräglage klemmten. Nach Entleerung der Behälter 2 bis 9 trat erneut Luft aus im rechten Gondelstiel. Jetzt begann die Erpro-

entnahmeventil oben hineinführte, war um zirka 45 Grad abgelenkt und der Schwimmerkörper beschädigt. Die den Versuch leitenden Versuchsingenieure Knauthe und Schrade vom Hydro-Labor informierten daraufhin sofort den Stellvertretenden Chefkonstrukteur Haseloff, der zum Versuchsort eilte, um sich das Malheur aus der Nähe anzusehen. Er befahl, auch den Behälter 7 der linken Flügelseite zu öffnen sowie alle Behälter der rechten Seite. Es zeigte sich, daß fast alle Behälter mehr oder weniger ähnliche Schäden aufwiesen. Johannes Haseloff ließ nun den gesamten Entnahmeversuch abbrechen und die 152 V4 in die Endmontagehalle 222 rollen.

Im Herbst 1960 stand bereits der gesamte Industriezweig auf der Kippe bzw. vor dem Aus. Um zu retten, was noch zu retten war, trommelte Haseloff alle Verantwortlichen zusammen. Es

entspricht grundsätzlich dem System, das sich bei einem früheren Baumuster bewährt hat.“ Es fragt sich, welches Muster das denn gewesen sein soll? Die „EF-150“ hatte feste Rumpfbehälter. Die Ju 287 ebenfalls. Noch frühere Muster scheiden wegen zu geringer Flughöhen und -geschwindigkeiten aus. Blieben nur noch die beiden Muster Tu-16 (104) und M-4. Diese wurden jedoch unter sowjetischer Hand konstruiert. Sie besitzen aber in der Tat eine ähnliche Anlage.

Man darf also feststellen, daß bereits am Anfang der 152-Entwicklung die DDR-Regierungsverantwortlichen belogen wurden. Eine derartige Anlage hatte Junkers noch nie gebaut, höchstens vielleicht als Versuchsstand für die „151“. Als nächstes findet man in der 152/0-Mappe ein anderes Konstruktionsprinzip für den Behälterraum. In der 152/0 waren die Gummisackbehäl-



bungsmannschaft am Flugzeug zu rütteln in der Hoffnung, daß sich das klemmende Entnahmeventil vielleicht schließen würde. Doch dergleichen geschah nicht. Der gesamte Entnahmeversuch mußte abgebrochen werden, um zuerst mal den Fehler ausfindig zu machen.

In mehreren Schritten konnte der Fehler eingekreist werden. Schließlich war Behälter 7 ermittelt, bei dem das Schwimmerentnahmeventil nicht richtig schloß. Um den Behälter zu öffnen, mußte am hinteren Flügelsteg die Behälterplatte herausgenommen werden, dann erst kam man an den Behälter und den Mannlochdeckel heran. Nach Abnehmen des Behälterdeckels fuhr dem Versuchspersonal der Schreck in die Glieder. Der gesamte Behälter war aus den oberen Führungsschienen gerissen und zusammengesackt. Im Innern waren die Spannbügel zerdrückt und die Aufhängeknöpfe herausgerissen. Das Entnahmerohr, das vom hinteren Deckel ins Schwimmer-

wurde beschlossen, sofort einen nach allen Seiten verstellbaren Versuchsstand für die Tankanlage zu bauen, um schnellstmöglich zu Ergebnissen zu kommen. Innerhalb von nur acht Wochen gelang die Konstruktion und der Bau des Versuchsstandes. Im Dezember 1960 lief die erste Versuchsreihe im Hydro-Labor der Halle 218 an. Die Ergebnisse waren niederschmetternd.

Wie konnten so schwere Beschädigungen der Behälter entstehen, wenn doch das Flugzeug nur zweimal geflogen war, noch dazu mit sehr geringen Belastungen? Eines war klar, da die Behälter zum Teil aus ihren Aufhängertraversen gerissen und zusammengedrückt waren, mußten sie Unterdruck bekommen haben. Wie war das nur möglich? Selbst ohne Druckluftbeaufschlagung sollten sie doch voll funktionstüchtig sein? Ein vergleichender Blick in die Entwurfsmappen der 152/0 und der 152/1 gibt da erste Hinweise. Die 152/0-Mappe gibt Auskunft: „Die Kraftstoffanla-

ter flächig in den Tankraum geklebt. Sie hätten sich bei Unterdruck gar nicht zusammenziehen können, was eine innere Beschädigung ausgeschlossen hätte. Das bedeutete aber, daß bei Reparaturen die Sackbehälter nur mit der Tankraumauskleidung ausgewechselt werden konnten. Deswegen ist dann wahrscheinlich an der 152/1 eine Umkonstruktion erfolgt. Die Behälter wurden nun an zwei oberen Schienen aufgehängt und konnten so leicht ein- und ausgefahren werden ähnlich wie Gardinen. Die Behälteroberseiten bekamen dadurch aber ein Luftpolster und wurden zusätzlich durch Zug an den Aufhängeknöpfen belastet. Beim Steigflug mit vollen Behältern drückte der Kraftstoff auf die Oberseite, was die Behälterwand und die vulkanisierten Knöpfe über Gebühr belastete.

Aber selbst wenn die Tankanlage der 152 un-