

# Spekulative Annahmen zu den letzten Sekunden im Cockpit

Fast eine Stunde lang war die 152 V1 am 4. März 1959 in der Luft, ohne daß die Besatzung irgendwelche Besonderheiten oder gar Probleme an die Bodenstation gemeldet hätte. Nur 23 Sekunden vor dem Aufschlag setzte Kommandant Lehmann noch kurz eine Standortmeldung ab. Was konnte

sich in 23 Sekunden ereignet haben, daß die Besatzung die Kontrolle über ihre Maschine verlor? Warum gab es nicht mal den Versuch einer Notlandung? Warum haben sich die Piloten nicht kapultiert? Haben die Geräte vielleicht falsch angezeigt? Was lief schief im Cockpit der 152 V1?



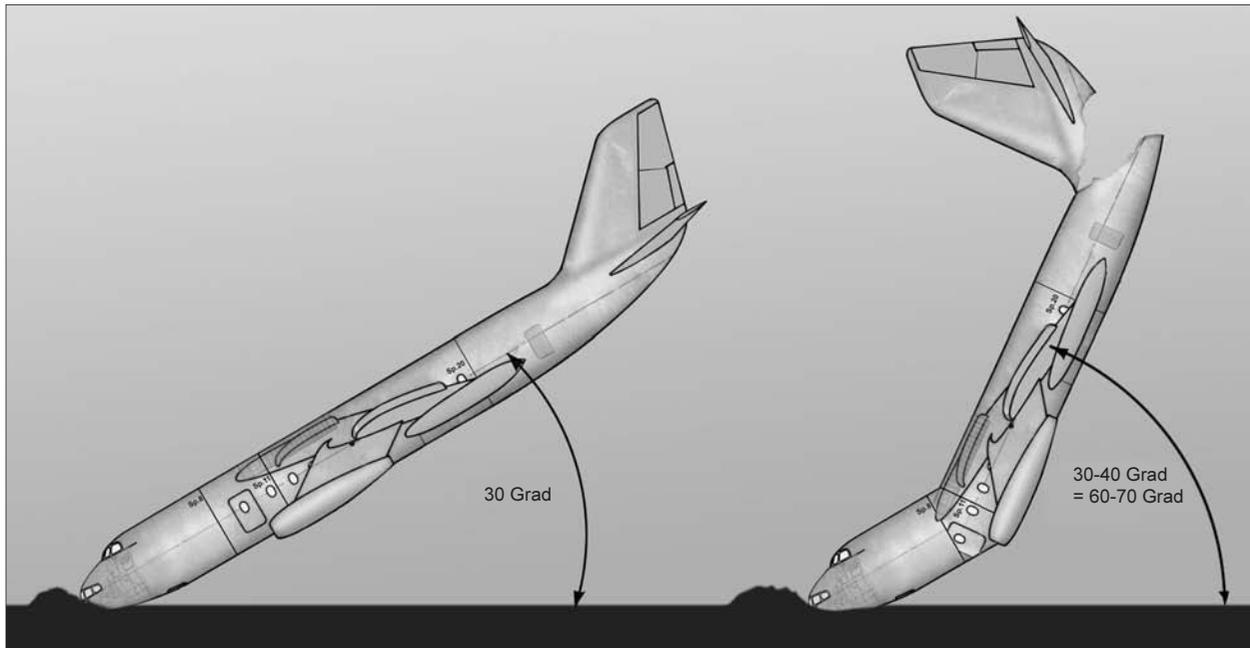
**S**pekulatives Denken kann nur dann die Wirklichkeit wahrhaft abbilden, wenn es dialektisch ist, d.h., wenn es die wirklich miteinander zusammenhängenden Gegensätze erkennt und in ihrer sich bekämpfenden Einheit darzustellen vermag. Als Probe muß sich ein dritter übergeordneter Begriff ergeben, wie z. B. der Begriff „Leidenschaft“, der aus den beiden Gegensätzen Liebe und Haß besteht und sie zusammenhält bis

**Über die ganze Produktionszeit der 152 V1 hinweg führten verspätete Anlieferungen von Geräten zu Verzögerungen, die durch Einsparung an Kontrollen und eigentlich notwendigen Versuchen wettgemacht wurden. Flackernde Warnlampen waren da noch eins der geringsten Übel.**

sie zusammen untergehen oder einer der beiden Seiten über die andere siegt – wobei die siegende Seite sich sofort einen neuen Gegensatz einfangen muß, wenn sie lebendig bleiben will – so wird die leidenschaftliche Liebe durch eine beständige Liebe ersetzt, die ein ambivalentes Umschlagen in den Haß nicht mehr kennt – also die Liebe im Alter...

Eine Flugzeugbesatzung benötigt Anzeigeräte, die sie über den Zustand

und die Bewegungen des Flugzeuges informieren und eventuelle Ausfälle sofort melden. Ist das nicht gegeben, kann auch die beste Besatzung nicht zielgerichtet reagieren. Andererseits muß eine Besatzung stets in der Lage sein, die abgelesenen Werte richtig zu interpretieren, um nicht in Hektik zu verfallen, wenn bestimmte Werte aus dem Limit laufen. Zu dieser wechselseitigen Abhängigkeit gesellen sich noch die Ab-



Die linke Grafik liefert eine Erklärung, warum die Untergerüste des Rumpfes in einem Winkel von 70 Grad aufgefunden wurden wie auch die mittleren Seitenrumpfschalen als Ziehharmonika und die Schubdüsen in ähnlicher Form, dagegen andere Teile relativ flach aufgeschlagen sein mußten. Die auf Knick beanspruchte Oberschale zw. Sp. 8 und 10 knickte ein (30-Grad-Knick), vielleicht sogar bis Sp.11, was einen 40-Grad-Knick ergäbe. Dadurch geriet die Cockpitoberseite unter gewaltige Spannung und schleuderte weit voraus. Diese Erkenntnisse waren damals noch nicht vorhanden.

hängigkeiten der Besatzungsmitglieder untereinander und mit der Bodenstation. Alles das hatte am Unfalltag nicht richtig funktioniert. Die Gründe dafür waren weit verzweigt wie ein Wurzelgeflecht. Doch bevor dieses Geflecht ausgehoben werden kann, müssen noch die Arbeitsplätze der einzelnen Besatzungsmitglieder auf Vollständigkeit und richtige Anordnung untersucht werden, um nicht etwaigen Gerüchten aufzusitzen.

Die Geräteausstattung der V1 wurde den Anforderungen nur mit Einschränkungen gerecht. Viele Geräte stammten aus der IL-14 oder sogar noch aus alten Luftwaffenbeständen. Jedes Gerät war zwar muster geprüft und also flugtauglich, ob es aber für die schnelle 152 in allen Flugsituationen ebenfalls schnell genug in der Anzeige war, darf in manchen Fällen bezweifelt werden. Abstriche mußten auch in der Bestückung der

**Die Querpfeifenbauweise des Rumpfes ließ einen scharfen Knick zwischen dem Vollspant des Rumpfvorderteiles (Spant 8) und Spant 10 oder 11 entstehen, wogegen die in Längspfeifenbauweise gefertigte Rumpfunterschale zunächst standhielt. So konnte das Rumpfmittelteil sich aufbäumen.**

Arbeitsplätze mit Geräten gemacht werden. So besaß der 2. Pilot kein Variometer, um die Steig- und Sinkraten angezeigt zu bekommen. Er hatte auch keinen Wendezeiger, um die richtige Kurvenlage zu finden. Er war da auf die Hilfe des 1. Piloten angewiesen. Der Kursanzeiger fehlte dem 2. Piloten genauso. Dagegen hatte der Kommandant auf seiner Seite erstmal alle notwendigen Geräte. Was ihm fehlte, waren die Anzei-

