

Die Montage des Flugzeuges 152/II V4

Am 15. Mai 1959 wurde der fertige Rumpf der V4 aus der Helling genommen. Bis Ende Mai konnte der Rumpf so weit aufgerüstet werden, dass er für die Druckprüfung zur Verfügung stand. Er wurde bei schönem Wetter aus der Halle gerollt und mit Pressluft im Freien abgedrückt. In der Montagehalle waren indes die Bauvorrichtungen so umgesetzt worden, dass der westliche Teil des Mittelschiffs für den Serienbau der IL-14 weiter zur Verfügung stand, während der östliche Teil und das nördliche Seitenschiff für die 152 vorgesehen waren. Damit stand auch genügend Platz für die parallele Montage von V4 und V5 bereit. Geplant war, die IL-14-Produktion bis zum 10. Jahrestag der DDR (7.10.59) auslaufen zu lassen. Danach sollte die gesamte Halle 22 der Serie 152 gehören.

Im Juni 1959 begann die Endmontage der V4. Dazu wurde der Rumpf ziemlich in der Mitte der Halle aufgebaut, danach der linke und dann der rechte Flügel angeschraubt, nachdem sie beide zuvor gewogen worden waren. Nach ihrem Anbau wurde die V4 aufgebockt und ausgerichtet. Höhen- und Seitenleitwerk waren bereits aus Schkeuditz eingetroffen. Bis August waren alle Großbaugruppen außer den Kombigondeln montiert, die wegen Konstruktionsänderungen stark in Rückstand geraten waren.

Die Abteilung Technische Prüfung hob in mehreren Schreiben an den Werkdirektor Niemand hervor, dass die Qualität der Maschinen V4 und V5 gegenüber der V1 weiter abgefallen sei: So sei die Nichterledigung konstruktiver Mängel und ein Anstieg der Beanstandungsmeldungen im gesamten Fertigungsablauf zu verzeichnen. Die Auslieferung der Änderungsmeldungen erfolge zu spät, die Änderungen seien nicht eindeutig kenntlich gemacht und die Konstruktionsunterlagen entsprächen nicht



Einsetzen der Notausstiegsfenster in den Rumpf der 152 V4 im Mai 1959: Jedes dritte der elf Fenster pro Seite war als Notausstieg ausgebildet. Die großzügig dimensionierten Fenster hätten den Passagieren gegenüber den heute üblichen "Gucklöchern" einen einmaligen Ausblick geboten. Die innere Scheibe war fast kugelförmig, so dass sie in der Mitte bis dicht an die äußere Scheibe reichte. So kam man mit den Augen quasi fast auf Höhe der Außenbeplankung.

Wenn der Rumpf aus der Helling kam, schloss sich die so genannte Aufrüstung des Rumpfes an, das heißt, Einsetzen der Fenster, der Fußbodenplatten, der Türen und Klappen, der druckdichten Durchführungen von Gestängen, Kabeln und Rohren. Wenn das geschehen war, ging der Rumpf zur Druckprüfung. In der Halle durfte der Rumpf aus Sicherheitsgründen nur bis zu einem Überdruck von 0,2 atü abgedrückt werden. Diese Probe war für alle Rumpfe der Serie vorgesehen. Darüberhinaus wurden stichprobenartig einige Rumpfe bis 0,54 atü abgedrückt, dies allerdings im Freien. Die V-Maschinen-Rumpfe V1 bis V6 mussten sich alle dieser verschärften Druckprüfung unterziehen.

Mitte Mai 1959 konnte der V4-Rumpf aus der Helling genommen werden. Auf dem Bild ist außerdem der Versuchsträger IL-28 R zu sehen, der gerade für die Aufnahme des Triebwerkes Pirna 014 unter dem Rumpf umgebaut wird.



immer dem neuesten Stand. Durch diese Zustände sei die Sicherheit der Flugzeuge gefährdet. Bei den Flugzeugen V4 und V5 seien am Rumpf Konturabweichungen von neun Millimetern aufgetreten. Diese Abweichungen müssten mit vielen Beilagen ausgeglichen werden, was wiederum das Gewicht der Maschine erhöhe. Einige Fertigungsmittel und Vorrichtungen würden

selbst größere Maßabweichungen, als in der Toleranz für das fertige Werkstück gefordert, aufweisen. Bei der Rumpfbauvorrichtung sei der Abstand zwischen Rumpfschale und Säule so gering, dass der Rumpf an diesen Stellen nicht richtig ausgenietet werden könne. Da bereits ab der Maschine 008 Austauschbarkeit der Teile garantiert werden müsse, sei schnellstens

auf eine Verbesserung dieser Situation hinzuarbeiten.

Durch den Termindruck sei es immer wieder zur Weitergabe nicht komplett fertig gestellter Baugruppen und Teile gekommen. Dadurch entstünden beim nachfolgenden Arbeitsgang qualitative Probleme, weil die freie Zugänglichkeit zu allen Montagestellen nicht mehr gewährleistet sei. So sei bei der V5 das Rumpfvorderteil bei einem Fertigungsstand von 65 Prozent mit dem Rumpfmittelstück zusammengebaut worden. Die Rückstände hätten im Rumpfbug, der Fahrwerksverkleidung, Spant 5 und 8 und dem mittleren Längsträger gelegen. Zusätzlich habe sich durch diese Arbeitsweise der Zeitaufwand für die Komplettbaugruppe erhöht, so dass Qualitäts- und Zeitverlust eingetreten sei.

Am 20. August 1959, dem Tag der geplanten Fertigstellung der V4, wies das Flugzeug einen Endmontagestand von etwa 40 Prozent auf. Es fehlten die Triebwerksgondeln und die Hauptfahrwerke. Das Bugfahrwerk wurde gerade eingebaut. An Hydraulikanlage, nautischer und elektrischer Anlage wurde gearbeitet, aber auf Grund vieler fehlender Teile und Geräte ging es sehr langsam voran. Im Plan fiel das aber immer weniger ins Gewicht, denn die Dresdner Flugzeugwerke hatten inzwischen 53 Prozent ihrer Produktionskapazität auf Fremdproduktion umgestellt. Das lag nicht zuletzt auch am Planverzug der vorbereitenden Abteilungen. Es musste Zusatzproduktion herein genommen werden, um die teuren Maschinen auszulasten, weil immer wieder auf die Zeichnungen und die Änderungen der Zeichnungen gewartet werden musste. In einem Serienwerk muss auch in Serie produziert werden. Die theoretische Kapazität des Werkes lag bei 100 Flugzeugen IL-14 oder 30 Flugzeugen 152 pro Jahr. Doch 1959 wurden nur 24 IL-14 gebaut und nur fünf Flugzeuge 152 begonnen, das heißt, das Flugzeugwerk war nur zu einem Drittel mit flugzeugtypischer Produktion ausgelastet.