

Die Piloten verlangen massiv die Untersuchung der Kraftstoffanlage

Nach der Landung und der Schilderung der ersten Eindrücke kam Brunolf Baade auf das weitere Flugprogramm zu sprechen. Nach diesem Erfolg müssten schleunigst die nächsten Flüge in Angriff genommen werden, forderte Baade, doch Kröger dämpft: "Erstmal die Messschriebe auswerten". Dann könne man weitersehen. Lehmann und Güttel wollten die Kraftstoffanlage untersucht haben. Doch Baade drängte weiter.

Nach der Auswertung der Schriebe zwei Tage später stand einem erneuten Flug nichts mehr im Wege. Lehmann und Güttel

Unmittelbar nach der Durchsicht der Maschine, der Wägung und Schwerpunktsbestimmung begann man erstmals die Kraftstoffanlage auch bei schräg gestellter Maschine zu überprüfen. Mehrere Tage dauerte diese Prozedur ab dem 7. September 1960. Neben den Querrudern mussten auch die Landeklappen ausgebaut werden, um an Leitungen und Tanks zu kommen.

bestanden jedoch weiterhin auf der Untersuchung der Kraftstoffanlage. Schließlich einigten sie sich mit Baade darauf, noch einmal zu fliegen, aber nicht zur Fortsetzung des Flugprogramms, das nun schon höhere Geschwindigkeiten und Flughöhen, das Einziehen von Fahrwerk und Landeklappen vorsah, sondern noch einmal den selben Flug wie am 26. August. Baade war sofort einverstanden, und so wurde der nächste Flugtermin auf Sonntag, den 4. September 1960, festgelegt. Das war der letzte Tag vor Urlaubsantritt der Piloten. Am 4. September 1960 stiegen also Heinz

Lehmann, Gerhard Güttel und Bernd Jendrusch erneut in die V4. Um 8.18 Uhr hob die V4 von der Startbahn in Klotzsche ab, wieder verfolgt von einer IL-14. Diesmal lief alles noch besser als beim ersten Flug. Die Piloten beherrschten das Flugzeug besser, die Lufttemperatur betrug nur 18 Grad Celsius. Die Turbinen erreichten höhere Schubwerte. Die voreingestellte Höhenrudertrimmung erwies sich als richtig. Die 152 V4 setzte bereits nach 20 Minuten Flugzeit wieder wohlbehalten in Klotzsche auf. Damit wurden die Ergebnisse des ersten Fluges vollauf bestätigt. Wieder hing das Flugzeug nach rechts, die Gashebelstellungen waren weiter verbesserungsbedürftig, erneut hatte sich trotz abgestellter Druckanlage ein Kabineninnendruck aufgebaut. Nautische Anlagen waren diesmal nicht ausgefallen. Gerhard Güttel: "Aus der 152 kann ein Flugzeug werden."

Am darauffolgenden Montag wurde die V4 gewogen, enttankt, wieder gewogen, Kraftstoffmengen, Verbrauch und Schwerpunkt bestimmt. Und am Mittwoch, dem 7. September 1960, erlebte die 152 V5 ihr Rollout. Die fertige Maschine kam in die Einflughalle neben die V4 und wurde für das Bodenprogramm, das sehr kurz ausfallen sollte, vorbereitet. Denn noch im September sollte die V5 fliegen. Doch schon der nächste Tag warf alle optimistischen Pläne über den Haufen. Für die V4 stand die Prüfung der Kraftstoffanlage bei verschiedenen Schräglagen an.

Dies war der erste Enttankungsversuch bei schräg gestellter Maschine an einer 152, obwohl im Bodenprogramm der V1 schon eine derartige Untersuchung gefordert worden war, dann aber aus Zeitnot einfach "auf später" verschoben wurde.



Die V4 wird für den Flugbetrieb gesperrt

Die V4 wurde am 7. September mit dem Vorderrad in die Grube gerollt und nach einem von Walter Kröger erarbeiteten Kraftstoffentnahme-Programm bei acht Grad Neigung enttankt. Nach Entleerung der Behälter 2 bis 9 rechts lief jedoch kein Treibstoff aus dem Behälter 1 nach, sondern es trat Luft aus dem Pumpenbehälter und an den Entnahmeleitungen der Triebwerke aus. Der Versuch wurde abgebrochen und nun am linken Tragflügel fortgesetzt. Dort verlief die Entnahme wie erwartet. Nach Neube-

tankung und Wiederholung der Entnahme auf der rechten Seite zeigte sich das gleiche negative Ergebnis. Die V4 wurde aus der Grube gerollt und in Nulllage enttankt. Danach erneuter Versuch. Und wieder trat Luft aus den Leitungen. Nun wurde mit Rütteln an der Maschine versucht, das Schließen des vermutlich hängenden Schwimmerventils zu bewirken, jedoch ohne Erfolg.

Um das defekte Schwimmerventil zu ermitteln, wurde die Schnellablassleitung ausgebaut und die Anschlüsse mit Druck-

luft beaufschlagt. So konnte der Behälter 7 als Störquelle ermittelt werden. Der Behälter wurde durch Abnehmen der hinteren Kappe, an der auch das Schwimmerventil sitzt, geöffnet. Das zum Schwimmerventil führende Rohr war um 45 Grad abgeknickt, die im Innern des Behälters als Stabilisierung gegen Unterdruck eingearbeiteten "Kleiderbügel" waren zusammengedrückt und die Aufhängenknöpfe des Behälters zerstört. Die Zerstörungen stellten den weiteren Ablauf des Flugprogramms ernsthaft in Frage.

Bei acht Grad Schräglage wurde die V4 enttankt und die Durchflussmengen am Tankwagen und am Flugzeug gemessen. Luftleinbrüche am linken Flügel wurden zunächst auf undichte Ventile zurückgeführt. Als man aber die Behälter öffnete, sah man die von den Erprobungsflügen stammenden Zerstörungen.

