



Paul Heerling und Kurt Bemme erhalten nach dem Flug die Aktivistennadel.



der Drehung, die auf der 80 m breiten Bahn keinerlei Mühen bereitet, sieht er, wie die begeisterten Zuschauer auf die Startbahn zuströmen. Mit etwa 50 km/h rollt Lehmann die Maschine zurück zum

Ein Werksfotograf nutzt den Augenblick, um schnell ein paar Bilder der in der Sonne glitzernden Maschine zu machen. Indes fliegt die 152 V1 in Richtung Boxdorf weiter. In der Maschine ist die Anspannung wieder gestiegen. Im Sinkflug ist es zu Unregelmäßigkeiten bei der Kraftstoffzufuhr zu den Triebwerken gekommen. Behutsam nimmt Willi Lehmann die rückführende Kurve zum Anflug auf den Platz. Er holt weit aus, um mit geringer Sinkrate anfliegen zu können. Die tief stehende Sonne blendet in der letzten Kurve Willi Lehmann derart stark, daß er die V1 etwas abseits zum Platz ausrichtet. Chefpilot Treuter sieht vom Startkontrollpunkt aus den Anflug und spricht sofort Lehmann über Funk an, gibt eine Richtungskorrektur durch, so daß Lehmann die Maschine sauber

**Bilder vom Überflug des Platzes und von der gelandeten 152 V1 und ihrer Besatzung am Donnerstag, dem 4. Dezember 1958. Der Start erfolgte um 11.18 Uhr, der Überflug um 11.40 Uhr, die Landung um 11.53 Uhr. Die beiden rechten Bilder zeigen Pilot Willi Lehmann bei der Gratulationscours nach der Landung. Links hinter ihm schauen die beiden Chefkonstruktoren Haseloff und Freytag hervor, rechts Eismann, Heerling und Bemme.**

reinbringen kann. Nach 35 min Flugzeit setzt die 152 V1 auf der Piste auf. Doch nun kommt noch der erwartete schwierige Bremsvorgang mit den unberechenbaren Bremsautomaten. Und tatsächlich – wieder blockieren kurz die Hinterräder. Mehrere weiße Rauchwolken wehen im Intervall der Bremsungen hinter der V1 her. Das Quietschen der Bremsen ist weit zu hören. Doch Lehmann hatte die 152 V1 gleich am Anfang der Piste aufgesetzt. Nun lagen 2,5 km Rollweg vor dem Flugzeug, da konnte nicht mehr all zuviel passieren. Nach den drei scharfen Bremsungen läßt Lehmann die Maschine einfach ausrollen, um sie am Ende der Bahn mit 20 km/h zu wenden. In





Startpunkt – den winkenden und jubelnden Massen entgegen. Die Anspannung weicht. Der Erstflug ist geschafft. Doch ein ganzes Flugprogramm mit hundertsten Flügen liegt noch vor ihnen. Dieser Tag war nur der Anfang.

Nach den ersten Eindrücken befragt, antwortet Willi Lehmann, daß sich die 152 leicht fliegen lasse, daß sie stabil



Die soeben gelandete 152 V1 steht auf der Rollbahn, die zur Einflughalle 285 führt. Co-Pilot Kurt Bemme steigt aus. Der Lichtreflex stammt vom Fenster der geöffneten Tür.



Die V1 biegt von der Startbahn auf die Rollbahn zur Einflughalle ein und wird vom Einweiser gerade abgestoppt.

und ruhig in der Luft liege, daß sie mit ihren vier Strahltriebwerken stürmisch in die Luft dränge, daß jetzt aber erstmal eine gründliche Durchsicht der Maschine bevorstehe, ehe das Flugzeug wieder in die Luft könne.

Intern sagt Willi Lehmann, daß es im Abstieg Probleme mit der Kraftstoffversorgung gegeben habe, daß die Schubhebel verbessert werden müssen und daß endlich die Bremsautomaten funktionsfähig gemacht werden müssen.

Nach dem Schreiben des Flugberichts lud die Besatzung alle Mitarbeiter der Flugabteilung in den Club der Flugzeugwerker zum großen Umrunk ein. Ab 18 Uhr wurde dann gefeiert, was das Zeug hielt. Denn von nun an konnte geflogen und damit der Nachweis erbracht werden, daß die 152 ein gutes Flugzeug ist.