

# Die 152/I

<b>Endlich, die 152 fliegt!</b>	4
<b>Die Ursprünge der 152</b>	8
<b>Die DDR will modernste Flugzeuge der Welt bauen</b>	14
Die Pläne zum Aufbau der Luftfahrtindustrie	16
Der Flugzeugindustrie fehlen Baukapazität, Arbeitskräfte und willige Zulieferer	17
Der Aufbau der einzelnen Werke	19
Die mit der Sowjetunion ausgehandelten Flugzeug- und Triebwerksprojekte	22
<i>Turbinen-Schnellverkehrsflugzeug 152</i>	23
<i>PTL-Schnellverkehrsflugzeug 153</i>	23
<i>PTL-Schnellverkehrsflugzeug 154</i>	24
<i>PTL-Schnellverkehrsflugzeug 155</i>	24
Die internationale Konkurrenz ist Mitte der fünfziger Jahre noch dünn gesät	26
Die junge DDR baut das erste deutsche Passagierflugzeug mit Strahltriebtrieb	28
<b>Planungen werden laufend von der Wirklichkeit eingeholt</b>	32
DDR-Ökonomie: Serienbau geht vor Entwicklung	36
Sputnik-Start kündigt vom vorzeitigen Ende der DDR-Luftfahrtindustrie	37
<b>Mit der Produktion der ersten 152 beginnt eine neue Ära</b>	38
Die internationale Situation 1957	38
Die 152 wird schon produziert, als die Konstruktion noch auf vollen Touren läuft	39
Endmontage der V1 beginnt	45
<i>Das Vorhaben 152 gerät unter Zeitdruck</i>	46
<i>Der große Tag - Rollout der ersten 152</i>	49
<i>Banale Probleme behindern hehre Ziele</i>	50
<i>Die V1 rollt aus der Montagehalle</i>	58
<i>Dem Roll-out folgt sofort das "Roll-in"</i>	62
<i>Notdürftiges V1-Bodenprogramm</i>	64
<i>Die 1. Maschine muss noch 1958 fliegen!</i>	68
<i>Als die 152 V1 abhebt, hebt sich sogleich die Stimmung</i>	74
<b>Das Katastrophenjahr 1959</b>	78
Ein havariertes Triebwerk zerstört in Pirna den Prüfstand	80
Das Unheil nimmt seinen Lauf	81
Der Absturz des Versuchsmusters 152 V1 am 4. März 1959 vor dem Messeflug	85
<i>Das Einflugprogramm</i>	85
<i>Start in den Tod</i>	88
<i>Spekulationen über die Absturzursachen</i>	91
<i>Vier Tote mahnen stumm mehr Verantwortungsbewusstsein ein</i>	96
Die UdSSR will definitiv und endgültig keine Flugzeuge von der DDR kaufen	98
<i>Mündliche Versprechungen zählen in der Wirtschaft wenig</i>	100
<i>Walter Ulbricht und Bruno Leuschner greifen ein</i>	103
Neue Technische Konzeption für die Luftfahrtindustrie ab Herbst 1959	104
Risse an Gurten der 152 V4 und eine falsch dimensionierte Hydraulikanlage	107



# Die 152/II

<b>Die weiterentwickelte 152</b>	124
Die Wirtschaftlichkeit der 152/II geht zu Lasten ihrer Reichweite	126
Parallele Fertigung von V4 und V5	129
<i>Die Triebwerksentwicklung liegt im Plan</i>	134
<i>Die Montage des Flugzeuges 152/II V4</i>	136
<i>Die Serienproduktion wird von der IL-14 auf die unerprobte 152 umgestellt</i>	144
<i>Erneute Rückschläge im Frühjahr 1960</i>	148
Das geteilte Bodenprogramm der V4	152
<i>Gelungen: Das neue Wagenfahrwerk besitzt beste Rolleigenschaften</i>	156
<i>Nach Triebwerkswechsel hat die 152 V4 am 24. Juni ihr zweites Rollout</i>	159
<i>Die Serienproduktion des Typs 152 läuft äußerst schleppend an</i>	166
Im August 1960 wird die 152 V4 flügge	170
<i>Zwei Starts mit kleinstem Risiko</i>	171
<i>Der Erstflug der V4 am 26. August 1960</i>	173
<i>Die Piloten verlangen massiv Untersuchung der Kraftstoffanlage</i>	176
<i>Die V4 wird für den Flugbetrieb gesperrt</i>	177
<i>Erneute Krisenstimmung im Werk</i>	178
<b>Letzte Rettungsversuche und erste Achtungserfolge</b>	180
Die sozialistische Arbeitsgemeinschaft "Serienreifmachung 152"	184
<i>Erkennen der wirklichen Schwächen</i>	186
<i>Die 152 V5 bleibt am Boden und wird zum wichtigsten Erprobungsträger</i>	188
<i>Dynamische Erprobung der reparierten Bruchzelle 152 V2 im Wassertank</i>	192
<i>Kompletter Umbau der V-Maschinen</i>	194
Mit vier Maschinen soll im Juni 1961 Flugerprobung aufgenommen werden	196
<b>Die Auflösung der Luftfahrtindustrie ab 17. März 1961</b>	198
Erste Überlegungen sahen Umbau vor	200
Aus dem Umbau wird ein Abbruch	202
Die Verschrottung aller fertigen 152	204
<b>Die 152 - der Weltmarkt und die Wirtschaft der DDR</b>	208
Wissenschaftlich-technische Einordnung der 152 in die internationale Konkurrenz	210
Plan und Markt in der DDR-Wirtschaft	218
<i>Ökonomische Planungen zum Aufbau der Luftfahrtindustrie in der DDR</i>	220
<i>Ohne Bedarfsforschung kann es keine bedarfsgerechten Flugzeuge geben</i>	221
<i>Missverhältnis von Flugzeugbaukapazitäten und Absatzmöglichkeiten</i>	222
<i>Vorsätzliche Verletzung von Gesetzen</i>	224
<i>Die Wirklichkeit des Planens in der DDR speziell im Bereich Luftfahrtindustrie</i>	226
<b>Anhang</b>	228
Ein letztes Stück Rumpf 152	232
Know-how des Flugzeugbaus bleibt Dresden erhalten	238
Der Lebensdauertest des A 380 erfolgt bei der IMA Dresden	240
Bildbericht vom Bau der V4	258
Impressum, Literaturverzeichnis, Bildnachweis	288