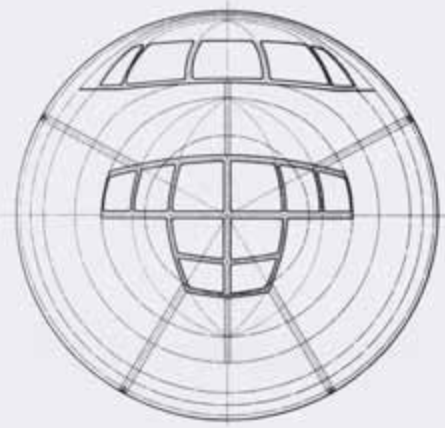


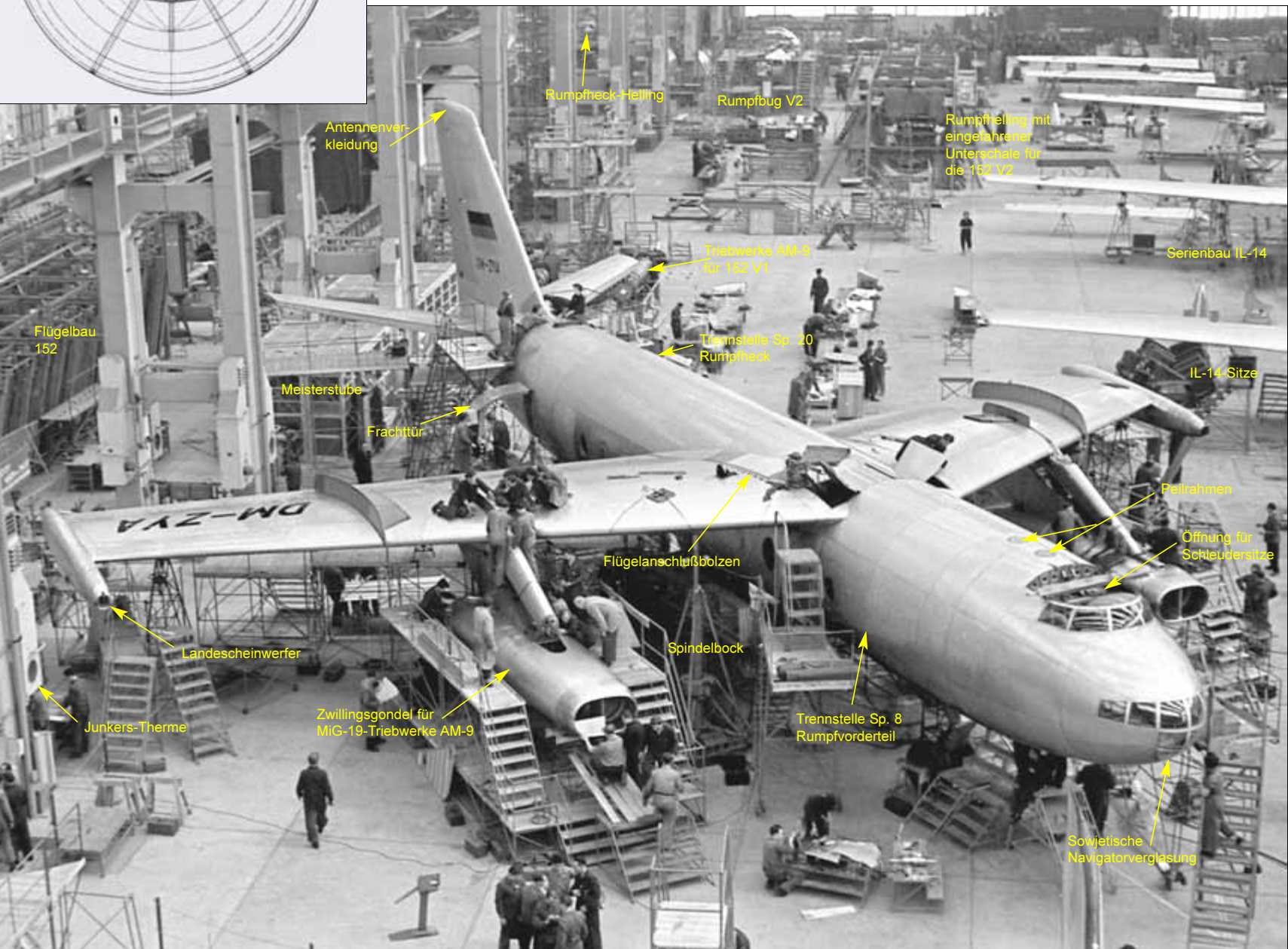
Vorderansicht



herstellen können. So war eben die Flügelschale ein Konglomerat aus konischen Winkelblechen, die miteinander zu einem Wellblech vernietet wurden, das dann von unten die glatte Außenhaut abstützte. Oder die Fahrwerksbeine waren reine Schweißkonstruktionen, weil es in der DDR keine großen Schmiedepressen mehr gab (hatten ja die Sowjets 1945 demontieren lassen).

Aber auch die Flugzeigräder und -reifen waren ein Problem. Für die 152 V1 und V2 kamen sie aus der Sowjetunion. Ab der 152 V4 kamen die Räder aus England. Bis zur Maschine 013 hatte die 152 dieselben Räder und Reifen wie die Comet 3. Als die elektrisch beheizbaren Pilotenscheiben aufkamen, war es der Chefkonstrukteur des Serienwerkes, Joseph Besinger, der 1960 beim Besuch

Die 152 V1 Ende April 1958 in der Halle 222. Der geplante Fertigstellungstermin war der 13. August 1958. Offiziell fertig werden mußte sie jedoch bereits am 1. Mai 1958, denn das war auf einer ökonomischen Konferenz „politisch“ beschlossen worden.



Flügelbau 152

Meisterstube

Frachttür

Landescheinwerfer

Junkers-Therme

Zwillingsgondel für MiG-19-Triebwerke AM-9

Flügelanschlußbolzen

Spindelbock

Trennstelle Sp. 8 Rumpfvorderteil

Sowjetische Navigatorverglasung

Rumpfrück-Heftung

Rumpfbug V2

Triebwerke AM-9 für 152 V1

Trennstelle Sp. 20 Rumpfrück

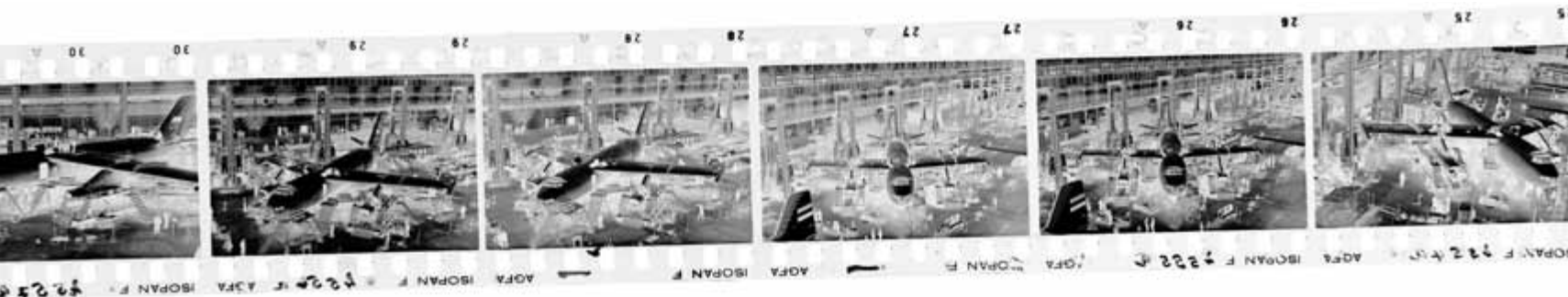
Rumpfrück-Heftung mit eingefahrener Unterschale für die 152 V2

Serienbau IL-14

IL-14-Sitze

Polstrahmen

Öffnung für Schleuderstühle



Dipl.-Ing. **Manfred Gerlach** (5.7.1905) begann 1924 im Auftrag von Junkers im sowjetischen Fili. 1926 zurück nach Dessau, Prüfung für Dieselflugmotoren. Ab 1938 zusätzlich für Gestapo als Gutachter für ausländische Motoren tätig. Prüfstandsleiter bei Jumo für Dieselflugmotoren. Maßgeblich an Entwicklung der Jumos 223 und 224 beteiligt. Von 1946 bis 1954 in UdSSR. Ab 1955 Technischer Direktor im Motorenwerk. 1959 im Zusammenhang mit Havarie des Pirna 018 von Stasi verhaftet und zu lebenslänglich verurteilt. 1966 in BRD abgeschoben.

Fritz Freundel (Mitte) beaufsichtigt das Umsetzen der 152 V2 am 31. Juli 1958 in die Laborhalle 218 zu Festigkeitsversuchen. Die V2 war vom März bis September 1961 auch im Wassertank.

der Luftfahrtschau im englischen Farnborough die Firma Triplex davon überzeugen konnte, solche Scheiben für die 152 008 und folgende ab Januar 1961 zu liefern. Die englische Luftfahrt- und Zulieferindustrie war natürlich froh, mit der DDR Lieferverträge abschließen zu können, denn der eigenen Luftfahrtindustrie ging es nicht gerade rosig. Aber die Staatsspitze der DDR sah das gar nicht gern, wollte man doch mit den Flugzeugen Devisen erwirtschaften und nicht dafür ausgeben.

Bis 1958 war insbesondere auch die Gummiqualität der in der DDR hergestellten Sorten ein heißes Thema. Die Dichtgummis an Türen, Fenstern und Klappen verseiften bei großer Kälte, die Gummis an den Ventilsitzen der Hochdruckleitungen leckten und zerfaserten, so daß an der V4 alle Hydraulikleitungen wieder ausgebaut und gesäubert werden mußten. Solche Dinge sind eben nicht ad hoc zu lösen. Das erfordert viel Forschungs- und Erprobungsaufwand, den der Geldgeber Staat nicht immer

einsehen wollte. Aber selbst das profane Alublech kam am Anfang tonnenweise aus der Sowjetunion, weil es in der DDR noch keinen Hersteller gab. Alle diese Probleme mußten zunächst von den paar hundert Junkersingenieuren benannt, bearbeitet, weiterverfolgt und quer durch die DDR einer Lösung zugeführt werden. Nicht zuletzt verzögerten und verteuerten diese vielen kleinen Hindernisse den Aufbau der Flugzeugindustrie, die ja praktisch aus dem Nichts künstlich entstanden war.

