

Die 152/I

Endlich, die 152 fliegt!	4
Die Ursprünge der 152	8
Die DDR will modernste Flugzeuge der Welt bauen	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
Planungen werden laufend von der Wirklichkeit eingeholt	32
DDR-Ökonomie: Serienbau geht vor Entwicklung	36
Sputnik-Start kündigt vom vorzeitigen Ende der DDR-Luftfahrtindustrie	37
Mit der Produktion der ersten 152 beginnt eine neue Ära	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
Das Katastrophenjahr 1959	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

Die weiterentwickelte 152	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
Letzte Rettungsversuche und erste Achtungserfolge	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
Die Auflösung der Luftfahrtindustrie ab 17. März 1961	198
Erste Überlegungen sahen Umbau vor	200
Aus dem Umbau wird ein Abbruch	202
Die Verschrottung aller fertigen 152	204
Die 152 - der Weltmarkt und die Wirtschaft der DDR	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
Anhang	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