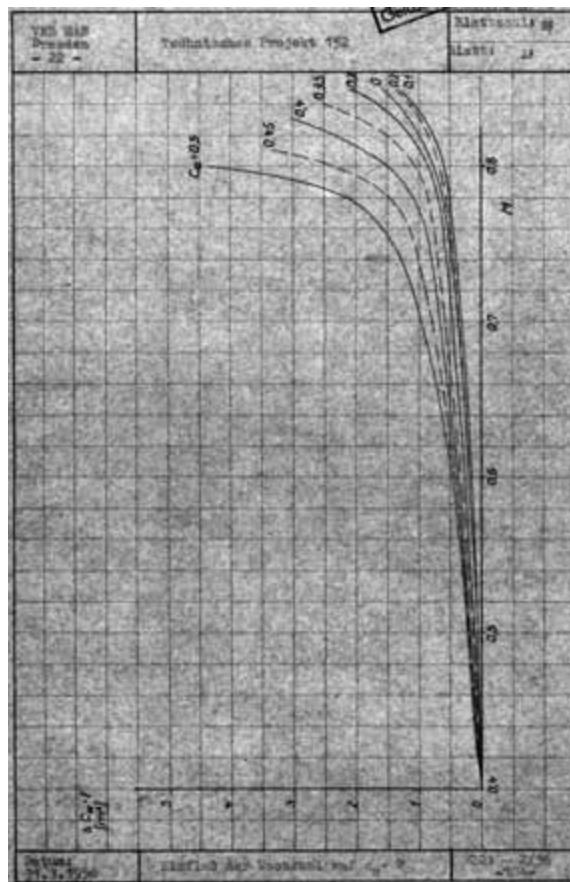


Inhaltsverzeichnis

Vom Pfeilflügler Ju 287 zur Weltspitze im Flugzeug-Design..... 2  
 UdSSR erwartet „Großes“ vom Junkers-Kollektiv in der DDR..... 4  
 Neuentwurf EW-152 orientiert auf mehr Passagierkapazität..... 8  
 IL-14-Produktion dient zuerst der Facharbeiterschulung..... 12  
 Der Konstruktion gehen tausende Versuchsreihen voraus..... 14  
 Der 1:1-Attrappenbau in Holz eröffnet das Konstruieren..... 24  
 Ab Dezember 1956 können neue Hallen bezogen werden..... 30  
 Zögerlich läuft im Juli 1956 die Fertigung der V1 und V2 an..... 34  
 Am 16. September 1957 beginnt die Großbauteilmontage..... 40  
 Die 152/I wird projektseitig kontinuierlich weiterentwickelt..... 46  
 Innerbetrieblicher Wettbewerb muß den Zauberlehrling geben..... 50  
 Am 10. Februar 1958 schwebt der V1-Rumpf aus der Helling..... 54  
 Erst Anfang April kann der V1-Rumpf abgedrückt werden..... 58  
 Die „Rollende Woche“ soll den Termin 1. Mai 1958 retten..... 60  
 152 V2 muß auf Freiwerden der Helling durch V1 warten..... 64  
 Der Staatsakt zum Rollout ist ein Dank an alle Werktätigen..... 70  
 Nach dem frühen Rollout geht es zurück in die Montagehalle..... 78  
 Das wirkliche Rollout fällt buchstäblich ins Wasser..... 88  
 Zukünftige Testpiloten üben in Aeroflot-Schule auf Tu-104..... 94  
 Das Bodenprogramm beginnt schon vor der Endkontrolle..... 96  
 Vor dem Erstflug stehen die Lastfälle-Erprobungen der V2..... 100  
 Arbeitsfreie Sonntage sind im Erprobungsalltag gestrichen..... 104  
 Die Flugleistungen der 152/I mit RD-9B und mit Pirna-014..... 110  
 Ein strahlender Dezember-Tag empfängt den Junkers-Sproß..... 112  
 Die Wirtschaft soll nur noch dem Wohle des Volkes dienen..... 120  
 Anhang, Absturz 152V1, Projektzeichnungen..... 122  
 Impressum, Produktionspläne für 152, Inhaltsverzeichnis..... 136



Bildnachweis:

Alle Fotos stammen aus dem Archiv des VEB Flugzeugwerke Dresden bzw. aus der Sammlung des Verfassers. Alle Lichtbilder wurden in monatelanger Kleinarbeit aufwendig restauriert und so in einen druckbaren Zustand versetzt. Die Originalität ist durch eine sehr behutsame Arbeitsweise weitgehend erhalten geblieben – selbst in den bildunwichtigen Details.

Der Autor bedankt sich bei:

Jochen Werner (Radebeul), Elbe Flugzeugwerke Dresden, IMA Materialforschung und Anwendungstechnik GmbH Dresden, Verkehrsmuseum Dresden, Industriemuseum Chemnitz, Hugo Junkers Museum Dessau, Bundesarchiv und SAPMO Berlin, Günther Wegener (Hellerau), Klaus Hütter (Klotzsche) und Gerhard Güttel (Klotzsche).

Verzeichnis der benutzten Dokumente:

Auf die Aufzählung der benutzten Dokumente wird aus Platzgründen verzichtet. Es müßten sonst weitere acht bis zwölf Druckseiten eingebunden werden, was schließlich Geld kostet. Außerdem ist in die außerordentliche Fülle des Materials für den Leser kaum Ordnung zu bringen. Eingefügte Fußnoten wiederum würden den Lesefluß ständig unterbrechen. Dieses Buch soll keine wissenschaftliche Abhandlung sein, sondern vor allem Vergnügen beim Lesen bereiten. Trotz dieser Einschränkungen erhebt dieses Buch den absoluten Anspruch, die wirkliche Wahrheit dargestellt zu haben. gez. Holger Lorenz

ISBN 978-3-931770-92-1

IMPRESSUM

1. Auflage 2010

Copyright by Holger Lorenz / hollipress-Eigenverlag  
 Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger sowie Übertragung in andere Medien sind nur mit Genehmigung des Herausgebers erlaubt.

Redaktionsschluß: 15. März 2010

Layout/Satz: Holger Lorenz

Bildbearbeitung: Holger Lorenz

Druck/Buchbinderei: Druck- und Verlagsgesellschaft Marienberg mbH

Vertrieb: Druck- und Verlagsgesellschaft Marienberg mbH, Industriestraße 7 in 09496 Marienberg, Fax: 03735/234 86, Tel.: 03735/916 40, www.Flugzeug-Lorenz.de

www.buecher-aus-dem-erzgebirge.de

Printed in Germany

Diverse Produktionspläne für die 152/0 bis 152/III	
<p><b>1. Beschluß</b> vom 1. Februar 1955 Amt für Technik Anweisung Nr. 1</p>	<p>1.) Lizenzbau IL-14P IL-14P V1 flugfertig I. Quartal 1956 bis Ende 1957 Produktion von 90 Stück IL-14P (5-7 Stück im Monat) ab Januar 1958 Erhöhung der Produktionsrate auf 10 Stück im Monat Gesamtzahl IL-14P bis 1960: 450 Stück</p> <p>2.) Flugzeug „152“ 152/0 V1 flugklar 30. Juni 1956 (mit 2 x Ljulka AL-5) 152/0 V4 flugklar 30. Sept. 1957 (mit 4 x Pirna 014) 152/0 V5 flugklar 15. April 1958 (mit 4 x Pirna 015)</p>
<p><b>2. Beschluß</b> vom Dezember 1955 Vfl Perspektivplan 1955-1960</p>	<p>1.) Bau IL-14P Produktion der IL-14P wird auf 90 Stück begrenzt Motoren ASch-82T insgesamt 1.457 Stück</p> <p>2.) Flugzeug 152 152/0 V1 stat. Bruchzelle I. Quartal 1957 152/0 V2 flugklar III. Quartal 1957 (mit 4 x ETL 014) 152/0 V3 flugklar IV. Quartal 1957 (mit 4 x ETL 014) 152/0 V4 flugklar I. Quartal 1958 (mit 4 x ZTL 015) 152/0 V5 dyn. Bruchzelle II. Quartal 1958</p>
<p>Bei einer Konsultation in Moskau im Februar 1956 lehnen die Russen das Zweistrom-Triebwerk 015 als für zivile Flugzeuge ungeeignet ab. Sie fordern ein verbessertes Einstrom-Triebwerk 014, das daraufhin in Pirna als Triebwerk 016 entwickelt wird.</p>	
<p><b>3. Beschluß</b> vom 29. Mai 1956 Ministerium für Nationale Verteidigung</p>	<p>1.) Bau IL-14P Produktion der IL-14P nur noch max. 90 Stück, auch weniger möglich, wenn Absatz nicht gesichert</p> <p>2.) Flugzeug 152/II Produktion von 110 Stück 152/II (später als 152/I bezeichnet) bis 1962</p> <p>3.) Flugzeuge 152/III Produktion von 70 Stück 152/III (später als 152/II bezeichnet) zwischen 1962 und 1965</p> <p>4.) Flugzeug 153 Produktion von 200 Stück von 1961 bis 1965</p>
<p>Im August 1956 entscheidet Chefkonstrukteur Fritz Freytag, daß die 152 von einer Servo- auf eine Handsteuerung umkonstruiert wird, weil die russischen Triebwerk AM-9 eine zu geringe Abtriebleistung aufweisen.</p>	
<p><b>4. Beschluß</b> vom 11. Januar 1957 VLI Perspektivplan</p>	<p>1.) Flugzeug 152/I 152/I V1 31.7.1958 152/I V4 31.12.1958</p>
<p>Im Frühjahr 1957 beschließt Chefkonstrukteur Freytag die Konstruktion der 152/II mit Dreibeinwerk</p>	
<p><b>5. Beschluß</b> vom 6. Mai 1957 VLI Perspektivplan</p>	<p>1.) Flugzeuge 152 V1 bis V7 152/I V1 31.7.1958 mit Triebwerk RD-9B 152/II V4 30.4.1959 zur Bodenerprobung (mit Tw 014) 152/III V6 31.8.1959 dynamische Bruchzelle 152/III V7 31.8.1959 (mit Tw 014)</p>
<p><b>6. Beschluß</b> vom 18. Juni 1957 VLI Perspektivplan</p>	<p>1.) Flugzeug 152 V1 bis Nullserie 009 152/I V1 1.5.1958 152/II V4 31.5.1959 152/II 009 30.9.1959</p>