

Im Gegensatz zu Junkers in Dessau, wo das Flugzeugwerk Ifa und das Motorenwerk Jumo jeder seine eigene Einflughalle besaß – die Ifa die Halle 235, die Jumo die Halle 234 (beide Hallen standen nebeneinander entlang der Rollbahn) – mußten sich in Klotzsche Flugzeugwerk und Motorenwerk die Halle 285 (anfangs als Halle 35 bezeichnet) teilen. Besonders die Motorenleute waren benachteiligt. Sie hatten am Anfang weder eigene Büros noch Werkstätten noch Platz für Technik. 1960 wurden für die Motorenleute aus Pirna neben der Halle 285 Baracken errichtet, damit sie wenigstens trockenen Hauptes blieben.



Triebwerken V-13, V-18 und V-19 wurden je Triebwerk ca. 30 min bis 7.600 u/min gefahren. Nach Rücksprache mit der Themenlenkung unseres Werkes soll der Anlasser-Generator eines Triebwerkes der 152/V4 als Ersatz für das V-11 genommen werden. Letztere Maßnahme ist notwendig, weil das Triebwerk noch einen Konservierungslauf durch-

**Die 152 V4 wird gerade rückwärts in die Einflughalle 285 geschoben. In der Einflughalle konnten drei Flugzeuge 152 unterkommen. Rechts die erste in der DDR gebaute IL-14P, mit der auch die Erprobung des 152/I-Höhenleitwerks geflogen worden war.**

zuführen hat. Der Konservierungslauf der Triebwerke V-13, V-18 und V-19 ist bereits durchgeführt.“

Am 5. April 1961 wendete sich Prof. Dr. Gerhart Cordes an Generalkonstrukteur Baade, damit die Flüge mit den A1-Triebwerken V-29 und V-28 in der IL-28 fortgesetzt werden. Baade genehmigte am 8. April die Flüge mit der DM-ZZK.

Am 10. April 1961 wurden die Triebwerke der 152 V4 (V-10, 12, 21 und 23) nach Pirna zurückgeschickt. Am 14. April wurde mit dem Ausbau der Triebwerke aus der 152 V5 begonnen, nachdem von der Hauptabteilung Flugwesen die Mitteilung zur Demontage der V5 gekommen war. Bis zu diesem 14. April lief auch die Endmontage der Flugzeuge

152 V4, V7, 008 bis 013 planmäßig fort, sollten diese Flugzeuge doch als Transporter an die Lufthansa und NVA gehen.

Am 14. April 1961 beschlossen die Professoren Baade, Scheinost und Cordes die Fortsetzung der Flüge mit den A1-Triebwerken V-29 (5 Flüge) und V-28 (6 Flüge), um das Pirna 014A-1 vielleicht noch ins Ausland verkaufen zu können.

Alle gebauten Flugzeuge vom Typ „152“ auf einen Blick

	<b>152/I V1</b> Rufzeich.: DM-ZYA Startgew.: 42,3 t Nutzlast: 4,0 t Kabine: ohne Tw: 4 x RD-9B 4 x 2.600 kp Rollout: 30.4.1958 Erstflug: 4.12.1958 Foto vom 3.12.58		<b>152/I V2</b> Rufzeich.: ohne Startgew.: 43,6 t Nutzlast: 4,0 t Kabine: ohne Tw: ohne Rollout: 31.7.1958 Brucherprobung ab dem: 23.8.1958 Foto vom 23.8.58
	<b>152/II V3</b> Rufzeich.: (DM-ZYB) Startgew.: 43,6 t Nutzlast: 4,0 t Kabine: ohne Tw: 4 x 014A0 4 x 3.150 kp geplantes Rollout am: 31.3.1959 Bau 11.2.58 abgebr.		<b>152/II V4</b> Rufzeich.: DM-ZYB Startgew.: 44,5 t Nutzlast: 6,0 t Kabine: ohne Tw: 4 x 014A0 4 x 3.150 kp Rollout: 24.6.1960 Erstflug: 26.8.1960 Foto vom 24.6.60
	<b>152/II V5</b> Rufzeich.: DM-ZYC Startgew.: 44,5 t Nutzlast: 6,0 t Kabine: ohne Tw: 4 x 014A0 4 x 3.150 kp Rollout: 7.9.1960 Erstflug: Startverbot Foto vom 7.9.60		<b>152/II V6</b> Rufzeich.: ohne Startgew.: 48-55 t Nutzlast: 9,1 t Kabine: ohne Tw: ohne Rollout: 31.1.1960 Brucherprobung ab dem: 22.3.1960 Foto vom April 60
	<b>152/II 008</b> Rufzeich.: DM-SCA Startgew.: 48-51 t Nutzlast: 9,1 t Kabine: 58 Pass. Tw: 4 x 014A0/A1 4 x 3.150 kp Endmontagestand am 17.3.61: 96,1 % Foto vom 22.6.60		<b>152/II 009</b> Rufzeich.: DM-SCB Startgew.: 48-51 t Nutzlast: 9,1 t Kabine: 58 Pass. Tw: 4 x 014A0/A1 4 x 3.150 kp Endmontagestand am 17.3.61: 95,3 % Foto vom 8.11.60
	<b>152/II 010</b> Startgew.: 48-51 t Nutzlast: 9,1 t Kabine: 58 Pass. Tw: 4 x 014A-1 4 x 3.300 kp Endmontagestand am 17.3.61: 60 % Foto vom 8.11.60		<b>152/II 011</b> Startgew.: 48-51 t Nutzlast: 9,1 t Kabine: 58 Pass. Tw: 4 x 014A-1 4 x 3.300 kp Endmontagestand am 17.3.61: 35,7 % Foto vom 8.11.60
	<b>152/II 012</b> Startgew.: 48-51 t Nutzlast: 9,1 t Kabine: 58 Pass. Tw: 4 x 014A-1 4 x 3.300 kp Endmontagestand am 17.3.61: 28,1 % Foto vom 8.11.60		<b>152/II 013</b> Startgew.: 48-51 t Nutzlast: 9,1 t Kabine: 58 Pass. Tw: 4 x 014A-1 4 x 3.300 kp Endmontagestand am 17.3.61: 22,9 % Foto vom 8.11.60
<b>Weitere Maschinen</b>		<b>Fertigungslose</b>	
152/II 015	Die 015 wurde als Dynamische Bruchzelle 152 V7 für den Wassertank gebaut	Los 01 152/I V1/V2 Los 02 152/I V3/V4 (Storno)	Los 02 152/II 010-013 Los 03 152/II 014-016
152/II 021	Die Flugzeuge 152/020 bis 024 befanden sich im Baustopp wegen Umkonstruktion auf Tankflügel	Los 01 152/II V4/V5 Los 02 152/II V6	Los 04 152/II 017-020 Los 05 152/II 021-024
152/II 025	Hier erfolgte der Baustopp noch zeitiger, nachdem die Misere der Konstruktionsreife bekannt wurde	Los 01 152/II 008/009 (Nullserienflugzeuge bzw. V8)	Los 06 152/II 025-028

Endmontagestand aller Serienflugzeuge zum Tag der Auflösung am 17. März 1961

Werk-Nr.	008	009	010	011	012	013	014	015/V7	016	017	018	19-20
Rumpfbg	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	93,4 %	79,3 %	84,5 %	50,0 %	45,3 %	38,7 %
Rumpfmite	100 %	100 %	99,8 %	99,1 %	97,4 %	94,7 %	65,8 %	57,0 %	48,1 %	33,9 %	33,7 %	32,9 %
Rumpfende	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	57,3 %	56,9 %	47,4 %	28,0 %	28,0 %	28,0 %
Flügel	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	96,7 %	78,9 %	64,5 %	48,0 %	26,6 %	26,6 %	26,6 %
Kombi-Gondel	100 %	99,9 %	99,8 %	98,8 %	90,6 %	76,1 %	59,9 %	56,1 %	53,6 %	30,1 %	30,0 %	30,1 %
Luftkühler	100 %	100 %	57,8 %	57,4 %	57,4 %	57,4 %	2,2 %	2,2 %	2,2 %	2,2 %	1,7 %	1,7 %
Flügelbehälter	100 %	100 %	100 %	98,7 %	98,7 %	87,2 %	30,8 %	30,8 %	29,5 %	12,8 %	12,8 %	12,8 %
Leitwerk	100 %	100 %	64,0 %	64,0 %	64,0 %	64,0 %	6,5 %	6,5 %	6,5 %	1,1 %	1,1 %	1,1 %
Stand der Endmontage	96,1 %	95,3 %	60,0 %	35,7 %	28,1 %	22,9 %	7,1 %	7,0 %	7,1 %	3,0 %	3,0 %	3,0 %