

	<p>Object: Rumpf 152/II-011</p> <p>Museum: Verkehrsmuseum Dresden Augustusstraße 1 01067 Dresden +49 (0) 351 86440 info@verkehrsmuseum-dresden.de</p> <p>Collection: Luftfahrt (V)</p> <p>Inventory number: V/353</p>
--	---

Description

Bei der turbinenstrahlgetriebenen 152 handelte es sich um ein Kurz- bzw. Mittelstreckenflugzeug, das unter der Hauptverantwortung des Generalkonstrukteurs Prof. Brunolf Baade entstand. Die Vorarbeiten gehen auf militärische Projekte des Baade-Teams in der Sowjetunion zurück. Viele Flugzeug- und Triebwerksspezialisten aus der Sowjetischen Besatzungszone waren im Oktober 1946 zwangsweise in die Sowjetunion gebracht worden. Nach ihrer Rückkehr wurde 1954/55 die DDR-Luftfahrtindustrie aufgebaut. Im Hauptstandort, den VEB Flugzeugwerken Dresden, begann 1956 der Nachbau der propellergetriebenen Iljuschin IL-14P. Zuerst nutzte man Hallen im Industriegelände. Später erfolgte der Bau am Flughafen Dresden. Gleichzeitig trieb man ab 1957 die Entwicklung der 152 voran. Bereits am 30. April 1958 erfolgte der Roll-out des ersten Prototyps, der 152/I V-1. Ende des Jahres, am 4. Dezember, absolvierte das erste deutsche turbinenstrahlgetriebene Passagierflugzeug seinen Erstflug. Dem erfolgreichen Flug folgte am 4. März 1959 ein weiterer Erprobungsflug, der tragisch endete. Die Maschine stürzte in der Nähe des Flughafens ab und alle vier Besatzungsmitglieder kamen dabei ums Leben. Weiterentwicklungen führten zu einer verbesserten 152. Die wichtigsten Änderungen waren das Dreipunktfahrwerk und damit der Wegfall der Stützräder, das neue, in der DDR entwickelte Triebwerk Pirna 014 anstatt des sowjetischen RD-9B, der Wegfall der Bugverglasung und eine höhere Nutzlast. Im Rumpf der 152/II waren das Cockpit für eine vierköpfige Besatzung, die Passagierkabine mit Garderobe, Gepäckraum, Küchenzeile und zwei Toiletten untergebracht, im Heck befand sich der Frachtraum. Die Passagierkabine bot je nach Ausführung und Ausstattung 48 bis 72 Personen Platz. Bereits Ende 1959 begann die Serienfertigung. Am 26. August 1960 glückte dem Prototyp der verbesserten 152, der 152/II V-4, ein Probeflug. Ein weiterer folgte wenig später am 4. September. Trotz der erfolgreich verlaufenen Flüge kam es aufgrund ungeklärter technischer Mängel zu einem Flugverbot. Anfang 1961 wurde die Produktion des ehrgeizigen Projektes eingestellt und die auf andere Wirtschaftszweige innovativ wirkende Luftfahrtindustrie aufgelöst. Nach Auflösung der DDR-Luftfahrtindustrie 1961 sollte nichts mehr an den Flugzeugbau

erinnern. Deshalb entschied man, alle in der Fertigung befindlichen Flugzeuge zu verschrotten. Der Rumpf 152/II, Baunummer 011, entging der Zerstörung und diente bis 1989 auf dem Flugplatz der Nationalen Volksarmee in Rothenburg an der Neiße als Lagerraum. Seit 1993 gehört der einzige erhaltene Rumpf einer 152 dem Verkehrsmuseum Dresden, das damit die größte Sammlung von Sachzeugnissen zur DDR-Luftfahrtindustrie besitzt. Kurz nach Übernahme des Exponates in den Museumsbestand konnte mit seiner Restaurierung über eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme begonnen werden. Als wichtigste Aufgabe mussten die Korrosionsschäden an der Außenhaut behoben werden, eine Folge der jahrelangen Lagerung im Erdreich. Mit dem engagierten Einsatz von ehemaligen Flugzeugbauern wurde fast die gesamte Rumpfunterschale erneuert. Nach Ausbesserung der Schäden an den Seitenteilen begann die Ergänzung des Bugteils, der Einbau von Fensterscheiben sowie ein teilweiser Innenausbau. Vor allem das Cockpit, ein kleiner Teil der Passagierkabine, die Toiletten sowie die Trennwand des Frachtraumes wurden dem Original weitgehend nachempfunden. Als Kompromiss fanden dabei auch Teile modernerer Flugzeuge Verwendung.

Basic data

Material/Technique:	Dusal (sowj. W 95) / genietet, gestanzt, geschweißt
Measurements:	ca. 24.500 x 3.300 mm / Objektmaß (LxBxH)

Events

Created	When	1960
	Who	EADS EFW
	Where	Dresden

Keywords

- Prime version