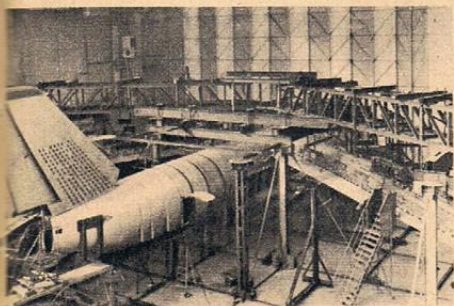


„Ein Novum“, so stellte die Fachzeitschrift der westdeutschen Flugzeugindustrie „Flugwelt“ (Heft 2/1959) fest, „ist die Tatsache, daß sich der Aufbau der DDR-Flugzeugindustrie ausschließlich auf die Produktion von Verkehrsflugzeugen konzentriert.“ Im Gegensatz hierzu steht die Entwicklung der Flugzeugindustrie in Westdeutschland, die sich bisher ausschließlich mit dem Bau von Militärflugzeugen für die NATO-Aufrüstung beschäftigt.

Am 4. Dezember 1958 nahm der Prototyp „152“ des VEB Dresdener Flugzeugwerke, das erste in Deutschland gebaute Düsenverkehrsflugzeug, die Flugerprobung auf. Gleichzeitig mit dem Aufbau der Forschungs- und Fertigungsstätten der neugegründeten Luftfahrtindustrie der DDR hatte Ende 1954 die Entwicklung des Turbinenstrahl-Verkehrsflugzeuges Typ 152 begonnen.

400 Konstrukteure fertigten in nur 6 Monaten rund 40000 Zeichnungen für den Bau der „152“ an. Es mußten 60000 Stücklisten ausgefüllt und über 3000 Vorrichtungen sowie Geräte speziell gebaut werden, bevor die Serienproduktion des Düsenverkehrsflugzeuges „152“ begonnen werden konnte. Über 80000 Nieten wurden verarbeitet, um die Vielzahl der Metallteile des Großflugzeuges miteinander zu verbinden. In der Flugzeugzelle sind 23 Kilometer Elektroleitungen mit 18000 Schraubchen eingebaut, zusätzlich für die Flugmessungen beim Erstflug mußten die Flugzeugelektriker weitere 15 Kilometer Elektroleitungen legen.

Das Turbinen-Verkehrsflugzeug „152“ ist ein frei tragender Schulterdecker. Die Flügel und das Heckleitwerk sind gepfeilt, um ausreichende aerodynamische Eigenschaften bei hohen Fluggeschwindigkeiten erzielen zu können. Das Flugzeug ist mit vier TL-Triebwerken „Pirna 014“ (Turbinen-Luftstrahl) von je 3150 kp Standschub ausgerüstet. Die Triebwerke sind in Zwillingsgondeln an Stielen unter den Flügeln in genügend großem Abstand vom Rumpf aufgehängt, um eine möglichst geringe Belästigung der Passagiere durch Lärm und Vibration, erhöhte Feuersicherheit, beste Wartbarkeit und leichte Umstellung auf andere Triebwerksmuster mit größeren Schubleistungen bei geringstem Arbeitsaufwand zu erzielen. Die Zwillingsgondeln nehmen gleichzeitig das Hauptfahrwerk auf. Das Zwillingsbereifte Bugfahrwerk ist wahlweise lenk- oder schwenkbar, um eine große Wendigkeit am Boden zu gewährleisten. Das Fahrwerk ist einziehbar. Der



*Blick in eine Montagehalle des VEB Dresdener Flugzeugwerke, der Geburtsstätte unserer „152“*

*Zur Frühjahrsmesse 1959 waren die Rumpfatrappe dieser schnittigen Maschine und die in Pirna bereitgestellten Triebwerke Anziehungspunkt zahlreicher Messebesucher aus dem In- und Ausland*

*Bald werden sich die Tore dieser Halle öffnen, und eine neue „152“ wird an den Start rollen*

