

Pressemitteilung

44/08, 27. November 2008, Seite 1/3

Jubiläum einer Flugzeuglegende: Erstflug des Dresdner Düsenjets „152“ jährt sich am 4. Dezember zum 50. Mal

Vor 50 Jahren, am 4. Dezember 1958, ist die in Dresden konstruierte „152“, das erste deutsche Verkehrsflugzeug mit Strahltrieb, zu ihrem Erstflug gestartet. Der Flughafen, die dort ansässigen Luftfahrtunternehmen und das Verkehrsmuseum Dresden laden am Jubiläumstag von 11:30 Uhr bis 16 Uhr zu Besichtigungen des letzten erhaltenen Rumpfes ein. Zudem werden Exponate und ein Werbefilm gezeigt. Der Eintritt ist frei. Die Entwicklung des legendären Düsenjets in den Dresdner Flugzeugwerken bildete den Grundstein für die heutige erfolgreiche Luftfahrtindustrie in Sachsens Landeshauptstadt.

Zum Jubiläum am 4. Dezember öffnen sich die Tore im Westflügel des Flughafen Dresden Terminals. Dort ist der restaurierte Rumpf begehbar. Das Verkehrsmuseum zeigt einen Original Pilotensitz und andere Exponate. Ein Werbefilm aus den 1950er Jahren wird mehrfach aufgeführt. Neben einem Infolyer ist auch eine 35 Millimeter große Sondermedaille aus Feinzinn erhältlich. Auf der Ankunftsebene des Terminals wird ein Modell der 152 im Maßstab 1:10 enthüllt. Diese Leihgabe des Verkehrsmuseums wird mehrere Monate zu sehen sein. Pünktlich zum Jubiläum, zu dem der Flughafen auch Zeitzeugen einlädt, liegt im Terminal die neueste Ausgabe der Nachbarschaftszeitung „Rundflug“ aus. Sie steht unter dem Motto „Wie die 152 Dresden beflügelte“ und enthält ein Poster mit historischen Fotos.

Bereits am 30. April 2008 hatte sich die erste öffentliche Präsentation („Roll-out“) der 152 zum 50. Mal gejäht. Seitdem wurde mit mehreren Aktionen an das legendäre Passagierflugzeug erinnert. Der Rumpf stand zum Nachbarschaftstag und bei wöchentlichen Führungen im Herbst offen. Selbst mehrere Zusatztermine waren ausgebucht. Die Sondermedaille wurde erstmals bei der Dresdner Museumsnacht verkauft. Beim Nachbarschaftstag war eine 152-Postkarte mit Sonderstempel schnell vergriffen. Lokale und überregionale Medien berichteten über die 152 und die ehrgeizigen Pläne für eine eigenständige DDR-Luftfahrtindustrie.

Flughafen Dresden GmbH

Pressestelle

Petra Siebert

Tel.: +49-351-8813031

Fax: +49-351-8813035

E-Mail: presse@dresden-airport.de

Internet: www.dresden-airport.de

Die Dresdner Luftfahrtindustrie und die 152 – ein kurzer geschichtlicher Abriss

Ab dem Beginn der 1950-er Jahre plante die DDR-Regierung den Aufbau eines eigenen Verkehrsflugzeugbaus. Als Standort für die Flugzeugproduktion wurde Dresden-Klotzsche ausgewählt, wo die Hallen und Gebäude der Luftkriegsschule gute Voraussetzungen für eine rasche Produktionsaufnahme erwarten ließen. Nach zähen Verhandlungen mit den sowjetischen Truppen, welche die Klotzscher Anlagen nutzten und hier einen regen fliegerischen Ausbildungsbetrieb durchführten, konnte ab 1955 eines der größten Investitionsvorhaben der DDR-Volkswirtschaft beginnen.

Auf dem Gelände des 1935 eröffneten Flugplatzes und der Luftkriegsschule wurde eine 2.500 Meter lange und 80 Meter breite Start- und Landebahn errichtet, die – mehrmals instandgesetzt – bis Mitte des Jahres 2007 in Betrieb war. Außerdem wurden zwei gewaltige Montagehallen und eine Vielzahl weiterer Gebäude und Anlagen errichtet. Aus dieser Zeit stammt auch die Montagehalle 219, die zwischen 1998 und 2001 zum neuen Flughafen Dresden Terminal umgebaut wurde.

Der Dresdner Flugplatz befand sich nun im Besitz der DDR-Luftfahrtindustrie und es begann die Lizenzproduktion von Il-14-P-Passagierflugzeugen. Das ehrgeizigste Projekt der Ingenieure war aber die 152, die zum Aushängeschild des DDR-Flugzeugbaus werden sollte. Durch Materialmangel und Kapazitätsengpässe kam es jedoch zu erheblichen Verzögerungen bei der Entwicklung und beim Bau des ersten deutschen Düsenverkehrsflugzeugs.

Am Vorabend des Maifeiertages 1958 wurde die 152 feierlich vor die Halle 222 gerollt. Die DDR-Staatsführung nutzte das Roll-out für eine große propagandistische Inszenierung. Auf den Bildern der Fernsehkameras war der mangelhafte Montagestand der Maschine nicht zu erkennen, die Reden verschwiegen die erheblichen Terminverzögerungen. Erst Ende des Jahres war die 152 zum Erstflug bereit, der schließlich am 4. Dezember 1958 gelang.

Aber schon bald erlitten die Arbeiten an diesem engagierten Projekt einen tragischen Rückschlag. Am 4. März 1959, bei seinem zweiten Flug, stürzte der 152-Prototyp im Anflug knapp sechs Kilometer vor dem Flughafen ab. Die vierköpfige Besatzung kam ums Leben. Die Ursachen des Absturzes sind nie endgültig geklärt worden; die Untersuchungen blieben streng geheim.

Die Il-14-P-Serienproduktion wurde Ende der 1950-er Jahre beendet, wodurch die gesamte Kapazität des Flugzeugwerks für die Fertigung der 152 zur Verfügung stand. Nach neuerlichen Verzögerungen wurde 1960 ein weiterer Prototyp der 152 fertig gestellt, der zwei erfolgreiche Probeflüge absolvierte. Zu dieser Zeit fiel aber die Entscheidung, den eben erst aufgebauten DDR-Flugzeugbau einzustellen. Das Prestigeprojekt hatte bis dahin bereits 1,3 Milliarden Mark verschlungen. Es wäre noch auf Jahre

hinaus unwirtschaftlich gewesen. Dies hätte die ökonomische Leistungsfähigkeit der international isoliert arbeitenden DDR-Volkswirtschaft überfordert. Ihr fehlten die Absatzmärkte sowohl im kapitalistischen Westen als auch im Ostblock, wo vor allem die Sowjetunion ihre eigenen Flugzeuge verkaufen wollte.

Nach dem Ende der DDR-Flugzeugbaus übernahm 1962 die Nationale Volksarmee (NVA) den Flugplatz. Aus dem Flugzeugwerk wurde die Flugzeugwerft Dresden, die sich mit der Instandsetzung militärischen Fluggeräts beschäftigte, während im Gebäude, wo die 152 statisch getestet wurde, ab 1961 das Institut für Leichtbau und ökonomische Verwendung von Werkstoffen (IfL) angesiedelt war.

Die Dresdner Luftfahrtindustrie heute

Nach der politischen Wende hat die Dresdner Luftfahrtindustrie an alte Traditionen angeknüpft und sich wieder zum Zentrum dieser Branche in Sachsen und Mitteldeutschland entwickelt. Die EADS Elbe Flugzeugwerke GmbH (EFW) rüstet hier als einziges Werk der Welt Passagiermaschinen der Airbus-Familie zu Frachtmaschinen um und produziert Innenausstattungs-komponenten für Airbus-Flugzeuge vom A318 bis zum A380.

Die 1993 gegründete, aus dem IfL hervorgegangene IMA Materialforschung und Anwendungstechnik GmbH (IMA Dresden) führt technisch-wissenschaftliche Dienst- und Forschungsleistungen auf den Gebieten der Werkstoff-, Bauteil- und Erzeugnisprüfung bzw. -begutachtung durch. Die IABG Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH nimmt in Dresden den Ermüdungsversuch am neuen Großraumflugzeug Airbus A380-800 vor. Er findet in einer gemeinsamen Halle von IABG und IMA statt. Im Oktober 2008 hat die IABG ein weiteres Gebäude für den Ermüdungsversuch am Militärtransporter A 400 M eingeweiht.

Weitere Unternehmen am Flughafen Dresden fertigen, prüfen und warten Flugzeugkomponenten. Das Kompetenzzentrum für Luft- und Raumfahrttechnik Sachsen/Thüringen mit Sitz am Airport vereinigt luftfahrtaffine Firmen der Region.

Hinweis für Fotoredaktionen:

Historische Bilder und Fotos vom restaurierten Rumpf finden Sie im Internet auf www.dresden-airport.de im Bereich „Flughafen aktuell“.