

Event ist beendet. Zeitraum war 30.04.2008- 31.12.2008



DM152ZYA

DOK 50ZYA

Dedicated to the roll out and maidenflight of the first german passenger aircraft with jet propulsion, build in Dresden, 1958

Dieses Sonderrufzeichen erinnert an den Rollout und den Erstflug des in Dresden gebauten ersten deutschen Passagierflugzeugs mit Turbinen-Luftstrahl-Antrieb vor 50 Jahren. Das Call wird gebildet aus den Registrierungsbuchstaben des 1. Prototypen DM-ZYA und der Flugzeugbezeichnung "152". Wir arbeiten mit dem Sonder-DOK 50ZYA.

Mit diesem Rufzeichen präsentiert der DARC-Ortsverein S05 ein Glanzstück deutscher Ingenieurkunst und zugleich auch einen Teil seiner eigenen Geschichte. Einige unserer Mitglieder haben viele Jahre in der Flugzeugwerft Dresden oder auf dem Airport der Elbestadt gearbeitet. OM Günther (DL5DSL) und der in diesem Jahr verstorbene OM Kurt (DL2DZL) waren direkt am Bau der "152" beteiligt. Unsere Klubstation DL0FHD befindet sich seit über 50 Jahren auf dem Gelände des Dresdner Flughafens. Von hier aus fliegt unser OM Heiko (DG0DX) als Pilot der „Air Berlin“ mit einer Boeing 737 auch DRS/EDDC an.



Unsere 1. QSL - Karte



Unsere aktuelle QSL - Karte




OM Heiko bei der Arbeit



DM152ZYA QSL-Karte



DM152ZYA QSL-Karte

Alle Verbindungen wurden automatisch nach Beendigung der Aktion am 31.Dezember 2008 mit einer QSL-Karte über das Büro bestätigt. 

OPs

Call	Band	Hauptsendeart	E-Mail
Klubstationen	40m - 10m, 2m, 70cm	CW, SSB, FM	
DH1DO / Knuth	80m - 10m, 2m, 70cm	SSB, FM	dh1do(at)darc.de
DJ7AL / Juergen	KW, UKW	SSB, FM, Digital, (ATV)	dj7al(at)darc.de
DK3DUA / Tom	160 m - 70cm	CW, SSB	dk3dua(at)darc.de
DK4LHE / Lutz	40m, 20m, 2m	SSB, PSK	dk4lhe(at)lhe-duke.com
DK4PL / Ben	40m - 10m	CW, Digital, (SSB)	dl0fhd(at)darc.de
DL2DXD / Helmut	80m - 10m	Digital, CW, SSB	dl2dxd(at)darc.de
DL5DTL / Peter	80m, 30m, 20m (160-10m)	CW	dl5dtl(at)freenet.de
DL5DXL / Wilfried	160m - 10m	CW, SSB	
DM4WM / Hans	(160m - 70cm)	CW, SSB, FM	dm4wm(at)darc.de
DO2MSD / Martin	80m, 15m, 10m, 2m, 70cm	SSB, PSK, SSTV, FM	do2msd(at)darc.de

Galerie



Bilder vom Roll- Out der "152/I V1" am 30.04.1958, © Copyright , Sammlung Jochen Werner



Erstflug der "152/I V1" am 04.12.1958, © Copyright , Sammlung Jochen Werner

Geschichte:

Die "152" und ihre Geschichte Nach dem Zweiten Weltkrieg befand sich mehr als die Hälfte der Luftrüstungsbetriebe Hitlerdeutschlands auf dem Gebiet der sowjetischen Besatzungszone. Dazu gehörten u.a. die Junkers-Werke in Dessau und die Firmen Heinkel, Siebel, Arado und die BMW-Flugmotorenwerke. Die Fertigungsstätten waren durch die Bombenangriffe der Alliierten in erheblichem Maße zerstört. Alles Brauchbare wurde von den Siegermächten beschlagnahmt, abgebaut und als Teil einer Wiedergutmachung für erlittene Kriegsschäden außer Landes gebracht. Zu diesen sogenannten Reparationsleistungen gehörte auch die zwangsweise Umsiedlung von Facharbeitern. So wurden im Oktober 1946 etwa 2000 Flugzeugbauer und Triebwerksingenieure mit ihren Familien in die Sowjetunion deportiert. Ihr Fachwissen wurde in Konstruktionsbüros unter strengster Isolation ausgebeutet. Zugang zu russischen Forschungsergebnissen hatten sie nicht. Das Konstruktionsbüro No.1 (OKB1) unter der Leitung des ehemaligen Junkers-Entwicklungschefs Dipl.-Ing. Brunolf Baade, einer der späteren Väter der "152", befand sich in Podberesje (heute Dubna). Dort, in der Nähe von Moskau, beschäftigten sich die deutschen Spezialisten u.a. mit der Entwicklung eines zwei-strahligen Bombers. Diese Weiterentwicklung der "EF131" lief unter der Arbeitsbezeichnung "150" und war Teil eines Modernisierungsprogramms der sowjetischen Streitkräfte und ihrer Luftwaffe. Das Zeitalter der Düsenflugzeuge in der zivilen Luftfahrt begann im Juli 1949 mit dem Erstflug der "De Havilland Comet1". Sie war 1952 offiziell bei der britischen BOAC in Dienst gestellt, aber nach 5 Abstürzen 1954 ausgemustert worden. Weltweit entwickelte und baute man Passagier-maschinen mit TL- Antrieb. Dieser hatte sich bei der britischen Gloster "Meteor" und dem deutschen Jagdflugzeug Messerschmitt "Me-262" bewährt. In der DDR wurde ab Mitte 1953 die Idee des damaligen kommunistischen Machthabers Walter Ulbricht zum Aufbau einer staatseigenen Flugzeug-industrie Realität. Die ostdeutsche Regierung weiß, dass die in die UdSSR verbrachten deutschen Flugzeugbauer zunehmend zur Belastung der geheimnisbeladenen Militärluftfahrtindustrie der Russen geworden sind. Vor allem aber: die Zwangsarbeiter und ihre Frauen wollen 8 Jahre nach Kriegsende endlich wieder nach Hause. Schließlich wird mit dem Kreml die Rückführung der Baade- Gruppe ausgehandelt und der Aufbau einer DDR-Flugzeugindustrie beschlossen. Sie soll in Lizenz die russische Passagiermaschine IL-14 und deren Triebwerk, den Doppelsternmotor ASch-82T herstellen sowie Eigenentwicklungen von Baade und seinen Mitarbeitern verwerten. Die Sowjetregierung hat sogar eine mündliche Kaufabsichtserklärung für die in der DDR zu bauende "152" abgegeben. Diese Zusage wird allerdings nie schriftlich fixiert, was verhängnisvolle Auswirkungen haben sollte. Als eines der letzten deutschen Spezialistenteams kehrten im Juni 1954 Brunolf Baade und seine Experten in die DDR zurück. Mehrere Güterzüge brachten Ausrüstungsgegenstände für den Lizenzflugzeugbau. Die Pläne zur Fertigung einer neuen Flugzeugflotte, bestehend aus der "152", "155" und "160" mit TL-Antrieb und für die Modelle "153", "154" und "155" mit PTL- Triebwerken, hatten die Konstrukteure "im Kopf". Sie wussten, dass die Zeit drängte, um den Anschluß an die Weltspitze im Flugzeugbau nicht zu verlieren. Im Juli 1954 bereits startete in den USA die Boeing "367-80", ein Vorläufer der erfolgreichen "B707", zu ihrem Erstflug. Ein Jahr

später folgten die französische "SNCA.SE 210.01 - Caravelle"

und die sowjetische "Tupolev TU-104". Im Dezember 1954 fasste das Politbüro der SED formell den Beschluss zum Aufbau der DDR-Flugzeugindustrie und damit für den Nachbau der IL-14P und der Entwicklung der "152" zur Serienreife. Deren Erstflug sollte bereits im Herbst 1956 stattfinden und die "Kraft des Sozialismus" demonstrieren. 1955 - der Baubeginn "152/I" Nachdem die Bestimmungen der Alliierten im Potsdamer Abkommen bezüglich des Flugzeugbauverbotes für das Nachkriegs-Deutschland im Mai 1955 außer Kraft gesetzt worden waren, begann in beiden deutschen Staaten der Aufbau einer neuen Flugzeugindustrie. In der DDR konzentrierte sich dieser Prozess auf Sachsen. In vielen Städten wurden Firmen gegründet, die in der "Vereinigung der Luftfahrtindustrie (VLI)" zusammen arbeiteten. Mit großem Aufwand entstanden Hallen, Konstruktionsbüros, Testanlagen, Lehrwerkstätten für den dringend benötigten Facharbeiternachwuchs. Für die Entwicklung und Produktion der Passagierflugzeuge wurde Dresden als Standort bestimmt (Flugzeugwerke Dresden). Der Bau von Triebwerken erfolgte in Pirna ("Pirna 014") und Karl-Marx-Stadt (ASch-82T). Die gegründete "Deutsche Lufthansa der DDR" sollte neben der "Aeroflot" Hauptabnehmer der "152" werden.

1956

Das neu entwickelten TL- Triebwerk "Pirna 014", das als Antrieb für die "152" vor-gesehen war, bestand seinen ersten Probelauf. Fast zeitgleich absolvierte die erste in Dresden gebaute "IL-14P" ihren Erstflug. Bis zur Einstellung der Serienproduktion zu der "152" im Jahre 1959 wurden 80 Maschinen dieses Typs gebaut.

1957

Am 01. Februar begann die Fertigung der ersten beiden Maschinen der "152/1", doch die Entwicklung lag schon nicht mehr im Zeitplan. Technologische Probleme und fehlende Konstruktionsunterlagen aus der Sowjetunion verzögerten den Bauablauf. 1958 In England startete am 04. Oktober die neuentwickelte "Comet 4" zum ersten Transatlantikflug eines Passagierjets überhaupt. Bereits im Mai hob ein weiteres Konkurrenzmuster zur "152", die amerikanische Douglas "DC-8", zum ersten Mal ab. In Dresden hingegen dauerten die Probleme mit der eigenen und russischen Materialbeschaffung an. Doch dann war es endlich soweit:

30. April - das lange erwartete Roll Out. Die "152" verließ zum ersten Mal die Montagehalle. Als Torso, halbfertig. Mit Triebwerksattrappen und ohne Innenausrüstung. Aber die Freude über das Erreichte war dennoch groß. Der "Vater" der "152", Brunolf Baade, versprach dem angereisten Partei- und Staatschef Walter Ulbricht "eine grandiose Zukunft der Luftfahrtindustrie der DDR". 7 Monate später, 04. Dezember 1958: der Jungfernflug der "152". Strahlender Sonnenschein und auch sonst optimale Bedingungen für Triebwerk und Maschine. Um 11:18 Uhr hob die "152/1 V1" mit der Registrierung DM-ZYA von der Rollbahn des Flughafens Dresden ab und drehte zunächst eine Platzrunde. Die Maschine flog noch mit den in der MiG-19 und Jak-25 eingesetzten Mikulin RD-9B-Triebwerken. Die Eigenproduktion "Pirna-014" war noch immer nicht verfügbar. Nach 30 Minuten war der Erstflug mit Kommandant Willi Lehmann, Copilot Kurt Bemme und Bordmechaniker Paul Heerling beendet. 1959 - Das Katastrophenjahr Der 04. März war für den 2. Testflug der "152/1 V1" vorgesehen. "Nur" ein Testflug? Während seines Verlaufs sollten vom Boden aus Film- und Bildaufnahmen gemacht werden, die die Maschine beim Flug in geringer Höhe zeigten. Es wird vermutet, dass dieses Manöver der Vorbereitung eines geplanten effektvollen Tieffluges über das Leipziger Messegeländes diene. Denkbar, dass Walter Ulbricht seinem russischen Messegast Nikita Chruschtschow den DDR-Wundervogel "152" werbewirksam und voller Stolz präsentieren wollte. Dazu kam es nicht. Der Testflug endete nach einer knappen Stunde, einem zu schnellen Sinkflug mit anschließendem Überziehen der Maschine im Landeanflug mit einem Absturz bei Ottendorf- Okrilla, knapp 6 km vor der Landebahn in Dresden- Klotzsche. Die vier Männer in Cockpit, Willi Lehmann, Kurt Bemme, Paul Heerling und Georg Eismann überlebten die Katastrophe nicht. Bis heute kursieren Gerüchte über Sabotage am Flugzeug, die den Absturz herbeigeführt haben soll. Die CIA wird dabei genauso ins Spiel gebracht wie der KGB. Beweise dafür gibt es nicht. Festzustehen scheint: der Zeitpunkt zur Erprobung eines Showfluges in geringer Höhe war zu früh gewählt. Durch den enormen Zeitdruck bei der Fertigung waren Teile der Maschine, wie z.B. das Kraftstoffsystem, noch nicht ausreichend getestet worden. Die gewählte Flughöhe und Geschwindigkeit im Endanflug

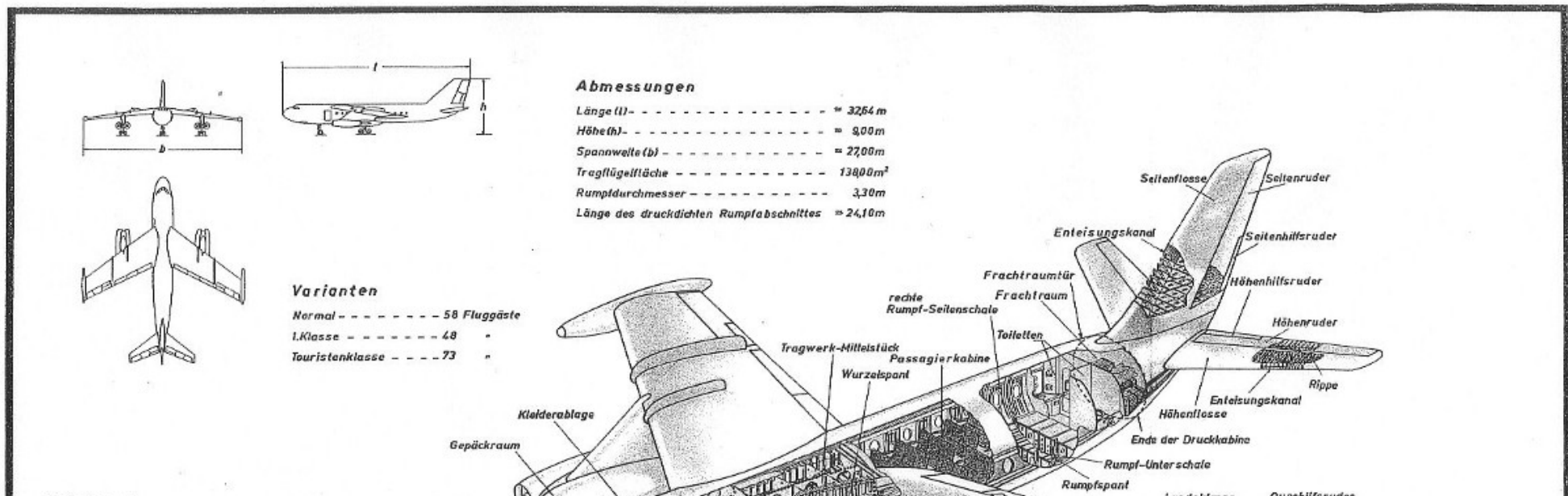
entsprachen nicht den Zulassungsbedingungen des Prüfungsamtes für die Luftfahrt. Organisatorische Mängel und Fehlentscheidungen des Managements trugen maßgeblich zum Absturz der "152" bei.

Allen Befürchtungen zum Trotz wurde die Präsentation der "152" auf der Leipziger Messe ein Erfolg. Das Aufsehen in Ost und West war beachtlich, aber die erhofften Abschlüsse blieben aus. Schließlich vereinbarten im März 1959 Regierungsdelegationen der UdSSR und der DDR bei einem Treffen in Dresden den Verkauf von 100 Maschinen des Typs "152" an die Sowjetunion. Diese Übereinkunft brachte einen Entwicklungsschub für die "152" und die "153". Der Optimismus hielt allerdings nur kurze Zeit. Am 02. Juni, 3 Monate nach der mündlich gegebenen Kaufzusage, widerrief die Sowjetunion sämtliche Aufträge mit dem Verweis auf freie Kapazitäten in der einheimischen Flugzeugindustrie. Die DDR, so der Kreml, solle ihre Exportbemühungen auf Polen, Ungarn, China und Argentinien lenken. Fazit: Nicht der Absturz der ersten "152" war Ursache für deren Aus. Für das "Freundesland" UdSSR war die Katastrophe die willkommene Gelegenheit, einen Konkurrenten auszuschalten. Die DDR wurde damit faktisch gezwungen, ihren Bedarf an Passagiermaschinen mit russischen Modellen zu decken. Die weitergehende Entwicklung der Typen "153" und "155" wurde eingestellt. In den Dresdner Flugzeugwerken begann die Herstellung von Kartoffel-Legemaschinen 1960 - Neubeginn mit der "152/II". Mit großem Aufwand wird die "152" umkonstruiert und den Entwicklungsschritten im internationalen Flugzeugbau angepasst. Als Ergebnis startet die "152/II V4" am 26. August erneut in den Dresdener Himmel. Dieser Flug wird am 04. September wiederholt, es waren die letzten beiden Flüge einer "152" überhaupt. Es folgt eine Reihe von Achtungserfolgen, großen Plänen aber auch Rettungsversuchen, denn die grundsätzliche Entscheidung zur Liquidierung der Luftfahrtindustrie ist bereits im Oktober 1960 gefallen.

1961 - Das Aus

Durch einen Beschluss des SED-Politbüros im Februar wurde das Ende der Luftfahrt-industrie der DDR, und damit auch das Ende der "152", formell besiegelt. Schon wenige Wochen später waren die gut verpackten technischen Unterlagen auf dem Weg in die Sowjetunion.

Text : Dieter/DE0DAD, Martin/DO2MSD

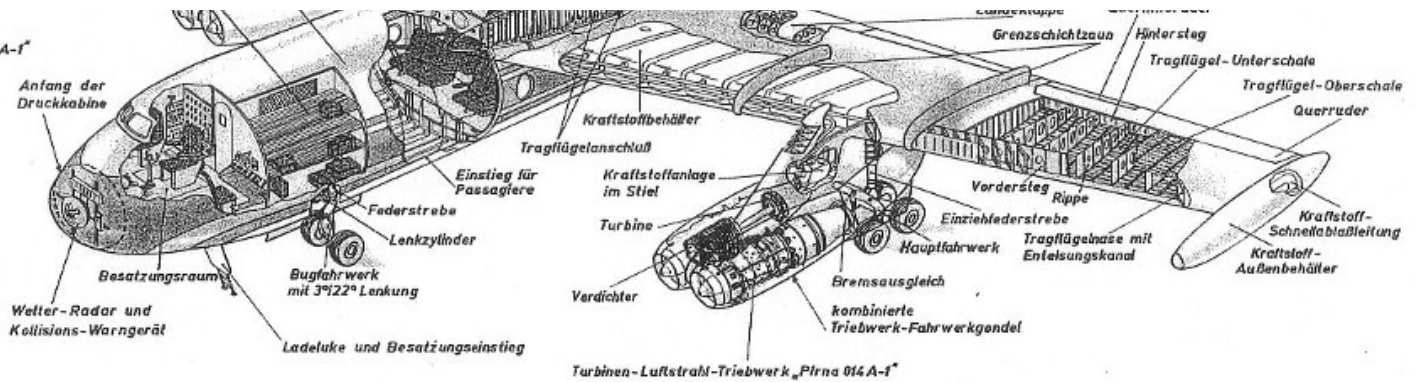


Triebwerk

Typ ----- Turbinen-Luftstrahl-Triebwerk „Pirna 014 A-1“
 Anzahl ----- 4
 Standschub ----- Je TL für Höhe Null (INA) 3300 kp

Flugleistungen

Abfluggewicht (max.) ----- 51 t
 Nutzlast, zahlend (max.) ----- 8850 kg
 Reichweite (theoret.) ----- ≈ 2500 km
 Rollstrecke ----- ≈ 1600 m
 Reisehöhe ----- 9...10,5 km
 Reisegeschwindigkeit ----- 800 km/h
 Landegeschwindigkeit (bei $G_L = 39 t$) ----- ≈ 213 km/h



Normalvariante

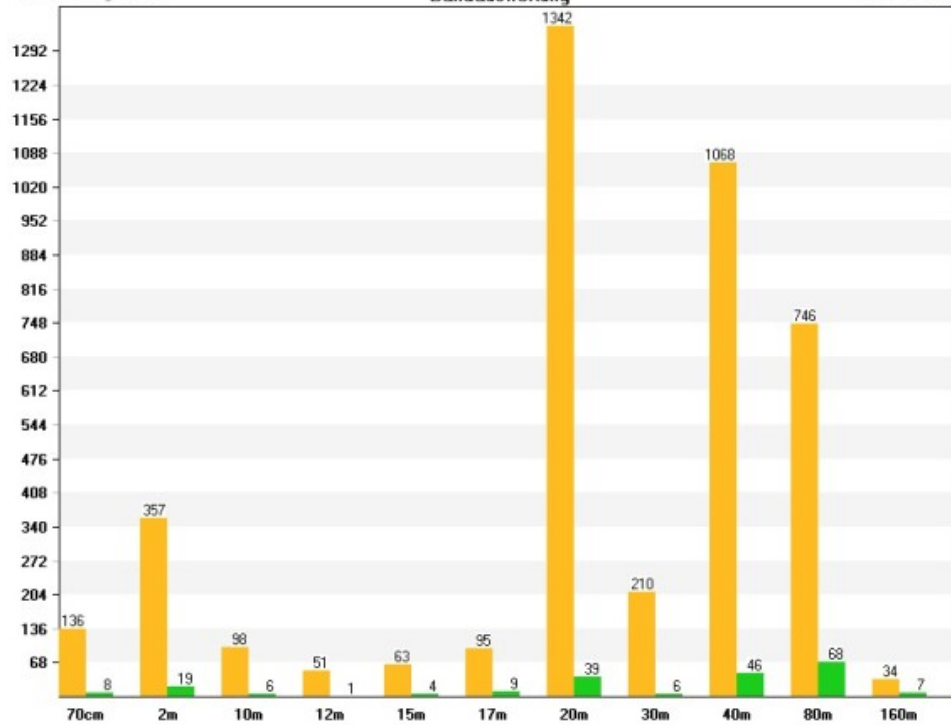


Flugzeugmuster 152 II

ZLL
22.02-1

QSL- Statistik:

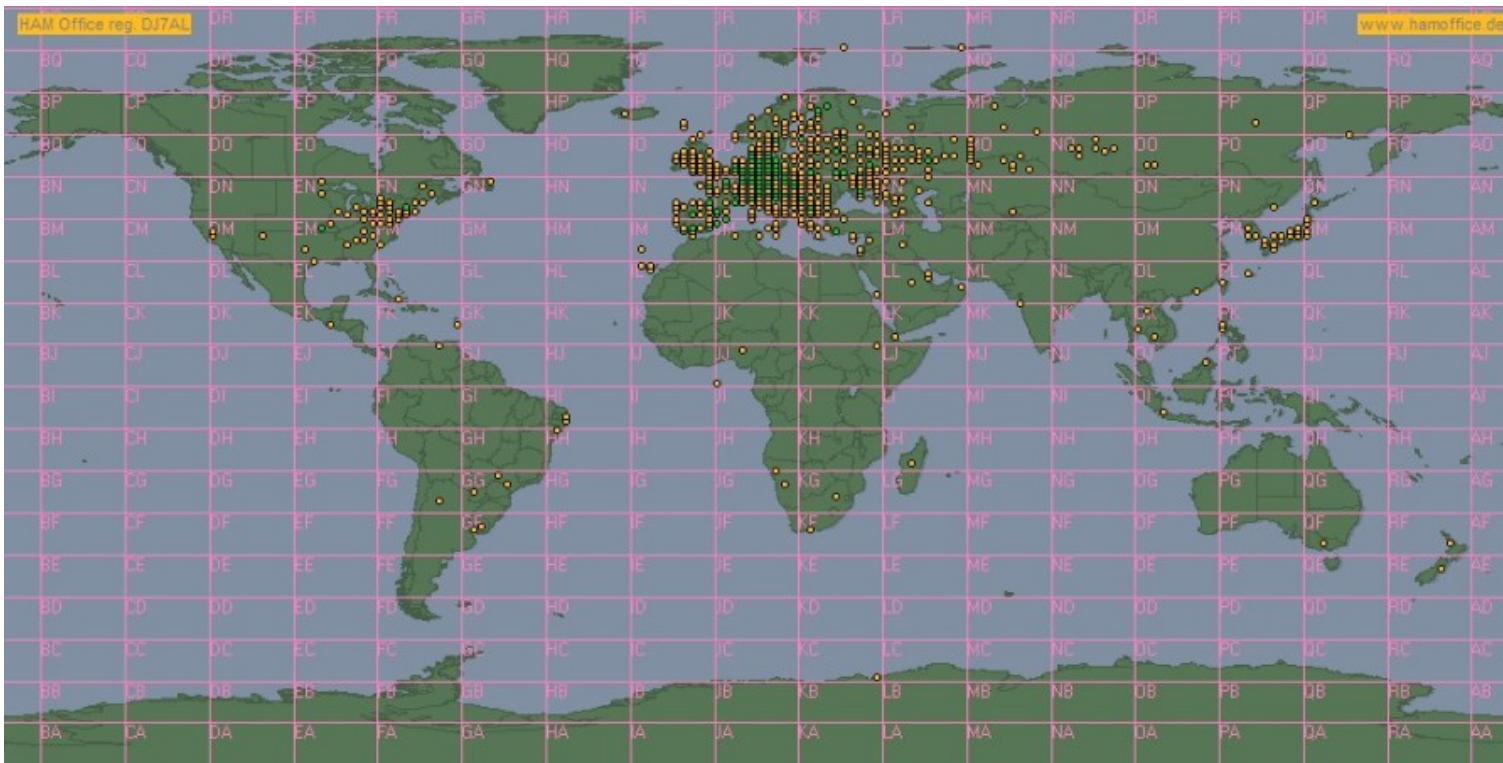
Bandauswertung



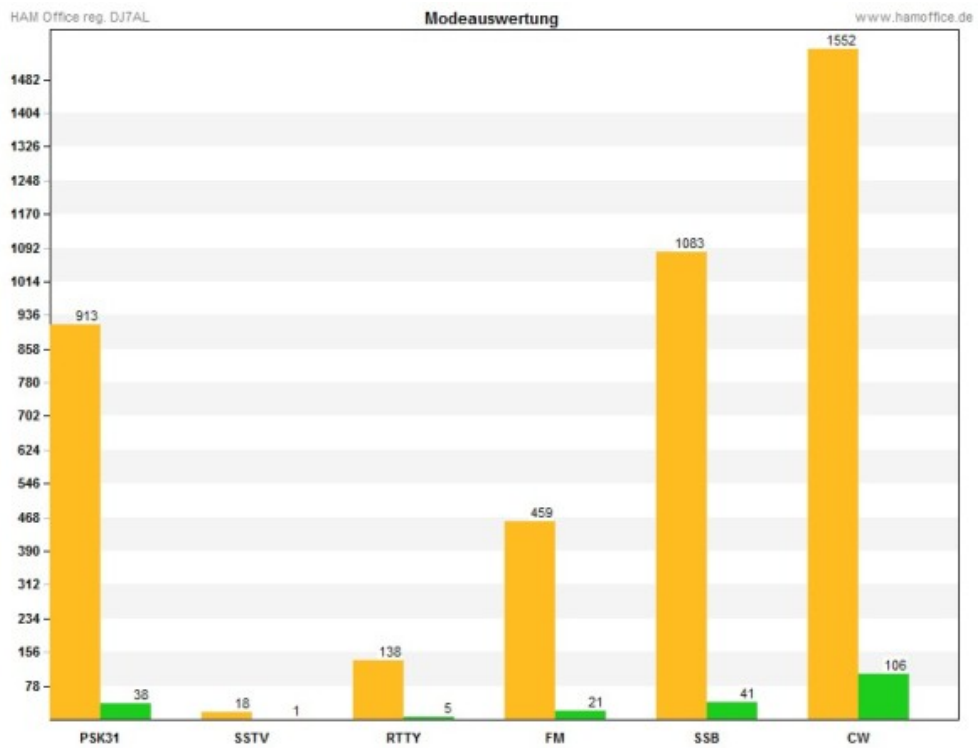
Locator EU



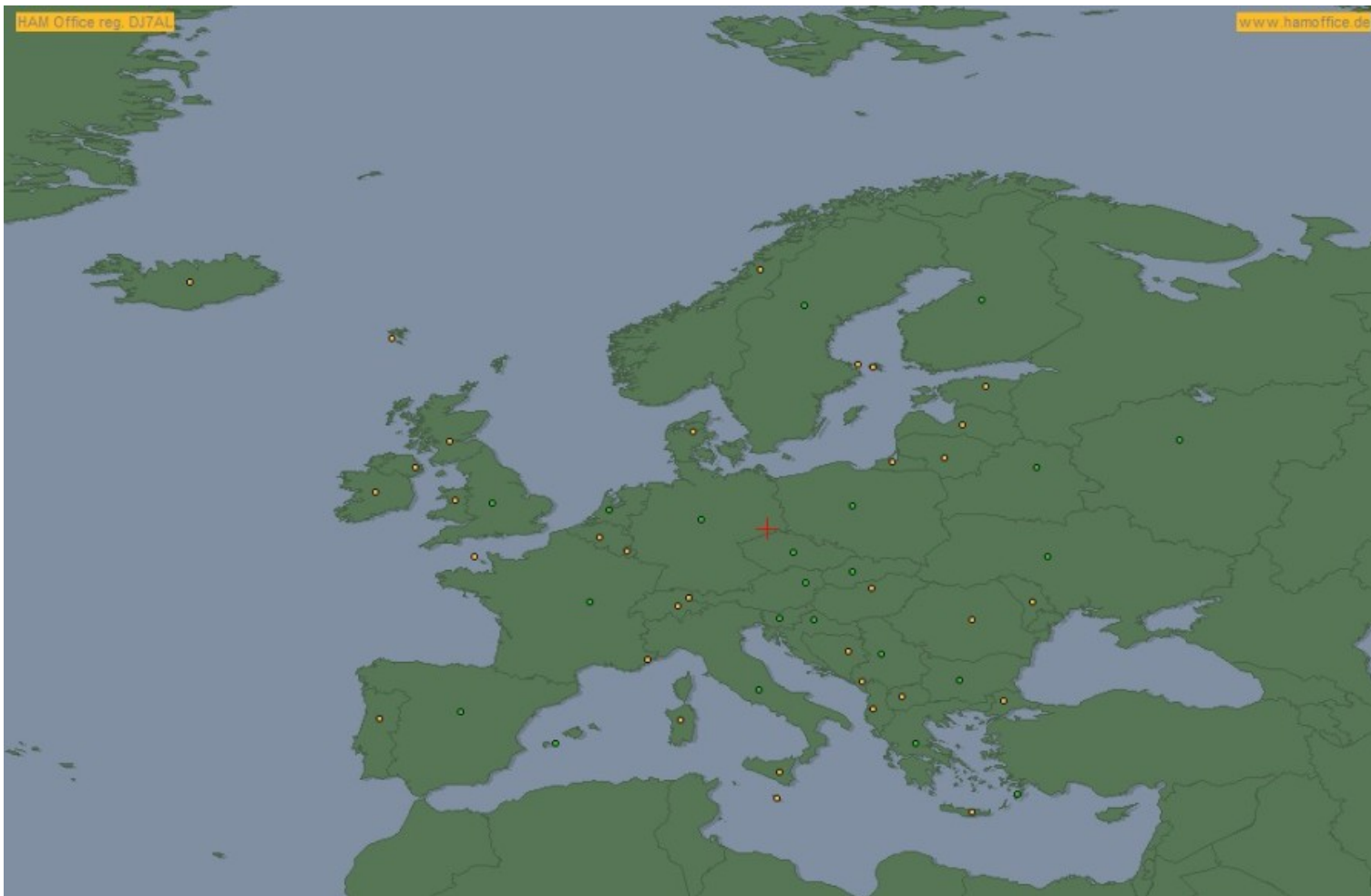
Locator weltweit



Modauswertung



WAE



Urkunde Sonder-DOK:

Sonder-DOK

Das Referat DX und HF-Funksport des DARC e.V.
verleiht der Amateurfunk-Klubstation

DM152ZYA

entsprechend den geltenden Regelungen
den Sonder-DOK

5ØZYA

Zeitraum: 30.04.2008 bis 31.12.2008
Anlass: 50 Jahre Rollout des Düsenjet 152

Mit diesem Sonder-DOK
haben Sie die Möglichkeit,
Amateurfunk wirksam vorzuführen,
Interessenten zu werben und die Ziele
des DARC e. V. mit Leben zu erfüllen

Wir wünschen Ihnen und Ihren Mitstreitern viel
Erfolg und Freude bei der Aktivität.

73 es 55!

Baunatal den 31. März 2008

D. Austermühl

Dietmar Austermühl, DL1ZAX
DARC-Geschäftsstelle
Sachgebiet Sonder-DOK



Zuteilungsurkunde

