

Holger Lorenz

Das Turbinenflugzeug Dresden-153A von 1959



Das Turbinenflugzeug Dresden-153A von 1959

Holger Lorenz

Die schwere Propellerturbine Pirna-018 bildet eine leistungsfähige Alternative zum teuren Jet-Antrieb



DRESDEN-153/1 in den Farben der ungarischen MALÉV



DRESDEN-153A in den Farben der Deutschen Lufthansa (DDR)



DRESDEN-153A in den Farben der sowjetischen Aeroflot

Inhaltsverzeichnis

Junkers entwickelt 1944 die Idee zur Propellerturbine 022.....	2
1950 baut Junkers das bärenstarke Jumo 022K zur Tu-95.....	4
Von der Aufspaltung in leichte und schwere Propellerturbinen.....	10
Das Luftschraubenproblem superschneller PTL-Flugzeuge.....	16
Der Siegeszug der „Viscount“ mit der leichten Dart-Turbine.....	18
Bristols Britannia zeigt den Weg aus Brabazon-Sackgasse.....	20
Hans Wocke setzt von Anfang an auf die Propellerturbine.....	24
Das Entwicklungsprogramm der Vfl vom 4. November 1955.....	26
Tupolew und Co. starten 1955 eine Zivillflugzeug-Offensive.....	34
Im Dezember 1955 beginnen die Entwurfsarbeiten zur 153.....	38
Die großen Brüder Electra und Vanguard muß die 153 toppen.....	42
Das Projekt 153/1 besitzt ein riesiges Wachstumspotential.....	48
Ende 1956 laufen die ersten Versuche im Festigkeitslabor.....	54
Plan und Wirklichkeit wachsen sich 1957 zu Gegensätzen aus.....	62
Das Panoramadeck der 153/1 begeistert alle Testpiloten.....	66
Bis März 1957 entstehen die Weiterentwicklungen 153/2-5.....	68
Mehrfach muß die Auslegung des PTL 018 geändert werden.....	70
Die Aerodynamik der 153/1 ist konsequent minimalistisch.....	76
Die kleinere 153A wird 1958 zum konkurrenzlosen Prop-Jet.....	80
152 V1 und Projekt 153A werden am 1. Mai 1958 fertig.....	84
153A erhält neues Flügelprofil und ein geändertes Leitwerk.....	90
Von der 153A werden 1958 zwei 1:1-Holzattrappen gebaut.....	94
Englische Luftfahrtindustrie möchte an der 153A mitbauen.....	100
Die „sozialistische Betriebsorganisation“ führt ins Chaos.....	108
Der universelle Prop-Jet 153A könnte heute noch fliegen.....	114
Der Fall Manfred Gerlach und die leidige Triebwerksfrage.....	116
Der überstürzte Abbruch aller Arbeiten am Prop-Jet „153A“.....	118
Volkswirtschaftlicher Gesamtleistungsvergleich / Impressum.....	120

Neben dem inzwischen bestens bekannten DDR-Flugzeug „Bade-152“ arbeitete die Dresdner Flugzeugindustrie in den Jahren 1955 bis 1959 intensiv an einer Ablösemaschine für die im Serienbau befindliche IL-14P. Dieses Flugzeug trug die Projektnummer „153“ und wurde von zwei leistungsstarken Propellerturbinen „Pirna 018“ eigener Entwicklung angetrieben. Das Pirna 018 stellte ein „halbiertes“ NK-12 dar – jenem Triebwerk, welches Junkers-Ingenieure 1952 in Kuibyschew für Tupolews Atombomber Tu-95 konstruiert hatten. Durch den Einsatz dieser leistungsfähigen Propellerturbine sowie durch die hohe Entwurfskultur im Zellenbau entstand 1958 der hochprofitable Prop-Jet „153A“, der dazumal seinesgleichen suchte. Die „Dresden-153A“ reichte fast an die Modernität der englischen Vickers „Vanguard“ heran, überflügelte diese jedoch hinsichtlich ihres Einsatzspektrums und durch ihre Zweimotorigkeit in den Betriebskosten beträchtlich. Vor allem aber vermied die 153A durch Optimierung auf die Kurzstrecke und die Mittelstrecke, in Konkurrenz zu den reinen Jets zu geraten.

Die Dresden-153A lag 1959 an der Spitze aller damaligen Konkurrenzflugzeuge ihrer Klasse. Die Universalität der 153A war nahezu grenzenlos. Sie konnte zwischen 28 bis 100 Passagiere über Streckenlängen von 500 km bis 6.000 km befördern mit den geforderten Reserven, und das alles bei einer Reisegeschwindigkeit von 700 km/h. Ihre kurze Startstrecke ermöglichte den Einsatz auf Flugplätzen bis hinunter zur Flughafenkategorie „G“.

Das vorliegende Buch gibt einen detaillierten Einblick in die damalige DDR-Flugzeugentwicklung und vergleicht die 153A kenntnisreich mit den Konkurrenzmustern ihrer Zeit.