

Die kleinere 153A wird 1958 zum konkurrenzlosen Prop-Jet

Zwei verschiedene Entwicklungsstränge führten am 10. Dezember 1957 zu der Entscheidung, die 153/2 mit 34 Tonnen Startgewicht zur 153A mit nur noch 30 Tonnen Startgewicht zu verkleinern. Der eine Entwicklungsstrang begann bei der Abstimmung zukünftiger Entwicklungsaufgaben im

sozialistischen Lager auf der Moskauer Tagung vom 13. bis 21. November 1957, wo die UdSSR für eine nochmalige Durchrechnung des Projektes 153/2 plädierte. Die zweite Entwicklung hatte sich aus der Tatsache ergeben, daß das PTL 018 die Startbedingungen nach ICAO nicht erfüllte.

Auf der Tagung der Sektion II der Verteidigungsindustrien des Warschauer Vertrages im November 1957 mußte die DDR-Delegation ins Abschlußprotokoll schreiben: Verkehrsflugzeug 153 verfügt über etwas zu niedrige Werte hinsichtlich der Reichweite und der Tragfähigkeit. Deshalb bedarf die Frage der Zweckmäßigkeit der Entwick-



ge ließ sich problemlos auf 14 t vergrößern. Die Nutzlastgrenze von 8,7 t war den luxuriösen Platzverhältnissen sowie den großen Unterflurräumen geschuldet für eine hohe Flexibilität im Einsatz.

Wenn man aber den Gesamtblick auf die 153/2 richtete, wurde dem Betrachter sofort klar, daß dieses Flugzeug irgendwann auf ein Startgewicht von 40



lung in Anbetracht dessen, daß der Beginn der Serienfertigung für Mitte 1961 vorgesehen ist, einer besonderen Überprüfung. Und in der Tat waren die Werte der 153/2 zu niedrig. Die Zuladung lag bei 12,5 t, wovon um die 6 t Kraftstoff waren. Mit 6 t Kraftstoff kann man auch nicht sehr weit fliegen. Dennoch reichte es für immerhin 3.000 km.

Der alleinige Blick auf die Projektdaten verstellte den Blick auf die gewaltigen Entwicklungsmöglichkeiten, die im Typ 153/2 steckten. Die 12,5 t Zuladung waren ja nur der Anfang. Die Tankanla-



Fasching im Entwurfsbüro 1957: (v.l.n.r.) Innenarchitekt Eggert, Zeichner Ferdinand Olendrowitz, Entwurfschef Hans Wocke, 153-Projektant Hilmar Lenk und Wockes Sekretärin Annerose Horn. Leider ließ sich Projektleiter Rudolf Rentel nicht gern fotografieren, so daß er nie zu sehen ist.

Das Deckblatt zur 153A aus der Projektmappe in grafischer Gestaltung.

bis 42 t kommen würde, denn der dafür notwendige Raum (rund 22 t Zuladung) war ja bereits vorhanden. Diese gewaltige Erhöhung um 40 % konnte jedoch nur mit einer entsprechenden Erhöhung der Motorleistung auf 7.000 – 7.500 PS einhergehen, was dann auch eine entsprechende Luftschraubenentwicklung notwendig machte.

Für die Russen bedeuteten diese Entwicklungsmöglichkeiten einen direkten Angriff auf die IL-18, die An-8 und die An-10. Zugleich wäre die Ökonomie der 153/2 auf atemberaubende Werte ange-



stiegen. Ein Zuladungsverhältnis von 48 % bei einem Kurz- und Mittelstreckenflugzeug war beeindruckend. Es wäre auch möglich gewesen, aus der 153 ein Langstreckenflugzeug zu machen bei 12 - 14 t Kraftstoffzuladung. Die Möglichkeiten waren fast grenzenlos. Allein

die Motorfrage ließ Bedenken aufkommen. Zwar flog auch eine An-8 mit nur zwei PTL AI-20D bei einem Startgewicht von 43 t, aber eben nicht so schnell und nicht so hoch. Die Flächenbelastung der 153/2 war so niedrig (278 kg/m²), daß eine Erhöhung auf 40 bis 42 t kein Pro-

Ein Vergleich der direkten Betriebskosten zeigt, daß die 153A an der Spitze aller damaligen PTL-Flugzeuge gelegen hat. Eine Weiterentwicklung über 33 t hinaus, setzte stärkere Triebwerke voraus.

blem dargestellt hätte, was einer Flächenbelastung von 344 kg/m² entsprach. Das war ein völlig normaler Wert (An-8: 367 kg/m²; IL-18: 450 kg).

Die Russen wollten aber ein Flugzeug für 40 Passagiere von der DDR haben, und keine Konkurrenz zur IL-18.

