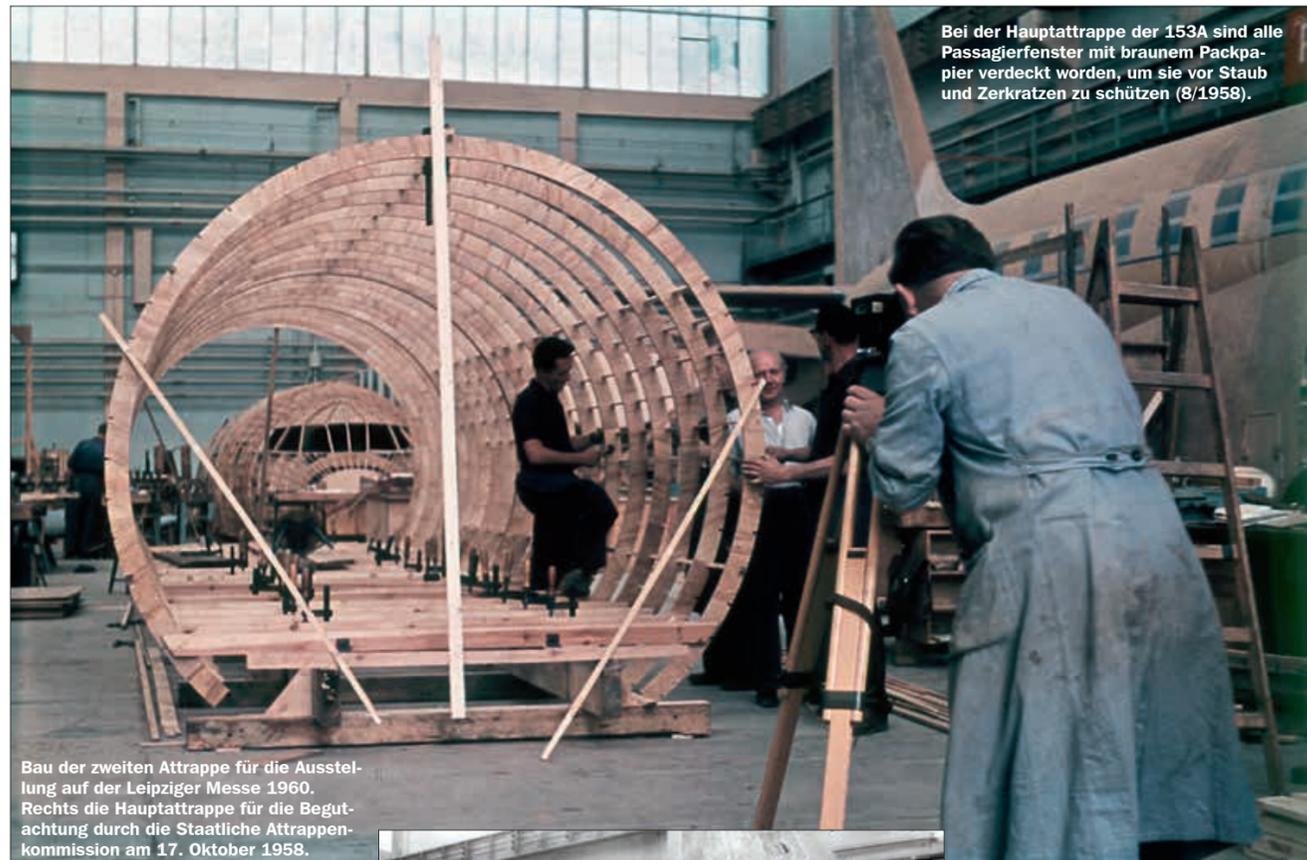


Von der 153A werden 1958 zwei 1:1-Holzattrappen gebaut

Mit dem Attrappenbau beginnt im Frühjahr 1958 die heiße Phase der Detailkonstruktion der 153A. Während in der Endmontagehalle sich der Bau der 152/I V1 seinem Abschluß nähert, gerät die Produktionsvorbereitung der 153A zunehmend ins Stocken. Die unklare Motorsituation beim Pirna 018-B wie auch die Schwierigkeiten beim Fortschritt der 152/II-Detailkonstruktion führen 1958 zum stillschweigenden und permanenten Hinausschieben der 153A-Termine ins Jahr 1959. Bei jeder neuen Plandiskussion wird die Lage der neuen Maschine immer diffuser und prekärer.



Bei der Hauptattrappe der 153A sind alle Passagierfenster mit braunem Packpapier verdeckt worden, um sie vor Staub und Zerkratzen zu schützen (8/1958).

Bau der zweiten Attrappe für die Ausstellung auf der Leipziger Messe 1960. Rechts die Hauptattrappe für die Begutachtung durch die Staatliche Attrappenkommission am 17. Oktober 1958.

Als es noch keine 3-D-Konstruktionsprogramme gab, stellten Attrappenbau und Detailkonstruktion eine sich bedingende Voraussetzung dar, um die genauen Maße für die vielen Einbauten bestimmen zu können. Ohne eine originalgroße und millimetergenaue Attrappe kamen die Konstrukteure aus den Abteilungen Steuerung, Hydraulik, Triebwerks- und Fahrwerkseinbau, Navigationsanlage, Cockpitgestaltung, Ft-Anlage oder Klimaanlage nicht aus. Wie sollte man auch sonst die Anschlußmaße und Biegewinkel der Hydraulikleitungen und Steuerstangen bestimmen?

Eine solche Attrappe war auch für die Ermittlung von Evakuierungszeiten aus dem neuen Flugzeug in Gefahrensituationen interessant. Hier konnte mit vol-



ler Besetzung ein ganzer Flug simuliert werden, um zu erfahren, wie das Beladen der Frachträume, das Beschicken der Küche, das Entsorgen von Abfällen und Toiletteninhalten funktionierte.

Die Entwurfsingenieure und Gruppenleiter von Konstruktionsabteilungen kamen deshalb schon während des Baus der Attrappe in den vor fremden Blicken abgeschirmten Attrappenbau, um frühzeitig sich vielleicht notwendig machende Änderungen erkennen zu können.

Im allgemeinen beginnt der Bau einer Attrappe mit der Konstruktion einer sogenannten Vor-Attrappe auf Basis der Entwurfszeichnungen. Diese Vor-Attrappe ist aber nicht etwa eine schnell und relativ ungenau gebaute Attrappe, sondern eine bereits sehr genau ausgeführ-



te Holzkonstruktion, die Spanten, Hautbleche, Anschlußverbindungen usw. im Originalmaß darstellt, um hier zunächst erstmal die „Richtigkeit“ der Zellenkonstruktion zu bestätigen sowie die Zugänglichkeiten in alle Ecken und Winkel in der späteren Zellenfertigung vorzuklären. An dieser Vorattrappe werden auch

das Öffnen und Schließen der Türen und Klappen sowie das Ein- und Ausfahren der Fahrwerke überprüft. Wenn das alles und noch einiges mehr für gut vom Chefkonstrukteur befunden wird, kann der Weiterbau zur Hauptattrappe erfolgen. Dieser Weiterbau ist aber eher eine Komplettierung bzw. Präzisierung

Die von Innenarchitekt Eggert entworfene 153-Hauptkabine in 5er-Reihen hebt sich angenehm von der biedereren Hauptkabine der 152/I (kleines Foto rechts) ab mit dem einfallslosen Messinglampen-Flair.

der vorhandenen Attrappe. So sind am Anfang z.B. im Cockpit die Armaturen nur mit Bleistift aufgezeichnet, oder die Passagierkabine ist nur mit wenigen Attrappensitzen aus Holz ausgestattet. An der Hauptattrappe werden dann diese anfänglichen „Platzhalter“ durch originale Bauteile bzw. fertige Sitze ersetzt.



Dieser Prozeß der Vervollständigung einer Attrappe läuft über Wochen, bis im Innern die Attrappe wie ein echtes Flugzeug aussieht und die Konstruktion alle notwendigen Maße zusammen hat.

In einem Planungsprotokoll vom Oktober 1957 steht der Satz, daß die Vorattrappe der 153 im Bau sei. Da es sich hier noch um die 153/2-4 handeln muß, aber weder ein Foto noch weitere Hinweise existieren, dürfte diese Attrappe über den Anarbeitungsstand nicht hinaus gekommen sein. Wahrscheinlich ist das angearbeitete Material dann für den Bau der 153A-Attrappe verwendet worden.