

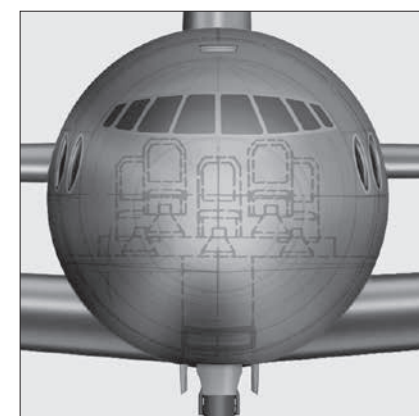
# Das Panoramadeck der 153/1 begeistert alle Testpiloten

Mit der Projektierung und Konstruktion des einzigartigen Panoramadecks der 153/1 setzten die beteiligten Dresdner Ingenieure einen Standard für das 4-Mann-Cockpit des Jet-Zeitalters. Ähnlich wie beim einstigen "Einheitsführerstand" der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG hatten

die Beteiligten erkannt, daß für die enge Zusammenarbeit im Cockpit vor allem Platz notwendig war, um die Übersicht im Führerraum bewahren und eine 180-Grad-Rundumsicht nach draußen erhalten zu können. Dafür mußten alle Besatzungssitze in Flugrichtung angeordnet werden.

Wem das hervorragende Panorama-Deck der 153 zu verdanken ist, konnte bis jetzt nicht eruiert werden. Großen Anteil dürften aber auf alle Fälle Entwurfschef Hans Wocke, Führerraumkonstrukteur Fritz Stiller und vor allem Chefpilot Karl Treuter gehabt haben, vielleicht zusammen mit Ingenieur-Pilot Willi Lehmann sowie Bordingenieur Paul Heerling (152 V1). Wie dem auch sei, dieses Cockpit der 153 stellte einen Quantensprung unter den Besatzungsräumen der damaligen Zeit dar.

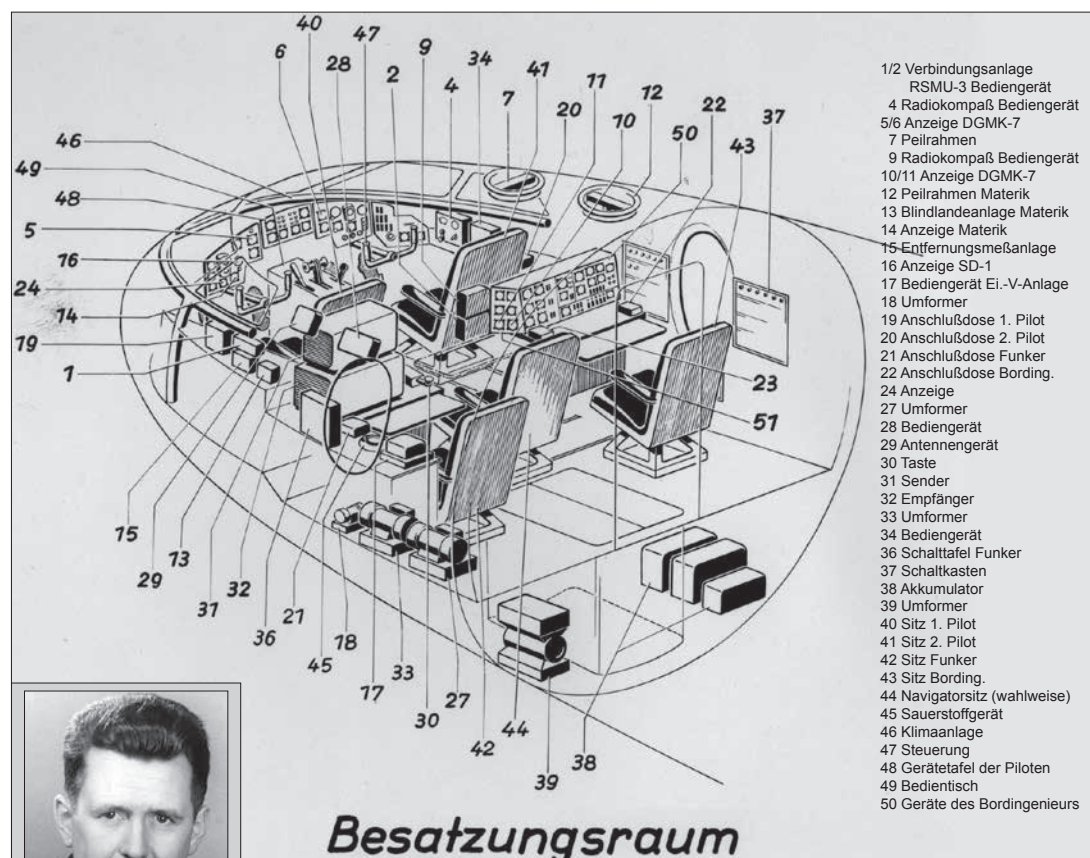
Wie schon im Kapitel über die 153/0 dargelegt, wollten Hans Wocke und Rudolf Rentel bereits sehr früh auf dieses vom MAP geforderte Cockpit mit ganz vorn angeordnetem Navigatorsitz gern verzichten. Doch die Russen forderten eine spezielle am besten mit einer ebenen Scheibe ausgestatteten Arbeitsstation für den "Steuermann". Der Grund dafür lag in der Topographie der UdSSR sowie in der Tatsache, daß große Teile der Sowjetunion noch ohne Bodensta-



Rumpfbug der 153/1 mit den eingezeichneten Besatzungssitzen (mit Navigator).

Rechtes Bild: Auch bei der Tu-114 verlief das Steuerhorn durch die vordere Bedientafel. Es dürfte sich jedoch nicht um die gleiche Schiebsteuerung handeln wie bei der 153, zumal die Tu-114 den Deutschen erst 1958 gezeigt worden war.

tionen mit entsprechenden Navigationshilfen für die Flugzeugbesatzungen auskommen mußten. In der westlichen Welt jedoch ging der Trend in eine andere Richtung. Die Airlines wollten Geld sparen. Sie gaben lieber mehr Geld bei der



- 1/2 Verbindungsanlage
- RSMU-3 Bediengerät
- 4 Radiokompaß Bediengerät
- 5/6 Anzeige DGMK-7
- 7 Peilrahmen
- 9 Radiokompaß Bediengerät
- 10/11 Anzeige DGMK-7
- 12 Peilrahmen Materik
- 13 Blindlandanlage Materik
- 14 Anzeige Materik
- 15 Entfernungsmessanlage
- 16 Anzeige SD-1
- 17 Bediengerät El.-V-Anlage
- 18 Umformer
- 19 Anschlußdose 1. Pilot
- 20 Anschlußdose 2. Pilot
- 21 Anschlußdose Funker
- 22 Anschlußdose Bording.
- 24 Anzeige
- 27 Umformer
- 28 Bediengerät
- 29 Antennengerät
- 30 Taste
- 31 Sender
- 32 Empfänger
- 33 Umformer
- 34 Bediengerät
- 36 Schalttafel Funker
- 37 Schaltkasten
- 38 Akkumulatort
- 39 Umformer
- 40 Sitz 1. Pilot
- 41 Sitz 2. Pilot
- 42 Sitz Funker
- 43 Sitz Bording.
- 44 Navigatorsitz (wahlweise)
- 45 Sauerstoffgerät
- 46 Klimaanlage
- 47 Steuerung
- 48 Gerätetafel der Piloten
- 49 Bedientisch
- 50 Geräte des Bordingenieurs



Ing. Ferdinand Olen-drowitz (13.11.1931) lernte erst Schmied, dann Techn. Zeichner. Am 22.8.1955 Wechsel zum MAB in Entwurfsbüro von Rudolf Rentel als Technischer Zeichner für 153/0 und 153/1. Ab Herbst 1957 Abendstudium Flugzeugbau in Dresden. Als Teilkonstrukteur ab 1958 an Entwurfsarbeiten zur 153 beteiligt, u.a. Sanitätsvariante 153, Pilotenscheiben und Sichtkreise bei Start und Landung 153A, TW-Einlauf an Pirna-018. Nach 1961 Arbeit als Statiker in verschiedenen Dresdner Betrieben.

Anschaffung moderner Navigationsmittel aus, als laufend ein fünftes Besatzungsmitglied bezahlen zu müssen. Für Hans Wocke jedoch war das entschei-



dende Argument ein anderes. Es machte für ihn keinen Sinn, einen Navigator auf den besten Platz im ganzen Flugzeug zu setzen, wenn das Flugzeug in 11 km

flog und man von da oben sowieso nicht viel mehr sehen konnte, als Gebirgskzüge oder flaches Land. In dieser Höhe ist der Navigator auf die technischen Hilfsmittel des Flugzeuges angewiesen, vor allem auf das Funkgerät. Mit dieser Argumentation konnte sich Wocke durchsetzen (und mit ihm Sergej Iljuschin an seiner IL-18). Tupolew und Antonow dagegen blieben beim Navigator im Bug.

Der bewußte Verzicht auf den Navigator war aber nur ein erster Schritt. Im weiteren wurde die alte Idee vom "Einheitsführerstand" aus dem Jahre 1942 wieder aufgegriffen. Um die Flugzeugführung zu vereinheitlichen und die Anzeige- und Steuergeräte zu standardisieren, hatte eine spezielle Entwurfsabteilung bei Junkers sich mit dem Thema beschäftigt. Herausgekommen war, daß dies bei Passagier- und Transportflugzeugen gut möglich ist. Nach den Aus-

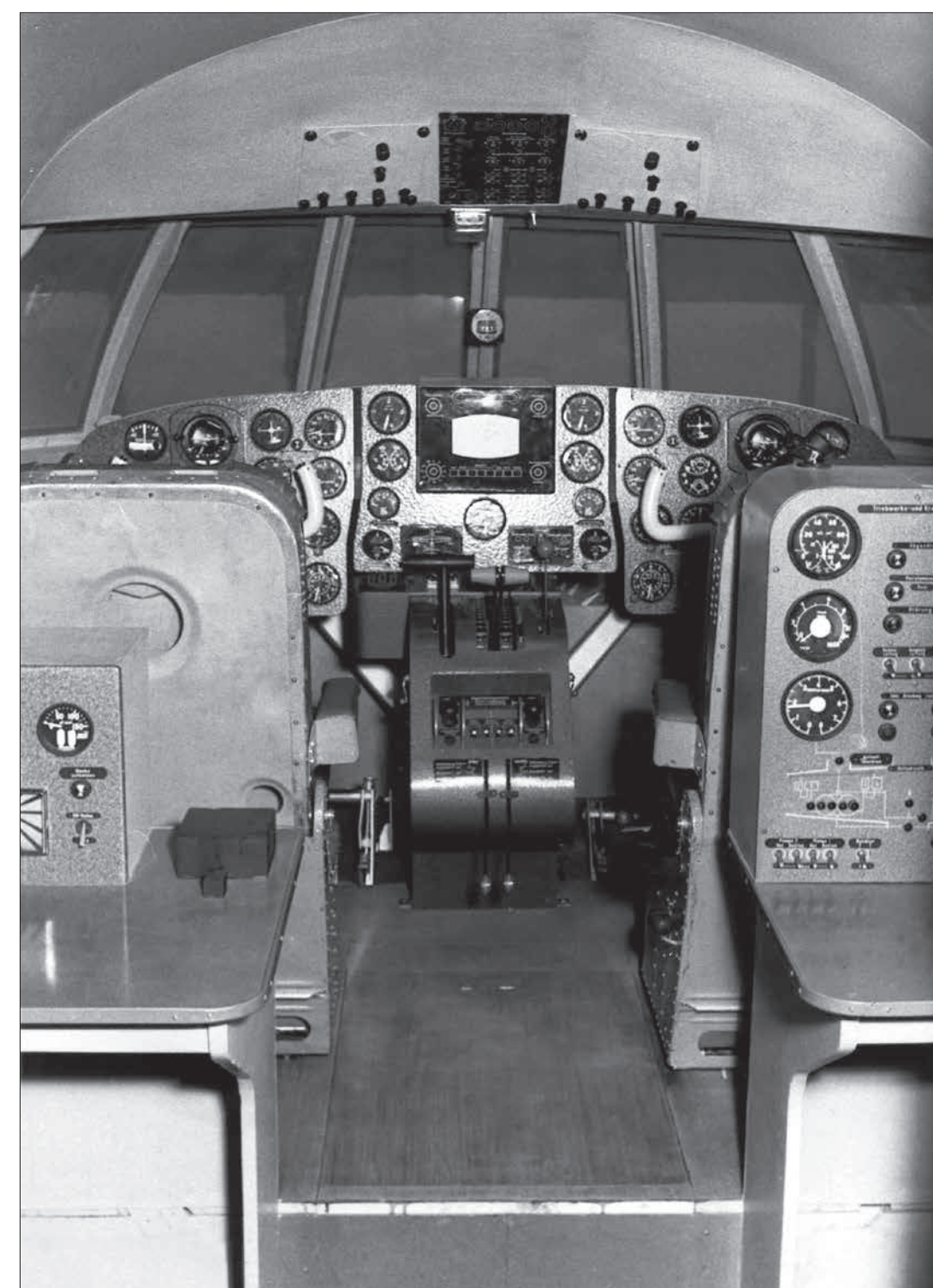


Die 152/1 V1 hatte noch die Navigatorverglasung von 1955 in ihrer Rumpfspitze. Die Testpiloten waren vom Panoramadeck der 153 helllauf begeistert. Hier Co-Pilot Kurt Bemme und Bordingenieur Paul Heerling vor der ersten 152 im Oktober 1958 in der Einflughalle 285.

Das viersitzige Panoramadeck der 153 von der Cockpittür aus gesehen mit Blick auf die untere Besatzungseinstiegklappe zwischen den Pilotensitzen. Die erste Attrappe hatte noch weitgehend das Cockpit der 153/1. Verglasungsgerüst und Cockpitdach waren steiler gestellt und gingen harmonisch ineinander über.

arbeitungen der Gruppe wurde ein einheitlicher Führerstand für den Militärtransporter Ju 252 entwickelt. Weil das Flugzeug nach dem Krieg auch als Passagierflugzeug eingesetzt werden sollte, waren die Ergebnisse für die zivile Luftfahrt ebenfalls wichtig. Der gleiche Führerstand wurde auch für die Ju 290 vorgesehen. Die Hauptmerkmale waren eine großzügige Verglasung mit zusätzlichen Fenstern nach unten, nach oben und zu den Flügelnasen und Motoren, eine standardisierte Anordnung der Instrumente, ein ausreichender Platz im Cockpit, und wenn möglich, eine gleiche Sitzrichtung aller Besatzungsmitglieder.

Das Cockpit der 153/1 entsprach diesen Forderungen, wobei berücksichtigt wurde, daß die Ausstattung des Führerraumes sich technisch inzwischen gewandelt hatte. Die Funkausrüstung war nicht mehr vergleichbar, es gab Radar



An der Ju 252 V1 war 1942 erstmals der neue Einheitsführerstand eingebaut. Auf der Steuersäule sind die Winkelmesser für die Querruder angebaut.

und automatische Landehilfen. All das mußte integriert werden.

Um den Piloten der 153/1 mehr Bewegungsfreiheit im Bein- und Beckenbereich zu geben, wurde die sogenannte Schiebsteuerung entwickelt. Dabei verschwindet die Steuersäule im Gerätebrett, wodurch der Pilot nicht mehr den Knüppel ständig zwischen den Beinen hat. Funker und Bordingenieur sitzen in Flugrichtung hinter den Piloten. Sie haben so die Piloten und ihre Bewegungen im Blick, ohne die eigenen Anzeigen aus den Augen zu verlieren. Das Cockpit der 153/1 reichte von Spant 1 bis Spant 12. Es war 3 m lang und zwischen 2,40 und 2,90 m breit. Die Sicht reichte vom linken Flügel bis zum rechten Flügel. Aus je einem großen Fenster links und rechts hatten jeweils Funker und Bordingenieur freie Sicht auf Motoren, Flügelnasen (Eisansatz) und sogar auf das Hauptfahrwerk. Alle Erleichterungen dienten letztlich der Sicherheit.