

# Der universelle Prop-Jet 153A könnte heute noch bestehen

Die Verkleinerung der 153 zur 153A hatte dem Flugzeug gut getan. Die Passagierkapazität lag jetzt bei 60 bis 90 Passagieren, die Motorleistung war auf 5.000 bis 5.600 äPS gesunken, die Bodendienste kamen besser an Luken und Klappen heran und der Kraftstoffvorrat war extrem va-

riabel geworden. So war ein sehr flexibel einsetzbares Flugzeug entstanden, das große Fluggesellschaften auf Nebenstrecken immer noch Gewinne einfliegen ließ, während es den kleineren Fluggesellschaften auf ihren Hauptstrecken erst das Gewinneinfliegen möglich machte.

Universell ist das Wort, das am besten zum Prop-Jet 153A paßt. Es steht für einsetzbar auf Streckenlängen von 250 km über 1.500 km bis 5.500 km. Es steht für Passagierkapazitäten von 24 bis 90 Fluggästen. Es steht für Blockgeschwindigkeiten, die auf kürzeren Strecken reinen Strahlflugzeugen ebenbürtig oder sogar überlegen sind. Es steht für völlige Unabhängigkeit von Bodendiensten, für beste Blindfluglandeigenschaften, für schnellste Umrüstbarkeit von Passagier- auf Frachttransporte und nicht zuletzt für hohes Weiterentwicklungspotential, z.B. bei einer Umstellung von einem 4-Mann-Cockpit auf ein 3-Mann- oder 2-Mann-Cockpit. Die gesellschaftlich größte Universalität jedoch liegt in den geringen Anforderungen an die Startbahn. Mit dem Tyne-11-Triebwerk werden für einen sicheren Start nur 1.085 m benötigt, was gerade mal 5 m über der Flughafenkategorie G liegt, also der nächsten nach dem Feldflugplatz. Damit hätte die 153A auf 91,2 Prozent aller Flughäfen der Welt landen und starten dürfen.

Die 153A war Fluggesellschaften wie der LOT, der CSA, der TAROM oder der ägyptischen Misrair wie auf den Leib geschneidert. Um die Leistungsfähigkeit der 153A richtig begreifen zu können,

Reservekraftstoffbedarf 153A		
prakt. Flugstreckenlänge	500 km	5.000 km
Navigationsfehler 1,5 %	18 kg	104 kg
Restkraftstoff 5 %	57 kg	346 kg
Warteflug 30 min in 6 km	385 kg	385 kg
Blindlandeflug 5 min	50 kg	50 kg
Ausweichflug 320 km ab 0 m	875 kg	875 kg
2 Platzrunden á 60 km	350 kg	350 kg
<b>Summe Reservekraftstoff</b>	<b>1.735 kg</b>	<b>2.110 kg</b>
Streckenkraftstoff	1.125 kg	6.940 kg
Gegenwind 50 km/h	90 kg	1.100 kg
<b>zu tankende Kraftstoffmenge</b>	<b>2.950 kg</b>	<b>10.150 kg</b>

soll am Beispiel der Strecke Warschau-London ein Vergleich mit der Viscount 810 gezogen werden. Auf dieser Hauptstrecke von 1.471 km Länge könnte die 153A als Überlastvariante mit 33 t eingesetzt werden, weil beide Hauptstadtflughäfen über Bahnen größer 1.800 m Länge verfügen. Wenn die 153A mit 66 Passagieren und 7.150 kg Kraftstoff um

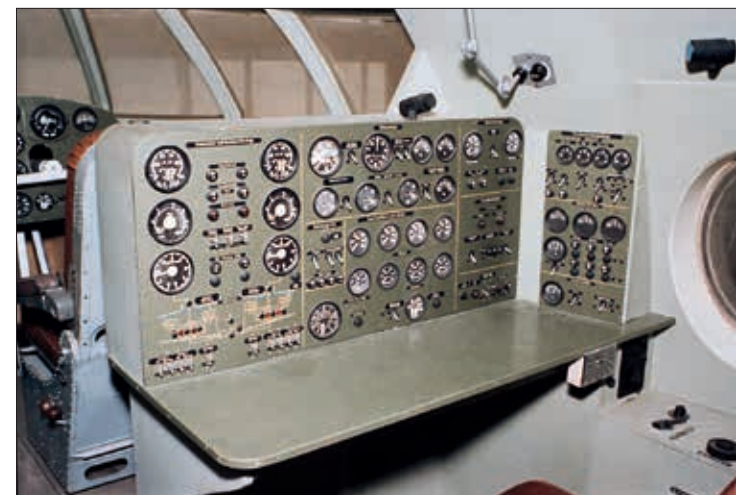


Das herrliche 4-Mann-Panorama-Deck der 153A war für 2 Piloten, 1 Funker und 1 Bordingenieur bestimmt. Die Umstellung auf ein 3-Mann-Cockpit wäre problemlos möglich gewesen. Die Reduzierung auf ein 2-Mann-Cockpit hätte eine zusätzliche Sitzreihe in der Passagierkabine gebracht. Links der Sitz des Funkers hinter dem Sitz des 1. Piloten.

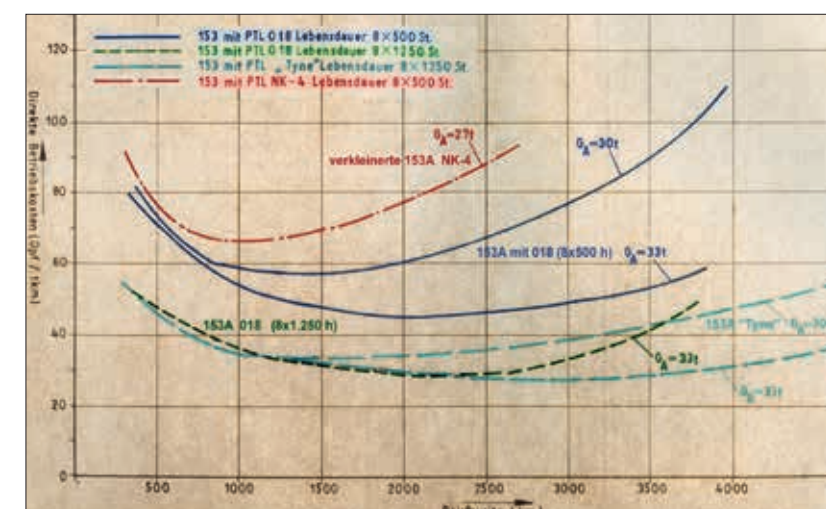
Ganz links die Reservekraftstoff-Aufstellung: Die Verbräuche der 153 waren unschlagbar. Bei fast Jet-Geschwindigkeit kam der Spritverbrauch dem eines Dieselmotors gleich. Dort, wo ein Jet richtig Sprit frisst, nämlich bei geringer Geschwindigkeit und Flughöhe, ersparte der PTL-Antrieb mächtig viel Kerosin. Während die 153A mit 2 t Reserven auskam, mußte die 152 ständig 6 t Reserven mitschleppen.

7 Uhr morgens in Warschau startet, ist das Flugzeug nach 2,6 h in London, wo es nicht aufgetankt werden braucht, da der Sprit (mit 2 h Flugreserve) für den Flug nach Warschau ausreicht. Als Bodenzeit für Aus- und Einsteigen der Passagiere werden 45 min angenommen. Das Flugzeug könnte um 10.20 Uhr also wieder zum Rückflug starten. Es käme

dann um 12.56 Uhr in Warschau an. Bodenzeit hier rund 1 h, einschl. 15 min Betanken. Um 14 Uhr könnte die 153A zum zweiten Mal an diesem Tag nach London fliegen. Sie würde um 16.36 Uhr in London landen und um 17.20 Uhr erneut in Richtung Warschau starten, um um 20 Uhr wieder in Warschau anzukommen. Die täglichen zwei Flüge nach



Wie sich die Lebensdauer der Triebwerke auf die Direkten Betriebskosten auswirkt, kann man in der Grafik rechts erkennen. Bei viermotorigen Flugzeugen wären die Auswirkungen noch gravierender. Dagegen spielt die Erhöhung des Startgewichts von 30 t auf 33 t eher auf Streckenlängen jenseits der 800 km eine Rolle. Insgesamt läßt sich sagen, daß die Motoren und Propeller ab 1960 schnell auf 5.000 – 10.000 h Einsatzdauer kamen, also noch billiger wurden.



London würden von zwei Besatzungen in 13 h geflogen werden. Das Flugzeug wäre dabei 10,5 h pro Tag in der Luft – eine hervorragende Auslastung. Es hätte für die vier Flüge gerade mal 10,2 t Sprit verbraucht und in London hätten nur die Landegeühren in Devisen bezahlt werden müssen. Flüge man dagegen die Strecke mit der gleichfalls modernen Viscount 810 (die LOT stand 1958 mit Vickers in Verhandlungen wegen 5 Maschinen), würde ein Flug 3,2 h dauern, es müßte vor jedem Flug getankt werden, wodurch bei zwei Flügen pro Tag statt 13 h jetzt 16 h benötigt würden, was Nachtflugbetrieb bedeutet und erhöhte Personal- und Spritkosten.

