

Die 153 A war im Juni 1959 nahezu fertig konstruiert und hätte ab 1962 in Serie gehen können. Ende 1960 sollten zwei Bruchzellen und Mitte 1961 das 1. Flugversuchsmuster fertig sein.

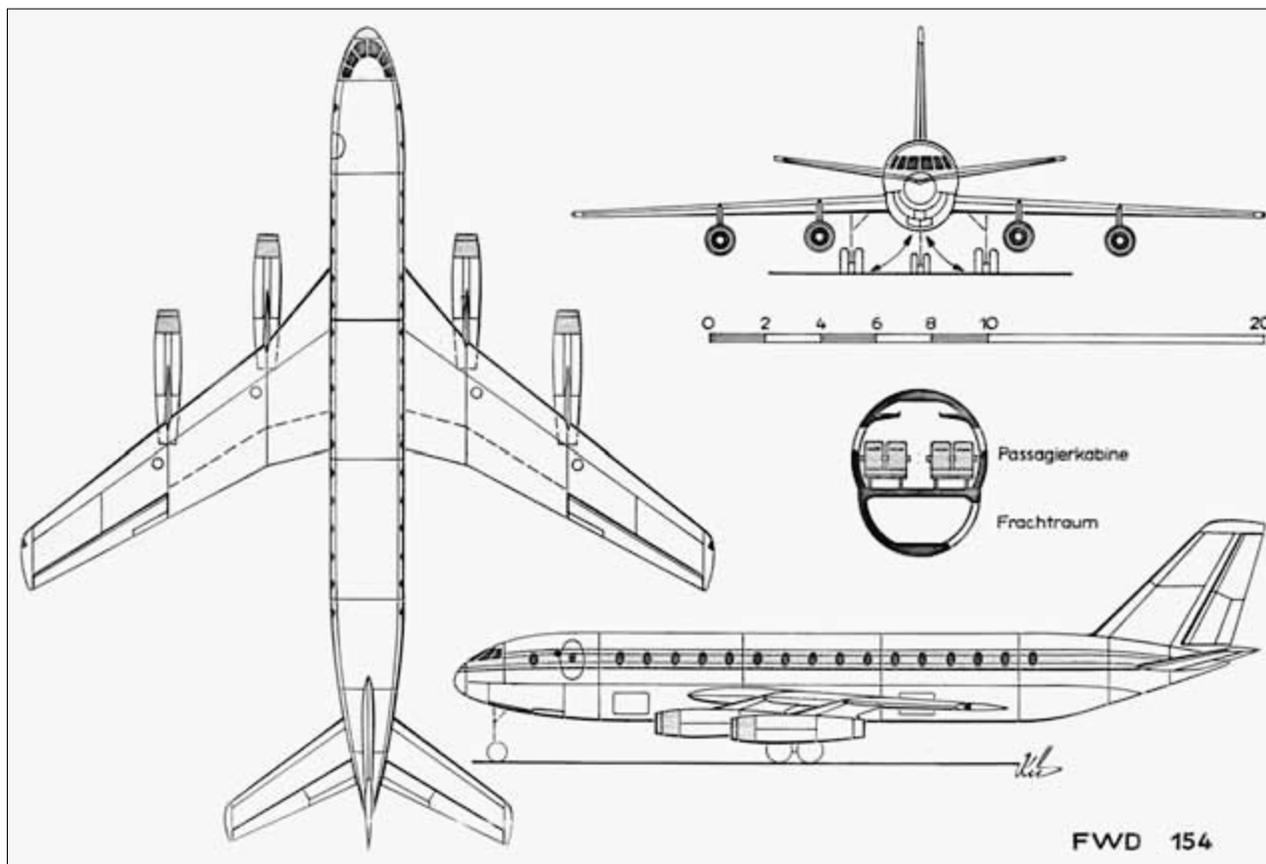
153 A

Passagiere: 28-78
Triebwerk: 2 x Pirna 018
Gesamtleistung: 10.000 äPS

Rüstmass: 18.250 kg
Nutzlast: 9.130-2.120 kg
Kraftstoff: 2.620-8.630 kg
Startmasse: 30.000 kg

Länge: 28,15 m
Spannweite: 31,60 m
Rumpfbreite: 3,30 m
Flügelfläche: 105 m²
Kabinenvolum.: 118 m³

Reisegeschwkt: 700 km/h
in Höhe: 10-11,3 km
Rollstrecke: 800 m
Start bis 15m: 990 m
Reichweite max: 5.750 km
mit max. Nutzlast: 950 km



Das Vorprojekt zur 154 entstand 1958. Es sollte die vollkommen veraltete 152/II ablösen. Die Projektdaten der 154 waren äußerst vielversprechend. Und wie der Dreiseitenriss zeigt, stimmte auch sonst alles: eine effiziente Rumpfaufteilung mit einem geteilten langen Unterflur-Frachtraum; ein relativ kleines Leitwerk; ein unkompliziertes Fahrwerk, ein moderner Flügel mit dünnem Profil und hoher Streckung. Allein die Triebwerksfrage war unbefriedigend. Weil keine leistungsstarken Turbinen zur Verfügung standen, wurden vier Pirna 016 vorgesehen, die durch das ZTL 020 abgelöst werden sollten, das nochmals 25 Prozent Kraftstoff einsparung versprach. Ideal wären zwei Triebwerke mit je 6.500 kp gewesen. Die 154 verschwand nach dem Eklat mit der UdSSR 1959 in der Schublade.

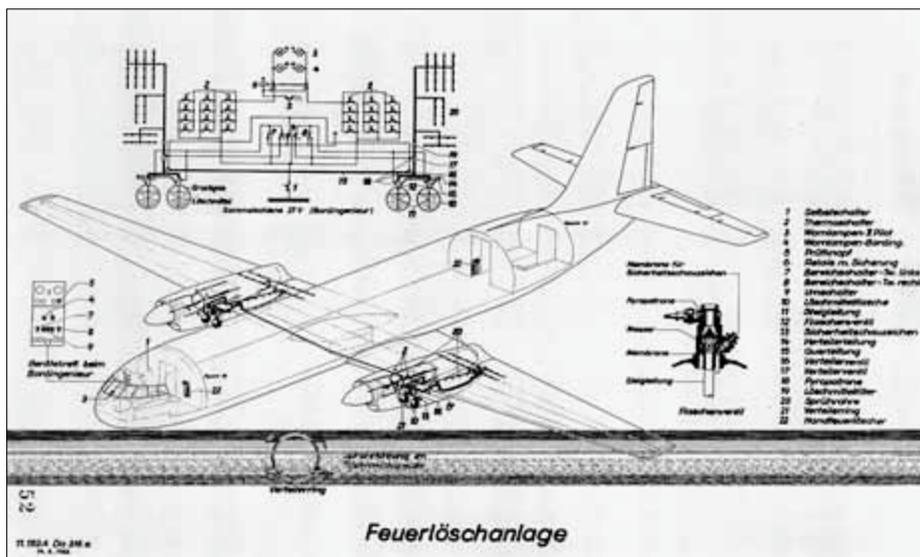
154

Passagiere: 52-78
 Triebwerk: 4 x Pirna 016
 Gesamtleistung: 14.000 kp

Rüstmasse: 20.000 kg
 Nutzlast: 9.000 kg
 Startmasse: 40.000 kg
 Überlastvariante: 44.000 kg

Länge: 29,10 m
 Spannweite: 25,10 m
 Rumpfbreite: 2,80/2,55 m
 Flügelfläche: 105 m²

Reisegeschwkt: 800/950 km/h
 in Höhe: 11-13 km
 Rollstrecke: 1.140 m
 Start bis 15m: 1.250 m
 Reichweite max: 5.260 km
 mit voller Nutzl.: 3.250 km
 bei 950 km/h: 2.370 km



Die 153 A krankte am selben Problem wie die 154: Es gab für das Flugzeug kein Triebwerk. Das für sie vorgesehene Triebwerk Pirna 018 wäre vor 1963 nicht serienreif geworden. Die sowjetische Propellerturbine AI-20D erbrachte nicht die notwendige Leistung und hätte das Flugzeug schwerer verkäuflich gemacht. Trotzdem gab es Planungen, das AI-20 im Karl-Marx-Städter I-Werk in einer Serie von 200 Stück produzieren zu lassen. Letztlich hatte man aber mit der 152/II schon genug Probleme am Halse.