

4. März 1959: Start in den Tod

Zum Absturz der 152V1 erscheint 2011/12 eine ausführliche Dokumentation unter dem Titel "Die Absturzursachen des DDR-Jets Baade-152"

Zivile Flugzeuge müssen verkauft werden, und das möglichst schnell und in großen Stückzahlen, wenn die extrem teure Produktion sich rechnen soll. Doch die völlig unbefriedigenden Verkaufsverhandlungen mit der Sowjetunion zwangen die DDR dazu, bei der 152 V1 zu außerordentlichen

Werbemaßnahmen zu greifen. Brunolf Baade gearbar die Idee, das Flugzeug in 250 Metern Höhe gerade dann über dem Leipziger Messegelände kreisen zu lassen, wenn der sowjetische Staatschef die Ausstellungshallen besucht. So wollte er zu unterschriebenen Kaufverträgen kommen.

Am 4. März 1959 starteten Willi Lehmann, Kurt Bemme, Paul Heerling und Georg Eismann um 12.55 Uhr mit der 152 V1 zu einem Vorbereitungsflug auf den geplanten Messeflug. Nach absolviertem Erprobungsprogramm wollte Lehmann im Tiefflug den Platz überfliegen, weil Fernsehkameras und Fotografen auf schöne Bilder warteten. Sie warteten vergeblich. Die 152 V1 stürzte nach 55 Flugminuten 5,5 km vor der Startbahn ins Feld. Die Unfalluntersuchungskommission kam nach nur einer Woche Unfallforschung zu dem Urteil, daß der Pilot zu spät Gas gegeben habe und deswegen die 152 auf den Kopf gegangen sei. Da die Flughöhe nur noch 250 m betragen habe, sei der Absturz unvermeidlich geworden. Alle vier Besatzungsmitglieder kamen dabei ums Leben.



Seit Oktober 1953, als Baade den Entwicklungsauftrag auf die „152“ erhalten hatte, wartete die DDR geduldig darauf, daß die Sowjetunion endlich Kaufverträge auf das Flugzeug unterschreiben würde. Doch nichts dergleichen geschah. Zwar äußerten verschiedene Minister, daß man 100 bis 200 Flugzeuge kaufen werde. Aber sobald die DDR-Seite diese Aussagen schriftlich haben wollte, kamen sofort Ausflüchte. Im Februar 1957, auf einer Tagung der „Sektion I“, einer Abstimmung der RGW-Länder auf dem Rüstungssektor, ließ die UdSSR ins Protokoll schreiben, daß sie „über alle Arten von Flugzeugen verfüge“ und deshalb kein Bedarf an fremden Flugzeugen bestehe.

Diese Begründung stand nicht im Einklang mit den Abmachungen zwischen beiden Regierungen aus dem Jahre 1953. Deshalb nahmen die DDR-Vertreter diesen Passus nicht weiter ernst. Das war ein fataler Fehler. Wahrscheinlich glaubten sie, daß die 152 kein fremdes Flugzeug für die Sowjetunion sei, und sie deshalb nicht unter

diesen Passus falle. Erst als die 152/I V1 flügge geworden war und einfach keine Gespräche zustande kommen wollten, dämmerte es Brunolf Baade langsam, daß das vom Februar 1957 doch ernst gemeint sein könnte. Nun bekam die Führungsriege kalte Füße. Der DDR-Bedarf für die 152 belief sich auf höchstens zehn Flugzeuge für die Deutsche Lufthansa und maximal 15 Flugzeuge für die Luftstreitkräfte. Die benachbarten Volksdemokratien benötigten so ein Flugzeug in noch kleineren Stückzahlen. Verkaufsgespräche mit dem westlichen Ausland waren bis zum Anfang 1959 noch nicht mal ansatzweise geführt worden. Wozu auch? Die Sowjetunion hatte sich „verpflichtet“ zu kaufen. Außerdem glaubte man, daß die Sowjetunion einem Verkauf der 152 ins westliche Lager nicht zustimmen würde. Erst im Herbst 1959 reiste eine erste Verkaufsdelegation nach Südamerika – in die alte Junkers-Hochburg. Dort wurde man mit offenen Armen empfangen, weil die Argentinier und Brasilianer der zweistrahligen Caravelle nicht üben Weg trau-

ten. Sie verlangten allerdings größere Reichweiten, was zur Entwicklung der 54-Tonnen-Variante (mit Zusatzbehältern unterm Flügel) führte.

Ab 1958 forderten Baade und Ulbricht bei allen sich bietenden Gelegenheiten von der Sowjetunion, daß sie endlich feste Verträge mache. Der sowjetischen Luftfahrtindustrie stand aber ab 1957 selbst das Wasser bis zum Halse. Durch die neuartigen Interkontinental-Raketen R-7 von Sergej Koroljow war die strategische Bomberflotte urplötzlich veraltet. Die sowjetische Flugzeugindustrie, die ja mit dem Bomberbau bis dahin ausgelastet war (weswegen die DDR zivile Flugzeuge an die UdSSR liefern sollte), stürzte sich nun selbst auf den Zivilflugzeugbau. Für die DDR blieb da nichts mehr vom Kuchen übrig. In dieser schwierigen Phase gab z.B. das Büro von Mjassitschew den Flugzeugbau auf. Die Sowjetunion wollte nicht noch die Büros von Tupolew und Iljuschin verlieren. Auf Antonow hätte man verzichten können. Doch da hätte es ethnischen Streit mit der Unionsrepublik Ukraine gegeben.



Kurz, der Sowjetunion war das Hemd näher als der Rock. Am einfachsten war es, wenn die DDR ihre Flugzeugindustrie umstellen würde. Es fand sich aber keiner, der der DDR-Führung diese bittere Wahrheit sagen wollte.

Um zu retten, was noch zu retten war, setzte Baade alles auf eine Karte. Baade mußte Chruschtschow höchstpersönlich beeindruckt und an sein Versprechen von 1953 erinnern. Dazu sollte die erste Versuchsmaschine im Tiefflug das Gelände der Leipziger Messe am Tag des Chruschtschow-Besuchs überfliegen. Der Überflug sollte Chruschtschow davon überzeugen, daß die Junkers-Deutschen so sichere Flugzeuge bauen, daß diese bereits zu Beginn ihrer Flugerprobung über Stadtgebiete fliegen dürfen. Wenn dann Ulbricht im Verlaufe des Überflugs



Chruschtschow vor der Weltöffentlichkeit auf die 152 hin anspreche, dann könnte Chruschtschow den Kauf von Flugzeugen aus der DDR nicht länger hinauschieben. Baade war klar, daß die Sowjetuni-

Bild unten: Hauptaufschlaggrube der 152 rund 600 m nach dem Ort Ottendorf-Okrilla und 5,5 km vor der Landebahn Klotzsche.



on den Kauf von 100 Flugzeugen „152“ verschmerzen konnte, daß diese Stückzahl aber den Flugzeugbau in der DDR retten würde. Erst, wenn man das alles bedenkt, kann man den Absturz der V1 vom 4. März 1959 verstehen.

Baade hatte mit den Piloten Lehmann und Bemme bereits im Dezember 1958 über einen Flug zur Leipziger Messe gesprochen. Willi Lehmann machte Baade aber klar, daß man dazu der Erlaubnis der HAZL (staatliche Luftfahrtbehörde) bedürfe und daß man zuvor wenigstens den ersten Abschnitt des Erprobungsprogramms abgeschlossen haben müsse, das heißt, zehn bis zwölf Flüge ohne Beanstandungen geflogen sein müssen. Im Januar 1959 überzeugte Baade die Herren aus der HAZL, dem Flug zuzustimmen. Die ministerielle Hauptabteilung Zivile Luftfahrt gab schließlich ihr Einverständnis mit der Auflage, statt der geplanten 250 m Flughöhe in 500 m Höhe über Leipzig zu fliegen. Die staatliche Behörde verstieß damit gegen ihre eigenen Gesetze. Mit jener Zustimmung begann das kommende Verhängnis unaufhaltsam seinen Lauf zu nehmen.

Der Flug der 152 V1 an jenem trüben Märztag verlief 50 Minuten lang ohne irgendwelche, von der Besatzung gemeldete, Probleme. Die Maschine flog auf 1.000 m Höhe, fuhr dort das Fahrwerk mehrmals aus und ein, und stieg dann auf 6.000 m Höhe, um hier die Flugeschwindigkeit schrittweise zu erhöhen. Am Ende flog die V1 mit 500 km/h wahrer Geschwindigkeit. Weil bis dahin alles anstandslos verlaufen war, wollte Kommandant Lehmann die Geschwindigkeit auf 600 erhöhen. Die Bodenstation verweigerte die Erlaubnis dazu. Weil damit das Flugprogramm beendet war, wollte Lehmann aus Zeitnot schnellstmöglich landen, weil nachmittags noch weitere Vorbereitungsflüge auf den Messeflug anstanden. Nach dem zu steilen Abstieg erfolgte ein ebenso steiler Absturz.

Über die Absturzursachen wird heute noch gerätselt. Klar ist nur eins: Die Besatzung trägt die geringste Schuld. Die wirklichen Ursachen liegen im Vorfeld des Fluges. Dieser ganze Sachverhalt – die Vorbereitung des Fluges, die Beteiligten, die gemachten Fehler, die unterlassenen Kontrollen und natürlich die gesamte Durchführung des Unfallfluges selbst – sollen in einem zweiten Band ausführlich behandelt werden. Der Titel lautet: „Die Absturzursachen des DDR-Jets Baade-152“. Ein dritter Band wird sich schließlich mit der weiterentwickelten Variante 152/II und der daraus abgeleiteten Serienausführung befassen, so daß schließlich eine großformatige Trilogie zum DDR-Jet „Baade-152“ vorliegen wird. Das bedeutet, daß es eine vierte Auflage des veralteten Buches „Der Passagierjet 152“ nicht mehr geben wird. Veraltet ist insbesondere die Junkers-Vorgeschichte der 152 und die begrenzte DDR-Sicht ohne eine wirkliche technische Einordnung der 152 in den internationalen Flugzeugbau.