

Startvorbereitungen am 4. Dezember 1958: Die ganze Nacht durch hatten die Techniker die 152 V1 nach dem Rollen vom Vortag wieder fit gemacht. Der Bauzustand der Maschine ließ nur eine Platzrunde zu bei kalkulierbarem Risiko. Mängel gab es an den Querruder-Boostern, die zwar am Flugtag nicht mehr auftraten, deren Ursache aber auch nicht gefunden ward.

Doch das günstige Flugwetter musste genutzt werden. Es war schließlich Dezember, und der Winter stand vor der Tür.

Bevor jedoch das Flugzeug starten konnte, musste noch ein Funktionsrollen absolviert werden. Als das ohne Beanstandungen ablief, startete eine Aero 45 (rechts im Bild) zur Wettererkundung. Als sie zurück kam und keine Veränderungen feststellen konnte, wurden die Triebwerke der 152 V1 erneut angelassen. Die V1 hatte nur 9.600 Liter Kraftstoff T1 getankt, damit das Startgewicht von 36 Tonnen eingehalten werden konnte. Dieser Vorrat hätte für einen einstündigen Flug in geringer Höhe gereicht. Geplant war aber nur eine Platzrunde von etwa 20 Minuten Flugzeit. Flugkapitän Willi Lehmann tat allerdings den Dresdner Flugzeugwerkern den Gefallen und flog eine Zusatzrunde in geringer Höhe über die Start- und Landebahn. Vom Überflug des Platzes gibt es leider nur Schwarzweiß-Aufnahmen.

# Als die 152 V1 abhebt, hebt sich sogleich die Stimmung



**E**in besseres Weihnachtsgeschenk konnte die Besatzung der V1 Prof. Baade an diesem 4. Dezember 1958 nicht machen: schönster Sonnenschein, ein gelungener Erstflug und tausende freudige Flugzeugbauer. Lange, fast zu lange, musste Brunolf Baade auf diesen Augenblick warten: Die Besatzung des ersten deutschen Turbinen-Passagierflugzeuges war glücklich gelandet, die Last der letzten Monate und Jahre von ihnen

gefallen. Baade war am Ziel. Nun konnte die Serienproduktion vorbereitet werden.

Die Bilder dieses Tages werden den Beteiligten unvergessen bleiben. Eine strahlend-kalte Dezembersonne gießt ihr rötliches Licht über die 2.500 Meter lange Start- und Landebahn und die längs stehenden Flugzeughallen. Vor den Hallen stehen die Arbeiter, an den Fenstern drängen sich die Angestellten. Sie alle wollen die 152 sehen, die am Ende der

Bahn steht. Sie glitzert in der Mittags-sonne. Wie Ameisen laufen die Mechaniker um den Silbervogel. Sie überprüfen nochmals die wichtigsten Aggregate. Daneben stehen in einer Gruppe Brunolf Baade, Fritz Freytag, Karl Pätzold und noch andere der ersten und zweiten Leitungsebene. Die Piloten sind schon in der Maschine. Mit Hilfe eines Batteriewagens werden die Triebwerke angelassen. Innerhalb von zwei drei Minuten erweckt

## Mit der Produktion der ersten 152 beginnt eine neue Ära

der riesige Silbervogel zum Leben. Immer höher drehen die Turbinen. Die Einstiegstür wird geschlossen, die Treppe, Bremsklötze und Feuerlöscher weggenommen. Schnell wird der Anlasswagen von der Startbahn gerollt, kaum dass das vierte Triebwerk läuft. Die V1 rollt zum Startpunkt. Beim Abbremsen federt sie vorn fast um einen Meter ein. Nach dem Ausfedern schaukelt sie ein wenig nach. Doch kaum zur Ruhe gekommen, heulen

die Turbinen erneut auf und die Maschine setzt sich in Bewegung. Es ist 11.18 Uhr. Nach 20 Sekunden erreicht sie die Halle 22, nur wenige Meter weiter hebt sie ab und steigt in einem flachen Winkel in den strahlend blauen Himmel.

Die 152 fliegt. Das Dröhnen der Turbinen entfernt sich rasch in Richtung Dresden. Bei ihrem ersten Flug soll sie nur eine erweiterte Platzrunde fliegen mit Fahrwerk "aus" und Landeklappen "aus". Die

erweiterte Platzrunde ist ein großes Viereck, das in 20 Minuten durchflogen ist und über wenig bewohntes Gebiet führt. Und nach etwas mehr als 20 Minuten erscheint die V1 tatsächlich. Doch sie setzt nicht zur Landung an, sondern überfliegt den Platz in 500 Metern Höhe. Dieser Überflug gräbt sich allen tief ins Gedächtnis. Ein Meilenstein im DDR-Flugzeugbau war damit gesetzt worden, der Hoffnung machte auf das nächste Jahr.

**Kurz vor dem Start: Brunolf Baade (mit schwarzem Mantel und Pelzmütze) steht unmittelbar vor seinem Triumph. Wenn sich die 152 in den Himmel erhebt, hat er sein Versprechen gegenüber Walter Ulbricht endlich eingelöst - die DDR hat ihr Düsenflugzeug. Im Bild rechts, mit roter Armbinde, J. Haseloff.**

