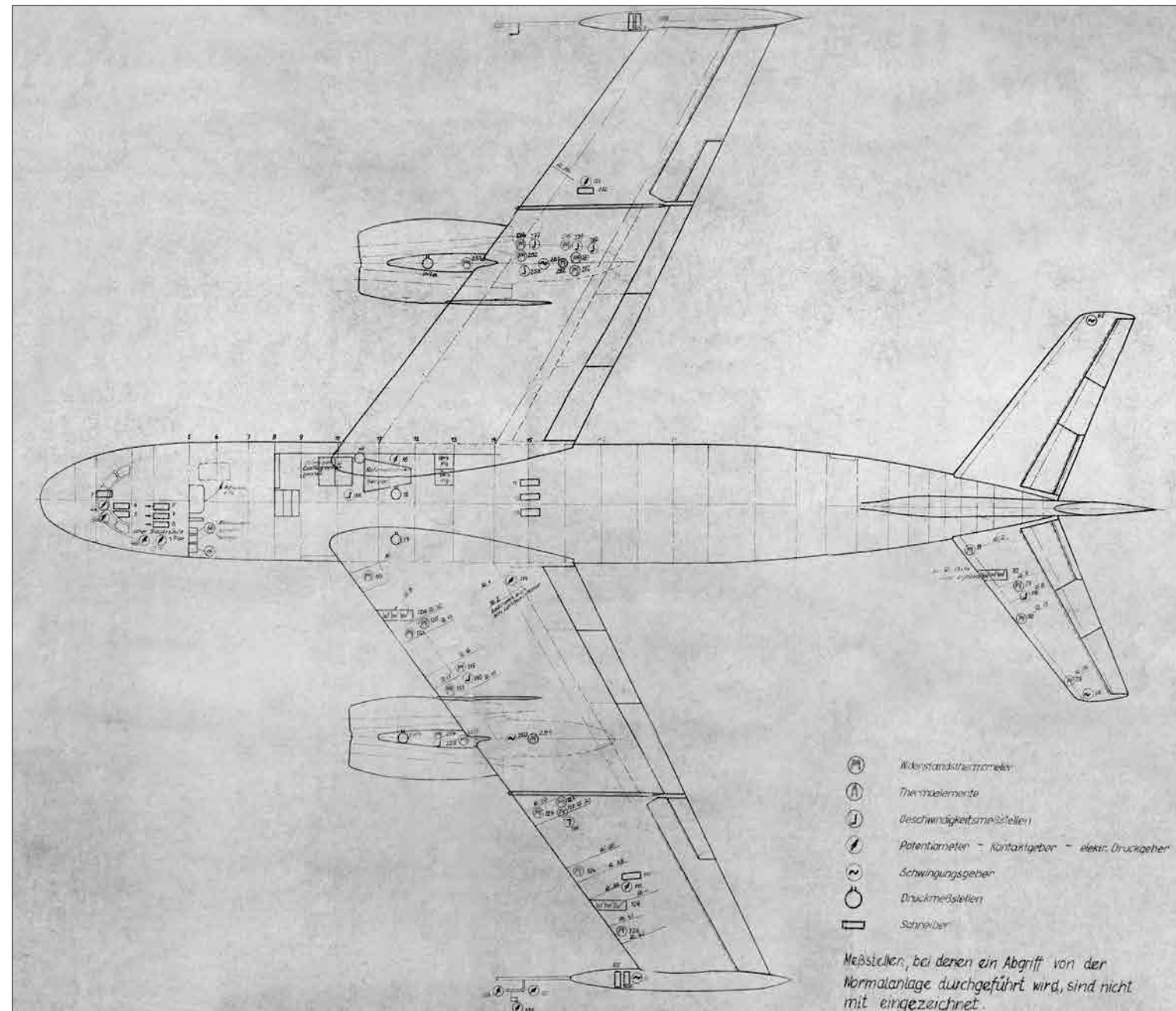


Baade: „Bis 20. Februar 1959 muß die 152 V1 flugklar sein!“

Auf der Leipziger Frühjahrsmesse vom 1. bis 10. März 1959 mußte der Verkauf der „152“ in die Sowjetunion zu einem positiven Abschluß kommen – darin waren sich Walter Ulbricht und Brunolf Baade einig. Ulbricht hatte mit seinem Brief an Chruschtschow und der Einladung zur Messe

seinen Teil dazu beigetragen. Nun war Baade am Zuge. Um Chruschtschow und die Weltöffentlichkeit zu beeindrucken, gab Baade den Piloten und dem Versuchspersonal die „Weisung“, die 152 V1 für einen Propaganda-Flug in 250 Metern Höhe über das Leipziger Messegelände vorzubereiten.



Das Verhängnis der 152 V1 begann im August 1958. Da äußerte Brunolf Baade zum ersten Male den Gedanken, mit der 152 über das Leipziger Messegelände zu fliegen, gegenüber der Flugleitung des Werkes. Der Geheime Informant „Karl Alfred“ sagte aus, Prof. Baade habe die Meinung vertreten,

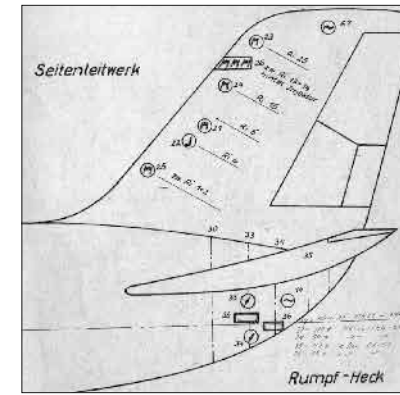
Diesen Meßstellenplan vom 17. Juli 1958 stellte Flugversuchingenieur Günther Wegener zur Verfügung. Die 152 V1 besaß 150 Meßstellen, die alle Flugdaten bis hin zu Flatterschwingungen auf Schreibern festhielten.

mit der 152 über Leipzig Propagandaflüge zu machen. Im August 1958 stand die V1 noch in der Halle 222, wo sie gerade ihre Triebwerke eingebaut bekam. Zur gleichen Zeit hatte die Sektion II im RGW in ihr Abschlußprotokoll das Flugzeug 152 nicht wieder aufgenommen – was Ausversehen sicherlich nicht pas-

siert sein konnte, denn dann hätte Ulbricht nicht diesen langen Brief an den „teuren Genossen“ Chruschtschow verfaßt. So war es kein Zufall, daß Brunolf Baade ausgerechnet in diesem Augustmonat auf den Gedanken mit dem Messflug gekommen ist. Man mußte etwas riskieren, um zu Kaufverträgen zu kom-

men. Man mußte Chruschtschow „bloßstellen“ und unter Druck setzen, damit die Moskauer Regierungsstellen sich an die Absprachen mit der DDR von 1953 hielten und sie nicht mehr hintertrieben wie die letzten zwei Jahre. Schließlich gab es einen Regierungsvertrag beider Länder, wonach die DDR für die UdSSR Verkehrsflugzeuge bauen sollte und im Gegenzug die DDR ihre Militärflugzeuge nicht selbst bauen, sondern sie von der Sowjetunion erwerben wollte.

Unter Stalins Ägide war die DDR immer nur politische Manövriermasse. Mit Chruschtschows Machantritt sollte die DDR Aushängeschild eines modernisierten Sozialismus werden. Das paßte sicher nicht allen im Kreml in den Kram. Außerdem erzeugte die neue Offenheit



ökonomische Probleme, weil ein freierer Sozialismus dem Individuum mehr Verantwortung für das Ganze abforderte, mehr eigenes Denken und mehr Engagement bei der Arbeit. Dem stand der

In der Nähe der Ruder und im Rumpheck saßen Meßgeber für die Aufnahme der Strömungsgeschwindigkeit, der Oberflächentemperatur und ganz außen an den Leitwerkskappen Geber zur Schwingungsfrequenz. Die Aufzeichnung erfolgte auf Schreibern im Flugzeug. Eine telemetrische Übertragung zum Boden gab es erst ab dem Flugzeug 152/II V4.

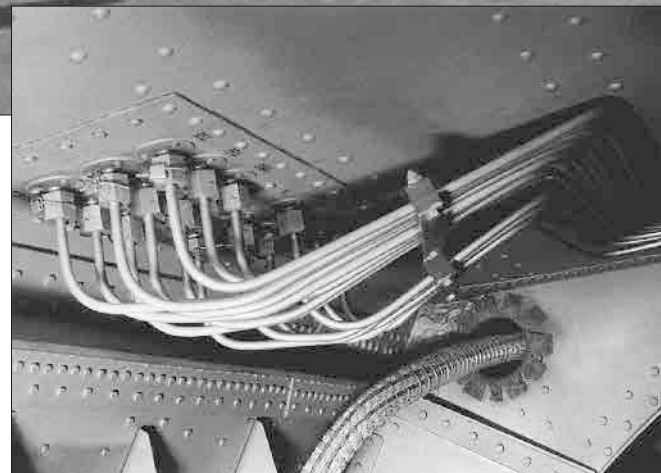
Die 152/1 V1 rollt auf der Betonplatte vor der Einfloghalle einen Kreis, um rückwärts in die Halle geschoben zu werden (Sept. 1958).

staatliche Machtapparat mit seinen Privilegien, die eigene Trägheit und die alles entscheidende Frage des Eigennutzes entgegen. Chruschtschow saß in der Zwickmühle: Er hatte 1953 Baade und der DDR-Führung ein Versprechen gegeben, das er nun nur im Kampf gegen die eigene Bürokratie einhalten konnte.

Dessen waren sich Ulbricht und Baade durchaus bewußt. Sie mußten vor aller Öffentlichkeit Chruschtschow zu einem Machtwort zwingen, das die Kritiker im Kreml und der russischen Flugzeugindustrie zum Schweigen und der DDR-Luftfahrtindustrie Planungssicherheit im Absatz der 152 bringen würde.

Dieses öffentliche Machtwort wollten Ulbricht und Baade dem Kreml-Chef auf der Leipziger Messe vor laufenden Ka-





meras entlocken. Dazu benötigten sie die 152 V1 als „Überflieger“ der Leipziger Messe. Um das Schauspiel des großen Flugzeuges noch eindrucksvoller zu gestalten, war der Überflug in nur 250 Metern Höhe vorgesehen. Durch solchen Messezauber hofften beide, die Impulsivität Chruschtschows auszunutzen, ihm eine öffentliche Kaufzusage abringen zu können, die dann auch nicht mehr von den Kreml-Bürokraten stillschweigend hintertrieben werden konnte.

Parallel zu den laufenden Messeflug-Vorbereitungen, die anfangs nur nebenbei betrieben wurden, hatten die Techniker, Versuchsingenieure, speziell für die V1 abgestellte Konstrukteure sowie die Fertigung alle Hände voll zu tun, um das Flugzeug vor den nächsten Flügen komplett durchzusehen, zu reparieren, neue Teile anzufertigen und konstruktive Verbesserungen einzuarbeiten. Desweiteren war der Automatische Beobachter, seine Meßstellen und Meßbleitungen weiter zu vervollkommen.

Nach dem ersten Flug der 152 V1 am 4. Dezember 1958 hatten die Techniker

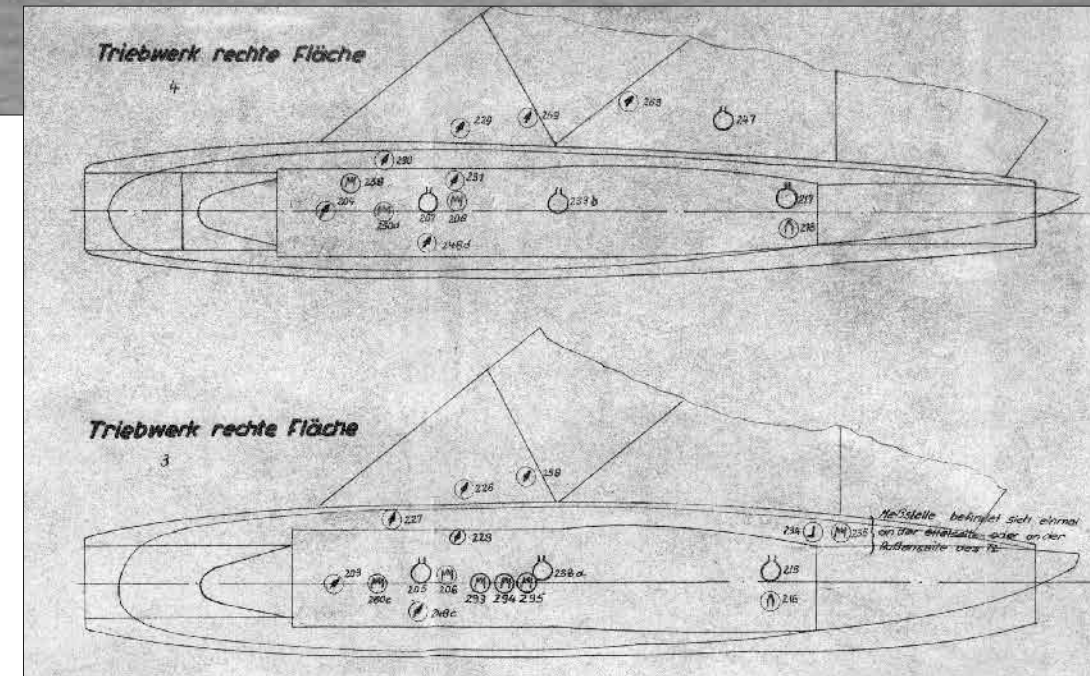
150 Meßstellen hatte die 152/1 V1 aufzuweisen – im Flügel, im Rumpf, am Leitwerk und Fahrwerk. Im Bild die vom Flügel kommenden nautischen Leitungen in einer Durchführung im Rumpfdach bei Spant 10. Die Leitungen führten zu den Anzeigeräten der Piloten und zum Automatischen Beobachter, der die Meßwerte in bestimmten Zeitintervallen für eine Auswertung aufzeichnete.

eine lange Mängelliste anfertigen müssen, die die V1 den ganzen Dezember und den ganzen Januar 1959 in die Halle 285 fesselte. So waren noch einmal umfangreiche Nietarbeiten am Tragflügelmittelstück und im Bereich um Spant 20 (Hauptfahrwerk) notwendig geworden. Da kam man aber nur heran, wenn man alles drumherum wieder ausbaute. Am Spant 20 hatten sich durch das Rattern des Fahrwerks Nieten gelockert. Im Tragflügelmittelstück mußten zusätzliche Verstärkungen eingearbeitet werden. Dazu mußte erst der davor befindliche Geräteraum vom großen Druckspeicher,

der Ventilbatterie sowie allen Hydraulik- und Luftleitungen befreit werden.

Weitere größere Reparaturen verursachten der Austausch eines gefressenen Bolzens im Hauptfahrwerk, abgescherte Sicherungsstifte an den Landeklappenstifeln, etliche leckende Hydraulikleitungen sowie die Verstärkung der Trimmrudder. Kleinere Reparaturen ergaben sich besonders bei den Anzeigen, wo einige gar nichts anzeigten, andere falsch anzeigten und wieder andere nur aufflackerten. So zeigte die Landeklappenanzeige sinnverkehrt an, die Feuerwarnanzeige gar nicht, die Anzeige zur Fahrwerksabsenkung zu früh, die elektrischen Anzeigen für die Hydraulik nur, wenn sie gerade Lust hatten.

Die Landeklappen mußten insgesamt überarbeitet werden, weil sowohl die Festigkeit unzureichend war als auch die Mechanik des Ein- und Ausfahrens. Die Kraftstoffmeß- und Verbrauchsanlage wiederum war überhaupt nicht in den Griff zu bekommen. Der Meßfehler betrug 20 Prozent und mehr. In kurzer Zeit war dieses Problem nicht zu lösen.



Auch die Fahrwerksverriegelung und die Fahrwerksklappenverriegelung funktionierten nach dem ersten Flug noch nicht 100-prozentig, so daß auch hier in einigen Fällen eine Neuanfertigung von Teilen erforderlich wurde.

Am 26. Januar 1959 rollte die 152 V1 aus der Halle 285, um sich erneut Roll-

versuchen zu unterziehen. Wie im Buch 1 bereits ausführlich beschrieben, funktionierten beim Rollen am 30. November 1958 die Bremsautomaten nicht, so daß die Räder blockierten und die Reifen zerstört wurden. Jetzt war die gesamte Bremsanlage umgebaut worden und die Ursache des Blockierens gefun-

Verschiedene Meßstellen an der Triebwerks gondel, Tw 3 und 4.

Die Versuchsmaschine 152/1 V1 am 28. Februar 1959 beim Standschubmessen auf der großen Betonplatte vor der Einflyghalle 285.

den worden, nämlich falsch herum eingebaute Entbremsungsautomaten.

10.37 Uhr begann das Rollen. Es umfaßte fünf Anläufe. An Bord waren neben der Besatzung Lehmann, Bemme und Heerling sowie der Versuchsingenieur Eismann, Hütter, Fuhrmann, Alker, Krautz und Schröter, auch Chefkonstrukteur Fritz Freytag sowie Statiker Heinrich Kornmüller und Konstrukteur Hermann Adler. Gemessen wurden die Bremsdrücke, die Bremsintervalle, die Drehzahlen der Räder und die Temperaturen der Bremsstrommeln. Gegenüber dem Stand vom Dezember 1958 waren die elektrische Entbremserkopplung von Vorder- und Hauptfahrwerk getrennt, die Bremsdrücke besser differenziert, zwei Rasten am Bremshebel eingebaut und alle Brems hydraulik-Meßleitungen vom hydraulischen auf ein elektrisches Übertragungssystem einschließlich dem im Führerraum umgebaut worden.

Während des ersten Rollvorgangs bis 60 km/h waren die Bremsdrücke sehr klein, die Bremsstemperaturen ebenfalls und die Bremsautomaten der Hinterrä-