Im November 1957 bestellte die Regierung der Idee dadurch zustande, daß man die Zeit bis zum DDR über die Luftstreitkräfte eine IL-14P unter Einsatz des wirklichen Repräsentationsflugzeuder Maßgabe, daß diese Maschine eine Salonma- ges, nämlich des Düsenverkehrsflugzeug "152", schine für gehobene Ansprüche sein müsse, mit würdevoll überbrücken wollte, denn die Salonder sich die Repräsentanten der DDR im Ausland Gestaltung der beiden bereits in der UdSSR gesehen lassen könnten. Wahrscheinlich kam diese kauften IL-14P wirkten eher "generalstäblerisch".

rgendwer hatte irgendwann entdeckt. daß die zwei Salonmaschinen IL-14P Lder Regierungsstaffel nicht den gehobenen Ansprüchen der DDR-Repräsentanten genügen könnten, weil deren Interior mit russischem Divan, Plüschsesseln und Damastdecken in der Mitte Europas einfach antiquiert wirkte. Am 29. November 1957 kam es deshalb in Berlin-Schönefeld zu einem ersten Treffen zwischen dem Chef der Regierungsstaffel Straußberg, Hauptmann Bauditz, und dem Direktor des Werks 805 in Schkeuditz, Heinz Roessing, mit einer anschlie-



stand als Forschungsthema im Plan der

Seiten führen sollten. Der erste Punkt Benden Besichtigung eines der Salon-Flugzeuge aus sowjetischer Produktion. betraf die Motoren, der zweite die Ge-Heinz Roessing hatte da schon einen schmacksfrage. Beides kulminierte so neuen Entwurf für die geplante Kabine unglücklich, daß das betreffende Flugdabei, den er extra in der Kunsthoch- zeug, die Werknummer 14 803 027, eischule Burg Giebichenstein bei dem Ar- ne mehrmonatige Verzögerung erfuhr chitekten Prof. Engemann bestellt hat- und um einiges teurer wurde als ante, denn eine Salonvariante der IL-14P fangs geplant.

VVB Flugzeugbau. Bereits in dieser er- Maschine mit der NVA-Kennung "470" sten Sitzung zur "Regierungsmaschine" am 29. November 1957 stellten Hauptder Folge zu Verstimmungen auf beiden meinsam fest, daß die Kabine nicht für tion aus notwendigen Sicherheitsgrün-

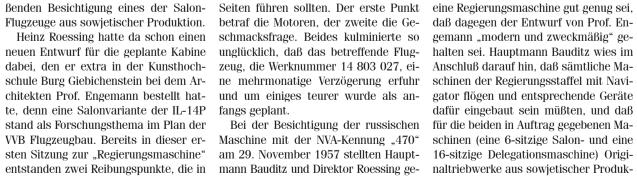
1958 besuchte eine ranghohe Regierungsde legation unter Leitung Walter Ulbrichts höchstselbst die Flugzeugwerke Dresden, um das erste Versuchsmuster des Düsenverkehrsflugzeugs "152" zu sehen. Denn dessen Rollout im Mai 1958 war schon lange versprochen worden. Zwischen den Feierlichkeiten war auch immer Zeit für Gespräche zwischen Ulbricht und Brunolf Baade, die sich zwar vordergründig um die Produktivität der gesamten Flugzeugndustrie drehten, denn Ulbricht wollte das hin eingesteckte Geld ia auch wieder als Gewin zurückfließen sehen. Beide werden auch lugzeug gesprochen aben, das für so vie Wirbel sorgte.

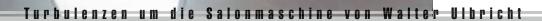
In den Bildern links ist

Am Vorahend des 1 Mai

Walter Ulbricht im Gespräch mit Brunolf Baa de zu sehen. Personenschutz wie heute üblich hrauchte Walter Illhrich damals offensichtlich nicht. In dem ganz links stehenden Rild sehen wir Wirtschaftssekretär Erich Apel, wie er hoch zum Leitwerk schaut und sichtlich die Technik bewundert, denn Apel war während des Kriegs in Peenemünde an der Raketenentwicklung beteiligt. Sein Name ist ab 1963 mit dem NÖS. dem Neuen Ökonomischen System der Leitung und Planung in de DDR, eng verbunden. Dieses NÖS war wegen der wirtschaftlichen Krisenerscheinungen in der DDR der späten 1950-er Jahre erdacht worden - auch im Hinblick auf die Gescheh nisse im Flugzeugbau um die Eigenverant-











den vorgeschrieben seien. Woher diese Vorschrift allerdings stammte, wußte er nicht zu sagen.

In einem langen Protokollanhang zur Besichtigung der "470" wurden die besonderen Wünsche der Luftstreitkräfte festgehalten. Offensichtlich war schon zuvor sehr lange und eingehend über die Kabinenaufteilung und die Ausstattung zwischen Armee und Polithüro diskutiert worden, denn die Wünsche gingen bis ins kleinste Detail wie Geschirr Anzahl der Hutablagen. Unterbringung der Speitüten in der Nähe der Sitze, Anzahl der Fächer für Kleiderbürsten und Schuhputzzeug. Abfallbehälter für Frauenhygiene, Kopfkissen, Wolldecken usw. usf. Die Salonvariante war für ein bis maximal sechs Regierungsvertreter gedacht, die von sieben Besatzungsmitgliedern geflogen wurden (zwei Piloten. Bordwart, Funker, Navigator sowie ein Steward und eine Stewardeß).

In den Flugzeugwerken Dresden wurden daraufhin die zwei Maschinen mit den Werknummern 027 (Salon) und 035 (Delegationsflugzeug) für diese Aufgaben in Auftrag gegeben. Zellenseitig un-



Rumnf versorgte die handelsübliche RFT-Rundfunkempfangsanlage "Undine II" mit Signalen. Das Wechselstrom-Bordnetz versorgte das Radioempfangsgerät.

terschieden sich die beiden Flugzeuge von normalen Passagiermaschinen einzig dadurch, daß statt je einem Notausstiegsfenster auf jeder Rumpfseite nun zwei eingebaut wurden.

Die Kabine der Salonausführung war in zwei Abteile geteilt. Zwischen Spant 13 und Spant 21 befand sich der Salon, der mit Clubtisch, Couch, vier Sesseln und mit einem oder zwei losen Hockern ausgestattet war. Dahinter schloß sich bis Spant 29 der Arbeitsraum an, dem beim Starten und Landen auch die Funktion für sichere und feste Sitze mit Anschnallgurten zukam. Das Kabinenende nahm vor dem Gepäckraum und der Toilette noch eine Liege auf zur Erholung bei längeren Flügen. Die Toilette war im Gegensatz zu normalen Flugzeu-