

Start in den Tod

An diesem 4. März 1959 herrscht trübes Wetter. Erst gegen Mittag lockert es etwas auf. Die 152 V1 mit der Kennung DM-ZYA wird aus der Einflughalle gerollt und für ihren zweiten Flug vorbereitet. Die Leipziger Messe war bereits im vollen Gange. Ob an diesem 4. März noch nach Leipzig geflogen werden konnte, sollte erst nach diesem Versuchsflug entschieden werden. Dieser sah die Funktionserprobung von Fahrwerk und Landeklappen in 1000 Metern Höhe vor; danach Steigflug auf 6000 Meter; im Horizontalflug stufenweise Steigerung der Geschwindigkeit bis 500 km/h. Es sollte außerdem das Verhalten bei einseitiger Triebwerksdrosselung sowie die Druck- und Klimaanlage beurteilt werden.

Als Besatzung waren wie beim ersten Flug Willi Lehmann, Kurt Bemme, Paul Heerling und zusätzlich als Versuchsingenieur Georg Eismann vorgesehen. Eismann habe, laut Flugversuchsingenieur Günther Wegener, beim Frühstück geäußert, dass er irgendein komisches Gefühl habe. Unbedingt notwendig war sein Mitfliegen auch nicht, denn er hatte eigentlich nur die Aufgabe, den Automatischen Beobachter ein- und auszuschalten, weil die Messschriebe nicht lang genug waren für die volle Flugzeit. Kurt Bemme hätte über eine Fernschaltung leicht die Bedienung des Automatischen Beobachters übernehmen können, aber Georg Eismann wollte sich nicht "drücken".

Für die V1 lag ein Endprüfbericht für alle Aggregate vor. Nicht durchgeführt wurden folgende Arbeiten:

- Kraftstoffentnahmeversuch mit abgesenktem Bug
- Änderung der Ventilbatterie in der Kraftstoffanlage
- Einbau des Seitenruder-Boosters

Vor ihrem zweiten Start absolvierte die 152 V1 am 4. März 1959 um 12.28 Uhr noch ein kurzes Funktionsrollen (Bild). Neben der Be-



setzung sind auch einige Versuchsingenieure mit an Bord. Das Flugzeug befindet sich endlich in einem Zustand, der systematische Versuchsflüge zuließe. Leider sind der "Obrigkeit" Propagandaflüge wichtiger als die Serienreifmachung des Flugzeuges.

offensichtlich ohne Beanstandungen verlief. Dabei waren die vier Versuchsingenieure Hütter, Fuhrmann, Großer und Adler mit an Bord, um das Fahrwerk zu beobachten. Die Besatzung bestätigte die Beendigung des Roll- und Absenkvorganges und die einwandfreie Funktion der Fahrwerkssignalisation. Danach rollte die Maschine zurück zum Start, wo sie von den Versuchsingenieuren verlassen und auf Startgewicht aufgetankt wurde.

Inzwischen war die gesamte Belegschaft an der Rollbahn versammelt. Baade

hatte ein Fernsehteam der DEWAG und Fotografen des Werkes vor an die Startbahn bestellt, damit sie ihm die 152 im Fluge aufnehmen konnten. Die Fotos waren für einen Vortrag zwei Tage später auf der Leipziger Messe vorgesehen, die Filmbilder für einen schon lange geplanten Werbefilm über die 152. Alles sah aus wie ein ganz normaler, aber eben vorgezogener Werksflug der 152. Dass sie anschließend

nach Leipzig fliegen und eine Schleife über dem Messengelände drehen sollte, wussten nur wenige.

Der Himmel über Klotzsche ist milchig, als die Starterlaubnis erteilt wird. Die Uhr zeigt 12.55 Uhr. Nachdem die V1 auf 230 km/h beschleunigt hat, senkt Willi Lehmann das hintere Fahrwerk ab. Der nun steilere Anstellwinkel bewirkt das sofortige Abheben des Flugzeuges. Bis 100 Meter Höhe lässt Lehmann die Triebwerke auf vollem Schub laufen, danach regelt er auf Nennschub ein. Die V1 soll nicht



schneller als 4 m/s steigen. Im flachen Winkel fliegt sie in Richtung Dresden davon. Fünf Minuten später befindet sie sich bereits auf Gegenkurs und in 1000 Meter Höhe. Bei einem Geschwindigkeitsbereich von 280 bis 310 km/h fährt Lehmann zweimal die Fahrwerke und Landeklappen ein und aus. Über Funk meldet er an die Bodenstation, dass es dabei keine Beanstandungen gegeben habe. Mit eingefahrenem Fahrwerk und eingefahrener Landeklappe beginnt die V1 nach elf Minuten Flugzeit auf 6000 Meter zu steigen. Sie überfliegt die Gehöfte von Boxberg und ist wenige Sekunden später über dem Platz in reichlich 1000 Metern Höhe. Nach 20 Minuten Gesamtflugzeit hat sie die vorgegebene Höhe von 6000 Metern erreicht. Das heißt, schon beim Steigflug wurde der Flugauftrag verletzt, denn der sah ein maximales Steigen von 4 m/s vor, aber 9,25 m/s lagen wirklich an (die maximale Steiggeschwindigkeit der V1 betrug 13,5 m/s). Die Besatzung musste also von Anfang an unter Zeitdruck gestanden haben.

In 6000 Metern Höhe beginnt die Besatzung mit der stufenweisen Erhöhung der Geschwindigkeit bis 500 km/h. Nach Erreichen dieser im Flugauftrag vermerkten Geschwindigkeit bittet Pilot Lehmann um erneute Geschwindigkeitserhöhung auf 600 km/h. (Wahrscheinlich ist, dass Baade

Die 152 V1 startete bei ihrem zweiten Flug mit abgesenktem Fahrwerk. Das Absenken während des Starts leitete automatisch das Abheben ein, ohne dass der Pilot die Steuersäule ziehen musste.

Die Maschine flog nach dem Start in Richtung Dresden davon. Wenig später kam sie mit eingefahrenen Klappen und Fahrwerken zurück, wobei sie noch einmal den Platz in reichlich 1000 Metern Höhe überflog, bevor sie auf 6000 Meter stieg.

das mit Lehmann abgesprochen hatte, um zu beweisen, dass die Maschine bis 500 km/h in Ordnung ist, damit man mit dieser Geschwindigkeit "sicher" zur Messe fliegen konnte).

In diesem Moment kommt Johannes Barz, Leiter der Flugprobung der PFL, zur mobilen Bodenstation und hört von dem Vorhaben. Sofort schaltet er sich ein und sagt, dass sich der Pilot an das festgelegte Flugprogramm halten solle, wenn nicht, fahre er sofort zum Amtsgericht und gebe dort die Verletzung der Vorschriften zu Protokoll. Chefpilot Karl Treuter, der den Funkverkehr mit der Besatzung abwickelt, informiert Walter Kröger über die Anfrage von Lehmann. Barz macht ge-

genüber Kröger deutlich, dass der sich diese Eigenmächtigkeiten nicht gefallen lassen dürfe. Kröger als Leiter der Flugprobung des Werkes erzählt Barz kurz vom geplanten Messeflug. Daraufhin sagt Barz, dass Kröger dem Chefkonstrukteur Freytag klarmachen solle, dass der die alleinige Verantwortung trage, nicht aber Baade. Kröger diskutiert zehn Minuten mit Freytag und kommt mit einem NEIN zu Treuter zurück. Der gibt es erleichtert nach oben zu Lehmann durch und lässt es sich bestätigen. Lehmann habe dabei, so Barz, etwas "verschnupft" gewirkt.

Nach dem Nein beschließt Lehmann zu landen. Da die Bordsprechanlage nicht am Boden empfangen werden kann und Lehmann auch nichts mehr zur Bodenstation meldet über die Fortführung des Flugprogramms, ist anzunehmen, dass die geplanten einseitigen Triebwerksdrosselungen und Anlassvorgänge nicht mehr ausgeführt wurden. Stattdessen meldet sich eine Bodenstation aus Leipzig bei Lehmann, die durchgibt, ihre Position bezogen zu haben und dass die Verständigung mit der V1 gut sei. Lehmann antwortet, dass er nicht wisse, ob es heute noch klappt, er müsse erst mal landen.

Nach 45 Minuten Flugzeit beginnt Willi Lehmann mit dem Sinkflug. Vier Minuten später meldet er, dass er sich über Puls-



nitz in 3500 Metern Höhe befinde. Laut Flugauftrag sollte er mit 5m/s sinken. Es hätte also 18 Minuten bis auf Landeshöhe gedauert. Die V1 sinkt in dieser Flugphase mit 17 m/s. Kapitän Lehmann war klar, dass er am Nachmittag die "600-er Stufe" nachholen musste, ehe er zur Messe fliegen konnte. Deshalb hatte er es eilig, runter zu kommen. Die Sinkgeschwindigkeit von 17m/s ist auch nicht sonderlich hoch. Nur für die Fehlkonstruktion Kraftstoffanlage war sie zu hoch. Aber das wusste Lehmann nicht oder hat nicht an das Risiko gedacht. Die Triebwerke befanden sich im Leerlauf. Der recht große Sinkwinkel sorgte für genügend Fahrt. Die V1 hat über Pulsnitz eine Geschwindigkeit von 305 km/h und eine Sinkrate von 11,4 m/s erreicht. Fahrwerk und Klappen sind eingefahren. In diesem Flugzustand kann die 152 theoretisch bis hinunter zu 230 km/h stabil fliegen. Praktisch erprobt ist das allerdings nicht. Im Flugauftrag ist die Minimalgeschwindigkeit auf 260 km/h begrenzt.

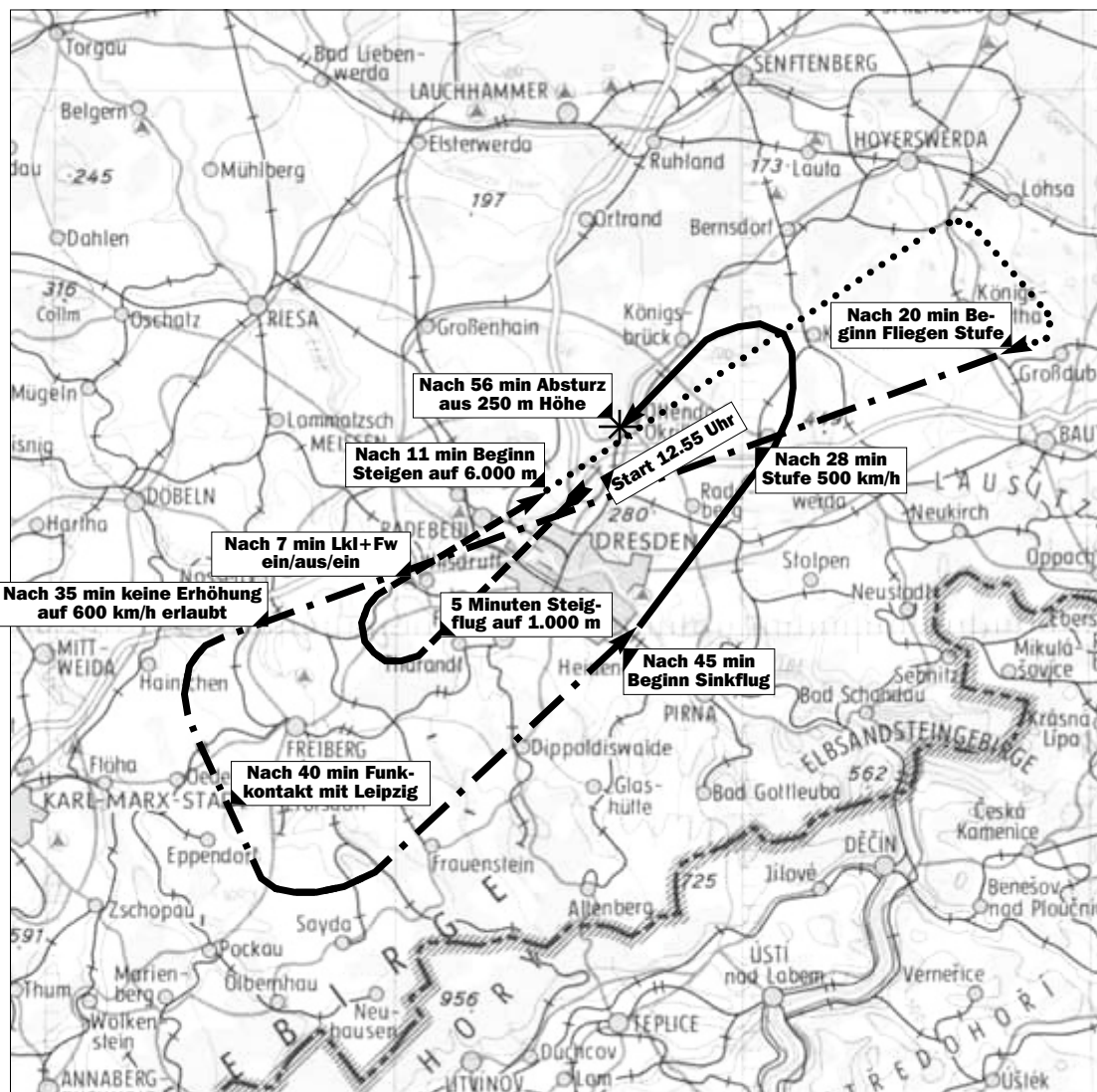
Pilot Lehmann fragt während des Abstiegs, ob er mit eingefahrenen Klappen und Fahrwerk ein den Platz in 100 Metern Höhe überfliegen dürfe (Ein Fotograf sollte die 152 im Schnellflugzustand, also mit eingefahrenen Landeklappen und Fahrwerken, fotografieren). Die Genehmigung wurde auf der Stelle erteilt, vielleicht, um Lehmann nicht noch mehr zu verärgern (im Flugauftrag stand jedenfalls nichts davon). Damit die 152 ein schönes Bild abgeben konnte, musste sie langsam, tief und genau entlang der Startbahn geflogen werden. Darauf dürfte sich Lehmann konzentriert haben. Die Wendekurve hatte er bei Reichenau hinter sich gebracht, jetzt musste er die Maschine auf die Startbahn ausrichten, den Sinkflug ausklingen lassen und dabei den Fahrtmesser genau im Auge behalten {Laut Stasi-Bericht war der Überflug sogar in "Hallenhöhe", also in 25 Metern, geplant. Wenn der Fotograf dabei auf

dem Hallendach postiert war (War er das?) konnte er die 152 wie aus einem daneben fliegenden Flugzeug ablichten}.

Nachdem die V1 sich nicht selbst meldete, rief die Bodenstation sie um Standortmeldung an. Im Gegensatz zum bisherigen Sprechfunkverkehr meldete sich nicht Kapitän Lehmann, sondern der zweite Pilot, Kurt Bemme, aber entgegen dem üblichen Funkmeldeverfahren nicht mit "DM-ZYA u.s.w.", sondern nur mit

Standort- und Höhenangabe "DN 400" (DN heißt das Voreinflugzeichen, 400 ist die Höhe in Metern). Die Unfalluntersuchungskommission zieht in ihrem Bericht daraus die Schlussfolgerung, dass die Piloten zu diesem Zeitpunkt durch äußere Einflüsse stark beschäftigt waren. Unmittelbar nach der Funkmeldung stürzte die V1 bei Ottendorf-Okrilla ab, und zwar 1,2 Kilometer nach dem Voreinflugzeichen DN und 5,8 Kilometer vor der Landebahn.

Ungefäher Flugweg der 152 V1, rekonstruiert an Hand der Flugzeiten, -geschwindigkeiten und der Funkmeldungen. Bis heute unklar ist, welchen Weg die V1 zwischen Lehmanns 20-Prozent-Anfrage und Ablehnung zurücklegte. Anzunehmen ist, dass die V1 mit knapp 500 km/h weiterflog bis zum Sinkflug.



Spekulationen über die Absturzursachen

Die eingesetzte Unfalluntersuchungskommission erhielt auf Weisung Walter Ulbrichts nur eine Woche Zeit, um ihren Bericht vorzulegen. Dabei sollte keine "Schuldfrage" erörtert werden. Den Bericht verfasste Johannes Barz von der Prüfstelle für Luftfahrtgerät (PFL). Barz, ein ausgemachter Experte für Flugprobung und leider auch für Flugunfälle, konnte in dieser kurzen Zeit keine technischen Fehler an der vollkommen zerstörten Maschine finden. Ein zweites Flugzeug für weiterführende Untersuchungen stand nicht zur Verfügung (V3 war nicht gebaut worden). Dieser Unfallbericht war geheime Verschlussache und wanderte in den Tresor. Offiziell hieß es nur, dass eine "unglückliche Verkettung" von Umständen zu dieser Tragödie geführt hätte. Der letzte Grund für den Absturz aber sei ein Fehler des Piloten gewesen.

Johannes Barz hatte schon in seinem Unfallbericht auf die teilweise chaotischen Unterstellungsverhältnisse innerhalb der Luftfahrtindustrie hingewiesen: "Wer war für die Betriebsstoffe der 152 V1 verantwortlich? Der Einkauf, die Eingangskontrolle, die Abteilung Flugprobung?" Deswegen kritisierte Barz nicht in erster Linie den Piloten, der "eigenmächtig" um Geschwindigkeitserhöhung ersucht und die zulässige Sinkrate überzogen hatte. Denn die Vorgesetzten der Piloten hielten sich ja auch nicht an die Vorgaben des Werkes und des Staates. Nur die Piloten zahlten mit ihrem Leben dafür, die andern durften so weiter machen.

Aber was hatte nun den Absturz unmittelbar verursacht? Die Unfallkommission kommt zu dem Urteil, der Unfall wäre vermeidbar gewesen, wenn der Pilot eher Gas gegeben hätte. So steht es im Bericht. Im Flugzeugwerk hingegen kursierten die unterschiedlichsten Gerüchte und Theorien. Es konnte sich niemand erklären, wie

zwei anscheinend so erfahrene Piloten kurz vor der Landung abstürzen konnten.

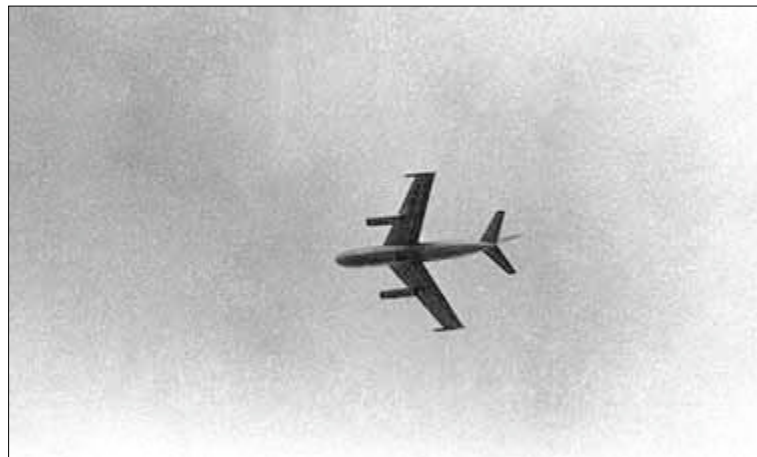
Wie erfahren waren die Piloten wirklich? Willi Lehmann hatte bei Junkers Flugzeugschlosser gelernt, anschließend in Stettin studiert und ab 1939 wieder bei Junkers als Flugversuchingenieur gearbeitet. Während des ganzen Krieges war er Pilot, flog die Ju 52, Ju 87 und Ju 88. Ab 1946 war er in der Sowjetunion als Flugversuchingenieur tätig. Ab 1955 arbeitete er im Flugzeugwerk Dresden wieder als Flugzeugführer. Er flog die Jak-18, Aero-45, Zlin-126 und IL-14. In der Sowjetunion wurde er auf die Strahlflugzeuge IL-28 und TU-104 umgeschult. Auf der IL-28 flog Willi Lehmann vom 20. November 1957 bis 7. Februar 1958 insgesamt 60 Mal. Mit der TU-104 (etwas größer und schwerfälliger als die 152) flog Lehmann in der Wo-

che vom 23. bis 27. Juli 1958 insgesamt 48 Mal bei einer Gesamtflugzeit von 21 Stunden. Bei Kurt Bemme sah es ähnlich aus: Bis 1945 Fluglehrer, anschließend bei den Luftstreitkräften der DDR Flugzeugführer und Fluglehrer. Ab 1956 in den Dresdner Flugzeugwerken als Flugzeugführer auf gleichen Typen wie Lehmann geflogen. Ebenfalls Umschulung in Sowjetunion auf IL-28 und TU-104.

Aufgrund des aufgezeichneten Funkgesprächverkehrs, aufgefundener Schriebe des Automatischen Beobachters und Zeugenbefragungen konnte die Flugstrecke der V1 ziemlich genau rekonstruiert werden. Das Flugzeug war während der letzten Abstiegsphase nahe an der Überziehggeschwindigkeit (260 km/h für Schnellflugzustand) geflogen (Lehmann wollte schließlich für den Fotografen ganz lang-

Nach dem Start stieg die 152 V1 auf 1000 Meter Höhe, flog dann eine 180-Grad-Kurve und kam zurück zum Platz. Nach Ausgang der Kurve fuhr Willi Lehmann die Fahrwerke und Landeklappen ein, erneut aus und wieder ein. Weil keine Beanstandungen auftraten, stieg die V1 auf Einsatzhöhe, um die Geschwindigkeitsstufen zu fliegen.





sam über den Platz fliegen). In der letzten Phase während des Abfangens fiel die Fahrt des Flugzeuges schnell ab, weil die Triebwerke nur auf Leerlauf drehten, die Strömung riss ab, das Flugzeug stellte sich auf den Kopf, um wieder Fahrt aufzunehmen, doch dafür flog es schon zu niedrig. In einem steilen Winkel schlug es auf dem Boden auf.

Mit all dem ist aber nicht gesagt, warum Lehmann zu spät Gas gab. Und hier setzen die Spekulationen ein. Der Abstieg wäre so steil gewesen, dass die Besatzung das Bewusstsein verloren habe. Die Druckkabine wäre aufgeladen gewesen, so dass die Trommelfelle der Piloten geplatzt seien. Die Triebwerke wären nicht im Leerlauf gewesen, sondern ganz abgestellt. Der plötzlich einsetzende Schub der Triebwerke hätte die V1 übersteuert und auf den Kopf gestellt. Gewisse Zeugenaussagen (brennender Tragflügel, Explosion schon in der Luft) gaben solchen Gerüchten immer wieder neue Nahrung.

Fest steht heute nur Eines: Die Absturzursache wird nie eindeutig geklärt werden, weil man nach einer Woche auf Anweisung die Suche abbrach und die Reste der V1 beseitigte. Alle weiteren Deutungsversuche werden letztendlich auch nur Spekulationen bleiben. Trotzdem soll an dieser

Stelle die wahrscheinlichste Ursache des Absturzes nicht unausgesprochen bleiben.

Schon mehrmals wurde die Kraftstoffanlage der 152 erwähnt. Verschiedene Fachleute äußerten sich kritisch besonders über die Gummisackbehälter. Da in den Behältern keine Kraftstoffpumpen vorgesehen waren, eine Pumpe erst unmittelbar vor dem Triebwerk existierte, war die Kraftstoffförderung ausschließlich auf den Überdruck in den Behältern und das statische Gefälle angewiesen. In jedem Flügel befanden sich acht Behälter, die an Schienen in der oberen Flügelschale aufgehängt waren. In den Behältern waren "Kleiderbügel" eingearbeitet, die bei leeren Behältern ein Zusammenziehen der Gummisäcke verhindern sollten. Hinten am Behälter war die Entnahme, oben die Druckluftbeaufschlagung. Eine Ventilbatterie regelte für alle 16 Behälter die Entnahme und die einzublasende Druckluft. Linke und rechte Behälter waren über eine Leitung im Rumpfrücken miteinander verbunden. In den Behältern befanden sich Schwimmerventile, die Form und Größe eines Untertellers hatten. Diese hingen an einem Draht. Die Behälter fassten zwischen 655 und 1150 Liter und hatten einen Querschnitt von 0,6 x 0,6 Metern bei einer Länge zwischen zwei und drei Metern. Solange die Behälter voll waren, funktionier-

te das System sicher ganz gut. Sobald aber die Behälter an die Marke "halbvoll" kamen, schossen in den langen Behältern je nach Fluglage und Beschleunigung mehrere hundert Liter Treibstoff mit hoher Ge-

Zwölf Minuten nach ihrem Start kehrte die 152 V1 im Schnellflugzustand in 1.300 Metern Höhe zurück und überflog den Flugplatz in Dresden-Klotzsche.



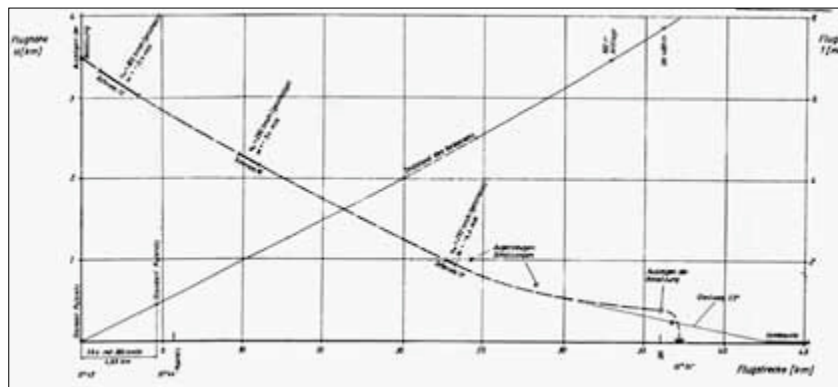
Statt für Propagandaflüge über der Leipziger Messe missbraucht zu werden, hätte mit der ersten 152 endlich das ausgearbeitete Flugprogramm beginnen müssen. Der Bauzustand der Maschine und die eingearbeiteten neuen Erkenntnisse machten die V1 zu einem "nach menschlichem Ermessen" sicheren Flugzeug. Nach zwei bis drei Flügen wären die Unzulänglichkeiten der Kraftstoffanlage mit Sicherheit zu Tage getreten, so dass eine systematische Fehlersuche hätte beginnen können. Aber Baade hatte die Piloten so unter seiner Fuchtel, dass diese mit Baade hinter den Rücken von Erprobungsleiter Kröger und Chefpilot Treuter ihr eigenes Flugprogramm zimmerten, das absolut abenteuerlich war.

Bild rechts oben: Vermutliche Flugbahn der 152 V1 während des Sinkfluges.

schwindigkeit hin und her. Die knickten die Schwimmerventile wie Streichhölzer ab.

Ein weiterer schon damals oft angesprochener Kritikpunkt war die schlecht schließende Ventilatterie. Lufteinbrüche in den Kraftstoffleitungen und hin und her pendelnder Kraftstoff in den Luftleitungen waren die Folge. Bei den im Oktober 1960 erfolgten Untersuchungen an der Kraftstoffanlage der 152 V4 wurde festgestellt, dass die Behälter infolge Unterdrucks sich zusammengezogen hatten, aus ihren Venenansammlungen gerissen waren und dabei die Entnahmeventile abgeknickt hatten.

Nun stelle man sich die V1 mit den Beschädigungen der V4 vor. Und alles spricht dafür, dass diese Beschädigungen auch schon an der V1 vorhanden waren. Vor dem zweiten Flug wird aus Zeitmangel kein Kraftstoffentnahmeversuch bei schräg gestellter Maschine durchgeführt. Die Änderung der Ventilatterie, die die vorzeitige Entnahme von Kraftstoff aus den Behältern 1 verhindern soll, wird ebenfalls unterlassen. Beim Funktionsrollen der V1 können keine Kraftstoffprobleme auftreten, denn die Tanks sind voll, die Triebwerke arbeiten und liefern genügend Druckluft, die Maschine steht gerade und die Druckverhältnisse der umgebenden



Luft sind gleich, weil ja kein Höhenwechsel erfolgt. Am Boden ist also ohne gründliche Untersuchung nichts zu bemerken. Nun startet die V1, fliegt Kurven, steigt auf 6000 Meter, die Behälter werden langsam leer, die V1 fliegt die einzelnen Geschwindigkeitsstufen und der Pilot schlägt nach jeder Stufe die Ruder stark an, um für die Schwingungsmessungen brauchbare Ergebnisse zu erhalten, er verzichtet nun auf die im Flugauftrag geforderte einseitige Drosselung der Triebwerke in Sicherheitshöhe und auf Anlassvorgänge in der Luft, setzt zum Sinkflug an, der noch dazu ziemlich steil ausfällt. Ein "natürlicher" Druckausgleich kann sich bei dieser Sink-

geschwindigkeit nicht einstellen, die Druckluft liefernden Triebwerke aber laufen im Leerlauf. Nun ziehen sich die halbvollen Kraftstoffbehälter zusammen. Der Unterdruck wird so stark, dass selbst starke Kraftstoffpumpen den Kraftstoff nicht mehr fördern könnten.

Lehmann ist ein erfahrener Pilot. Er weiß, wie lange es dauert, bis die Triebwerke aus der Leerlaufdrehzahl hochgefahren sind und Schub liefern, er weiß, dass ausgekühlte Triebwerke noch einige Sekunden länger brauchen. Geschätzter Maximalwert 18 Sekunden. Als die V1 das Voreinflugzeichen DN in 400 Metern Höhe überfliegt, gibt der zweite Pilot Kurt Bem-



Warten auf die V1: Die Maschine befindet sich im Sinkflug, um in weniger als 100 Metern den Platz zu überfliegen. Fritz Freytag (re. neben Baade) hatte gerade die Geschwindigkeitssteigerung auf 600 km/h verboten. Johannes Barz von der Pfl (mit Schirmmütze, re. neben Freytag) konnte die sofortige Rückkehr der Maschine zum Platz gegen Baade durchsetzen mit dem Hinweis, dass Freytag und nicht Baade bei einem möglichen Unfall seinen Kopf hinhalten müsse.

me die Koordinaten durch. Wahrscheinlich, weil Willi Lehmann die rechte Hand an den Reglern der Triebwerksanlage hat (der Knopf für die Sprechfunkanlage befindet sich auf der rechten Seite des Steuerhorns, nur Bemme hat den rechten Daumen frei). Alle warten auf den Schub, doch der kommt nicht. Nach dem Überflug des DN-Zeichens in 400 Metern Höhe ist die V1 noch zirka 16 Sekunden in der Luft, dann schlägt sie auf die Erde auf und explodiert. Wenn Lehmann wirklich kurz vor dem DN-Zeichen Gas gegeben hat (weil Bemme über Funk antwortete), dann war die Kraftstoffanlage defekt.

Welche Möglichkeiten hatte die Besatzung, um das Abkippen abzuwenden? Als in der Umsetzungsphase vom Sinkflug zum Horizontalflug in 400 Metern Höhe und bei einer Geschwindigkeit von etwa 240 km/h der Schub ausblieb, hatte Willi Lehmann drei Möglichkeiten: Erstens, das Flugzeug irgendwie halten und warten, ob doch noch Schub einsetzt. Zweitens, die Nase herunter nehmen, so die Fahrt erhöhen und eine Bauchlandung versuchen. Drittens, auf der Stelle den Schleudersitz betätigen und Heerling und Eismann dem sicheren Tod überlassen.

Bekanntlich arbeitet das Gehirn in Gefahrensituationen besonders schnell. Die letzte Möglichkeit schied von ganz allein aus. Die Bauchlandung konnte er wiederum Baade und den Flugzeugwerkern nicht antun. Eine Bauchlandung hätte auch die Besatzung bei dieser Geschwindigkeit und dem Gelände sicherlich nicht überlebt. Es blieb nur die Möglichkeit "Hände am Steuer lassen und auf einsetzenden Schub warten", zumal das Flugzeuggewicht um zirka sechs Tonnen durch verbrauchten Treibstoff leichter geworden war. Das könnte eine Geschwindigkeitsreserve bis auf 210 km/h bedeuten (laut Georg Backhaus hört bei 210 km/h die 152/1 auf, steuerbar zu sein), nach der man immer noch eine Bauchlandung versuchen konnte. Doch wenn das Flugzeug zuvor abkippte, würde es kein Halten mehr geben.



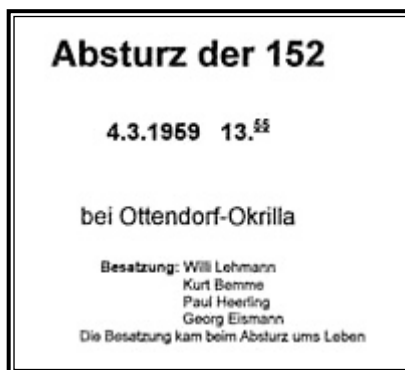
Hauptaufschlagsgrube der 152 V1: Die schweren Teile wie Triebwerke und Hauptfahrwerk liegen nahe der Grube. Die Bruchstücke der Kanzel sind weit voraus geschleudert worden. Die meisten Teile des Flugzeuges liegen auf einer Fläche von 170 mal 90 Metern verstreut. Nur wenige Messschriebe der Flugmessaanlage sind auswertbar.

Rechts: Zeitungsmeldung vom Absturz im "Neuen Deutschland" am nächsten Tag.

Die unmittelbar vom Flugzeug überflogenen Zeugen sagen übereinstimmend aus, dass das Flugzeug nicht brannte, die Fahrwerke eingefahren waren, es gerade in der Luft lag und in etwa 250 Meter Höhe

wurden. Ein im Leerlauf befindliches Triebwerk kann von so einem Geräusch nicht eindeutig unterschieden werden, noch dazu von Laien. Ein Zeuge sagte aus, dass die Triebwerke kurz vor dem Aufschlag aufgeheult hätten. Ein Zeuge, der während des Krieges auf einem Flugplatz gearbeitet hatte, sagte aus, dass die V1 so geflogen kam, als ob sie zur Bauchlandung ansetzen würde. Eine Zeugin gab an, dass das Flugzeug kurz vor dem Abkippen über den Bug nochmals kurz die Nase angehoben hätte. Ein anderer Zeuge behauptete sogar, sie sei auf dem Bauch gelandet und dann explodiert. Etwas wirklich Eindeutiges konnte bezüglich der Absturzursache durch die Zeugenaussagen nicht ermittelt werden.

Während der einwöchigen Untersuchung wurden täglich Fragen des aerodynamischen Verhaltens der 152 diskutiert. Chefaerodynamiker Georg Backhaus sagte - was im Gegensatz zu allen bisherigen Annahmen steht - die 152 könne niemals



geflogen kam. Ob die Triebwerke gelaufen sind oder nicht, konnte nicht geklärt werden. Die vom Flugzeug erzeugten Windgeräusche waren so laut, dass sie von einigen Zeugen als Orkan wahrgenommen



Bild links: Nichts als rauchende Trümmerstücke sind vom einstigen Stolz der DDR-Industrie übrig geblieben. Nur 600 Meter hinter Ottendorf-Okrilla stürzte die V1 ins freie Feld.

Bild oben rechts: Zusammengestauchte Tragfläche.

Bild links: Alles in tausend kleine Stücke. Die Unfalluntersuchungskommission erhält nur eine Woche Zeit, um Ordnung in das Chaos zu bringen. Die Teile werden kartografiert, gesammelt und in der Einflughalle ausgelegt. Aus einigen Messschriften und Zeugnisaussagen ließ sich relativ genau der Anflug der V1 rekonstruieren. Das Flugzeug flog kurz vor dem Abkippen nur noch rund 220 km/h.

Bilder (2) links unten: Der Rest der Triebwerke - auf halbe Baulänge zusammengestaucht.

Bild links: Die Reste des Seitenleitwerkes mit Ruderbetätigung. An der Aufschlagstelle konnte an allen Rudern und Lenkungsteilen volle Funktionstüchtigkeit festgestellt werden.

plötzlich auf den Kopf gehen und dabei einen Winkel von 65 bis 70 Grad einnehmen. Dem stünden alle Berechnungen und auch die Windkanalmessungen entgegen. Es sei ein maximaler Sturzflugwinkel von 35 Grad möglich. Selbst wenn der Pilot mit nachgedrückt habe, könne höchstens ein Wert von 40 Grad, unter extremsten Bedingungen vielleicht auch 45 Grad auftreten. Hier wiederum decken sich die Aussagen von Backhaus mit den Zeugnisaussagen, die Angaben von 10 Grad bis 45 Grad gemacht hatten. Aber die Untergurte der V1 steckten am Unfallort in einem Winkel von 70 Grad in der Erde, woraus der steile Absturzwinkel abgeleitet worden war. Eine Erklärung dafür dürfte in der bei der 152 angewandten Schalenbauweise liegen, die eine sehr hohe Festigkeit aufweist. Wenn also die V1 in einem Winkel von 30 Grad auf der Erde aufschlug, fiel sie nicht gleich auseinander. Zuerst stauchte es den Bug zusammen, der hintere Teil des Rumpfes bog sich weiter durch, der Rumpf federte ein, knickte dann nach unten aus und die Untergurte bohrten sich in einem steileren Winkel in den Boden, während die Mittel- und Obergurte unter starker Biegespannung standen, zurückfederten und den oberen Teil des Flugzeugrumpfes weit nach vorn schleuderten.

Sei es wie es sei. Die V1 ist in niedriger Höhe zu langsam geworden und abgestürzt. Die Triebwerke waren bis zuletzt funktionstüchtig. Ob es die Kraftstoffanlage auch war, steht in den Sternen.



Vier Tote mahnen stumm mehr Verantwortungsbewusstsein ein

Spätestens die Trauerfeier am Sonnabend, dem 7. März 1959, machte auch dem Letzten in der Leitungshierarchie klar, dass im Industriezweig endlich klare Weisungsbefugnisse und Verantwortlichkeiten durchgesetzt werden mussten. Der Unfall hatte gezeigt, wie wenig selbst ausgemachte Fachleute des Flugzeugbaus Ahnung von der Problematik des Flugversuchs hatten und wie wichtig es war, die richtigen Leute für solche verantwortungsvollen Aufgaben zu finden. Auch Brunolf Baade zog sich nun zurück und dachte über seine "Hereinrederei" nach, die für die Piloten ja fast Weisungscharakter hatte.

Offiziell sprach Fritz Freytag auf der Trauerfeier von einer unglücklichen Verkettung von Umständen, die im einzelnen nie zu einem Absturz geführt hätten. Aber die meisten dieser Umstände waren hausgemacht. Wieso konnte Baade den Piloten eine 600-km/h-Stufe einreden? Wie kam er dazu, die Flugrichtung nach Leipzig zu bestimmen? Wieso konnten Kröger und Treuter diesen Unsinn nur verzögern, nicht aber verhindern? Sie trugen doch mit Freytag die Verantwortung, nicht Baade. Johannes Barz spricht in diesem Zu-



An solch tragischen Ausgang eines "dazwischengeschobenen Werbefluges zur Leipziger Messe" hatte niemand gedacht.

sammenhang von verkapptem "Führerprinzip" wie einst beim GröFaZ (Größten Führer aller Zeiten) Hitler.

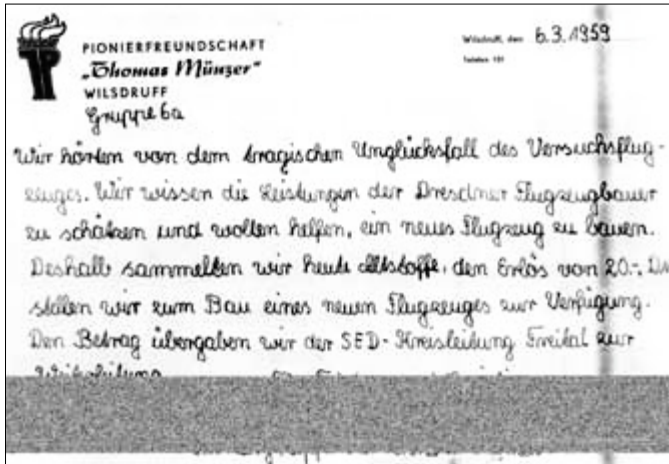
Die uneingeschränkte Macht von Baade hatte sich zum ersten Mal als verhängnis-

voll erwiesen. Die Duckmäuserei von Freytag und einiger anderer hatte wesentlichen Anteil am Unglück. Ein langsames Umdenken setzte nun ein, denn die vier Toten mahnten stumm in die Zukunft.



Sie gaben ihr Leben für einen zweifelhaften Propaganda-Trick: v.l.n.r.: Co-Pilot Kurt Bemme, Flugversuchingenieur Georg Eismann, Flugkapitän Willi Lehmann und Bordingenieur Paul Heerling.

Mit dem geplanten Flug der 152 V1 zur Leipziger Frühjahrsmesse wollte Baade der Welt nicht nur das erste deutsche Düsenflugzeug zeigen, sondern vor allem beweisen, dass er in der Lage war, nach so kurzer Zeit wieder zum internationalen Niveau der Luftfahrtindustrie aufzuschließen. Der anwesende Staatschef Nikita Chruschtschow sollte mit dem Flug endlich zu Kaufverpflichtungen bewogen werden, die seit 1953 immer nur mündlich gegeben worden waren.



TELEGRAMM		DEUTSCHE POST	
VGB FLUGZEUGWERKE		DRESDEN N 2	
Aufgegeben am 6.3.1959		Erlaubnisnummer Dresden	
Zutelegraph		Eing. 6. MRZ 1959	
Dresden 22		224/206	
Telegramm an OTTENDORFKRILLA 36/35 4 1959			
600 JUNGE PIONIERE UND SCHUELER SPRECHEN IHRE TIEFSTE ANTEILNAHME AN DEM TRAGISCHEN UNGLUECK WELCHES UNSERE JUNGE FLUGZEUGINDUSTRIE HEUTE GETROFFEN HAT AUS WIR SPENDEN EINEN MONATSBEITRAG 60 DM ZUM BAU EINER NEUEN 152 *			
Für deutsche Rücklagen		VGL 600 60 152 24	

Viele Kinder in Dresden und Umgebung hatten die 152 am 4. März fliegen sehen. Wie ein Lauffeuer hatte sich dann der Absturz beim Landeanflug verbreitet. Fleißig sammelten ganze Schulklassen nun Geld für den Bau einer neuen 152. Denn ein Dresden ohne Flugzeugbau konnten sie sich nicht vorstellen.

Bild links Mitte: Die Trauerfeierlichkeiten fanden am Sonnabend, dem 7. März 1959, in der Einflughalle des Flugzeugwerkes statt. Die Dresdner Philharmonie spielte unter der Leitung von Nationalpreisträger Prof. Heinz Bongartz den Trauermarsch von Ludwig van Beethoven. Es schlossen sich die Reden von Werkleiter Rentsch und Parteisekretär Janke an.

Bild oben rechts: Nach der Feier im Werk setzte sich der Trauermarsch um 10.30 Uhr in Richtung Neuer Friedhof in Bewegung. Die Trauerrede auf dem Friedhof hielt Chefkonstrukteur Freytag.

Eine zweite 152 stand nach dem Absturz der V1 nicht zur Verfügung. Schlimmer konnte es also nicht kommen: Eine ganze Besatzung verloren; keine Ahnung von den wirklichen Absturzursachen; keine weitere Maschine zum Austesten der Absturzursache und erst recht nicht zum Fortführen der Versuchsflüge. Baa-de hatte alles auf eine Karte gesetzt und alles verloren.



Klasse 8 b
Postalosschule Freital
Postalossstr. 2

Freital, den 11. 3. 1959

Kab. Berg

14. MRZ 1959

An die Direktion
des VGB Flugzeugwerk Dresden!

Mit tiefer Bestürzung haben wir, die Pioniere und Schüler der Klasse 8 b der Postalosschule Freital, von tragischen Tode Ihrer vier Mitarbeiter Kenntnis genommen.

Bei unserem Besuch im Flugzeugwerk durch die Jugendbeihilfen konnten wir den Mut Kurt Bannas bei seinen Kunstflugfiguren miterleben. Kurt Bannas war es, der vor uns Jugendbeihilfen in Freital sprach. Er brachte die Degeneration in Gabel auf den Höhepunkt.

Denn es dachte keiner von uns daran, daß wir ihn so schnell verlieren würden. Unsere Pioniergruppe hat dennis die B 152 als Modell gebaut, die seit dieser Zeit unser Klassenzimmer schmückt. An diesem Modell haben wir, dieses vier köhnen Mannern zum Gedankan, zur Zeit einen schwarzen Flor befestigt.

Gleichzeitig versprechen wir, fleißig zu lernen, damit wir blühliche Facharbeiter werden, um später die Technik zu meistern.

Ihnen bereit!

Der Gruppenrat:
*Dirkeld Klumbl
Volker Kainz
Keller Helmut
Ludwig
Dietrich*

Die Klasse 8 b
Genl. Freytag