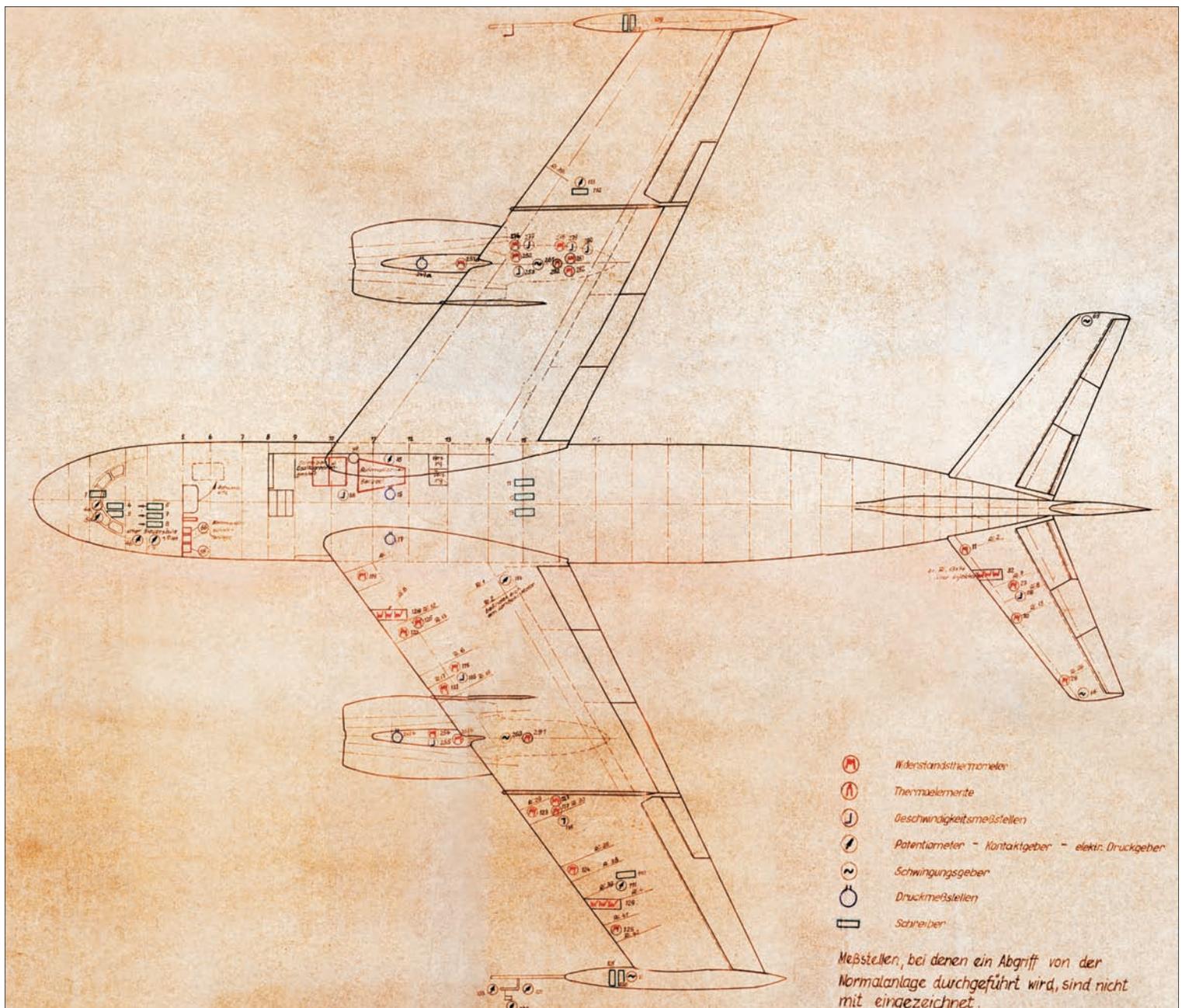


Baade: „Bis 20. Februar 1959 muß die 152 V1 flugklar sein!“

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,

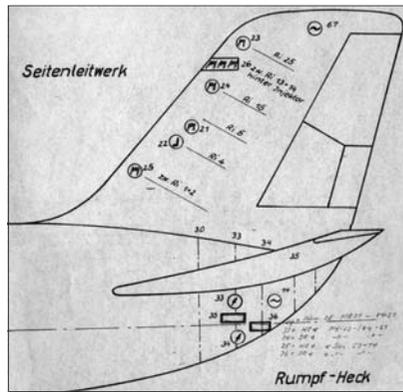
Diesen Meßstellenplan vom 17. Juli 1958 stellte Flugversuchingenieur Günther Wegener zur Verfügung. Die 152 V1 besaß 150 Meßstellen, die alle Flugdaten bis hin zu Flatterschwingungen auf Schreibern festhielten.

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 Machtantritt sollte die DDR Aushängeschild eines modernisierten Sozialismus werden. Das paßte sicher nicht allen im Kreml in den Kram. Außerdem erzeugte die neue Offenheit



In der Nähe der Ruder und im Rumpfeck saßen Meßgeber für die Aufnahme der Strömungsgeschwindigkeit, der Oberflächentemperatur und ganz außen an den Leitwerkskapfen 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/I V1 rollt auf der Betonplatte vor der Einflughalle einen Kreis, um rückwärts in die Halle geschoben zu werden (Sept. 1958).

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

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-

