

Die Staatsführung hält den Absturzbericht streng geheim

Kein Mensch durfte erfahren, daß staatliche Behörden einen Propagandaflug über das Leipziger Messegelände für ein Flugzeugmuster genehmigt hatten, das noch weitgehend unerprobt war. Das hätte eine Welle der Empörung in der breiten Öffentlichkeit ausgelöst. Dennoch mußte der Unfall

untersucht werden. Deswegen befahl Walter Ulbricht, daß die Unfalluntersuchung innerhalb einer Woche abgeschlossen werden müsse und keine Schuldfrage gestellt werden solle. Um sicher zu gehen, daß Ministerien, HAZL und PFL ungenannt blieben, redigierte die HAZL den Absturzbericht.



Nach der Meldung des Voreinflugs durch die Besatzung der 152 V1 warteten alle am Startkontrollpunkt gespannt auf den Überflug der Maschine. Doch sie kam nicht. Chefpilot Karl Treuter rief die DM-ZYA wieder und wieder. Keine Antwort. Da stieg plötzlich ein schwarzer Rauchpilz in der Richtung, aus der das Flugzeug kommen mußte, auf. Fünf bis sechs Sekunden später hörten alle einen Knall mit anschließendem dumpfen Grollen. Karl Treuter ahnte Schlimmes. Er rannte zu seiner IL-14 „DM-ZZB“, um sich und den ratlos Herumstehenden Gewißheit zu holen. Da die 152 V1 ja vielleicht

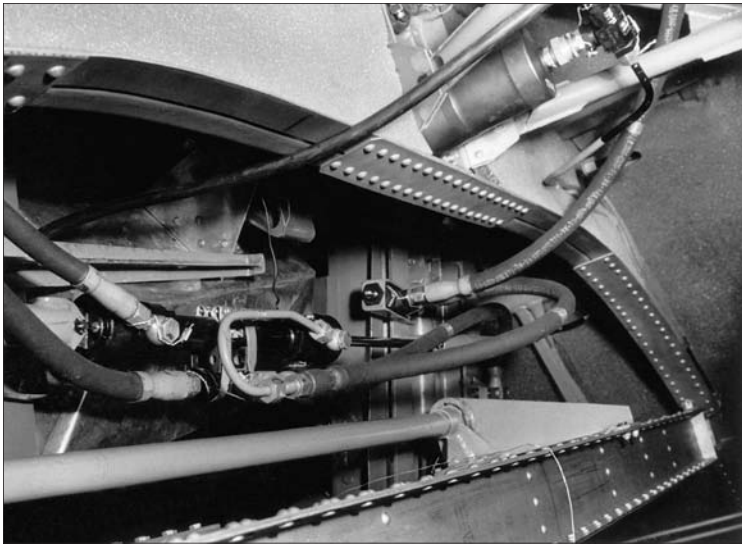
Für den Ernstfall war die 152 V1 mit Schleudersitzen für die beiden Piloten ausgerüstet. Die übrigen Besatzungsmitglieder mußten das Flugzeug über die Notausstiegs Luke am Boden vor dem Bugfahrwerk verlassen. Dabei mußte das Fahrwerk allerdings eingefahren sein, ansonsten würden die Aussteigenden vom Fahrtwind auf den Fahrwerksschwinghebel gedrückt und getötet. Es gab auch noch sechs Notausstiegsfenster.

doch noch auftauchen könnte, legte er einen Kavaliertart hin und zog die Maschine sofort weg von der Piste. Er flog seitlich neben der Einflugschneise in die Richtung des Rauchpilzes. Wenige Minuten später war er zurück mit der Nachricht, daß nichts mehr zu retten sei. Die zunächst wie versteinert dastehenden Flugzeugwerker schüttelten ihre Angststarre ab, kletterten in die Autos und fuhren zur Unfallstelle, um das Unfaßbare mit eigenen Augen zu sehen sowie alles zu bergen, was Aufschluß über die Ursache geben könnte.

In Brunolf Baades Kopf stoben wie wild die Gedanken durcheinander. Was

war passiert? Was war schief gelaufen? Was wird aus der Messe? Was aus den Verkaufsverhandlungen? Was aus seinem Vortrag? Wird man ihn zur Verantwortung ziehen? Wo liegt seine Schuld? Er riß sich zusammen. Er mußte jetzt Anweisungen geben. Ihm fiel nichts Vernünftiges ein. Doch, er ließ Mullbinden kaufen, um mit ihnen die Unfallstelle in Planquadrate einzuteilen, um das Ganze später aus der Luft fotografieren zu können. Das hatte er so in der Sowjetunion einmal gesehen.

Als die ersten am Unfallort eintrafen, bot sich ihnen ein furchtbar klägliches Bild. Vom Flugzeug war außer tausend



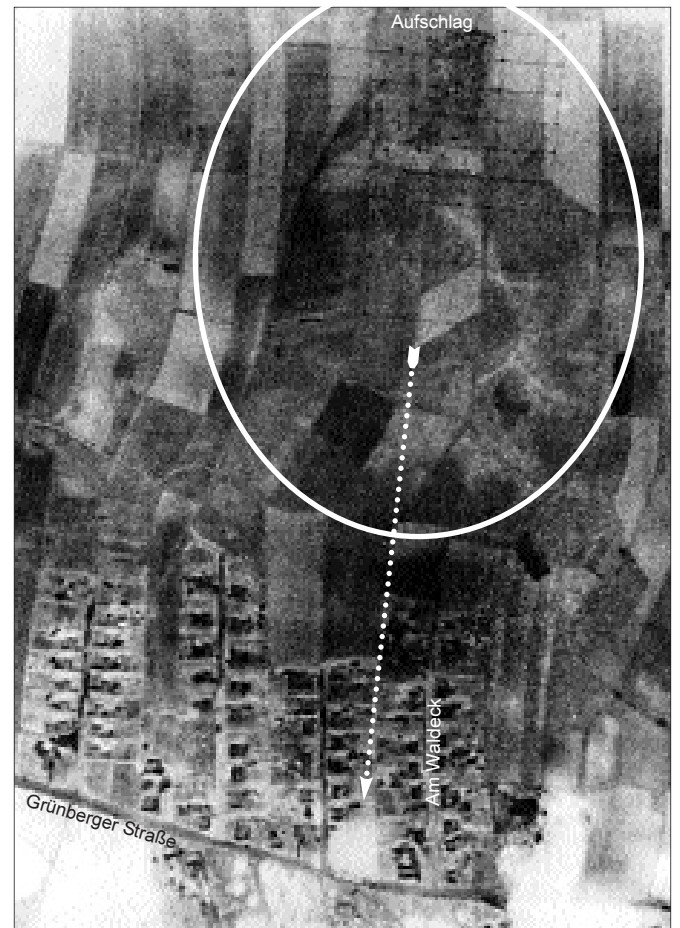
kleinen Stücken nichts zu erkennen. Irgendjemand hatte die Körper der Toten bereits mit Fallschirmresten zugedeckt. Die Feuerwehr löschte ein paar kleinere Brände. Die Flugzeugwerker suchten in der Zwischenzeit nach Hinweisen auf die Absturzursache. Eigentlich war die 152 V1 ja mit zig Schreibgeräten ausge-

rüstet gewesen, die den gesamten Flugverlauf aufzeichneten. 150 Meßstellen hatten Daten geliefert. Steuerschreiber hatten jede Bewegung der Ruder zeitlich registriert, dazu alle Bewegungen des Flugzeugs, die Schübe, die Abgastemperaturen. Einzig die Bordgespräche der Besatzungsmitglieder waren nicht

Die Schleudersitzanlage in der V1 mit Dachverriegelung und hydraulischer und pneumatischer Auslösung sowie Schleudersitztraverse. Rechts der Schleudersitz Kurt Bemmes, ein Umbau aus der MiG-15.

aufgezeichnet worden. Doch die Registriergeräte waren alle kaputt. Für einen Absturz waren sie nicht konzipiert gewesen. Wie sollte man da die Wahrheit des Absturzes herausfinden?

Als einer der ersten am Unfallort war Johannes Barz eingetroffen. Barz hatte schon viele Flugunfälle untersucht. Be-



Die Absturzstelle der V1 in der Ortslage von Ottendorf-Okrilla, 1.200 m südlich vom Voreinflugzeichen DN und etwa 600 m von der Dorfkirche entfernt. Das Trümmerfeld ist 250 x 275 m breit. Es hätte auch die Siedlung an der Grünberger Straße treffen können.

Das Fallschirmbeladen.

reits beim Eintreffen war ihm klar, daß hier ein steiler Absturz mit Aufschlagsbrand vorlag. Das sah er an der Grube, der Größe der Trümmer und ihrer Verteilung um die Aufschlagsgrube. Als erstes teilte er die Leute in mehrere Arbeitsgruppen ein entsprechend den zu untersuchenden Gebieten, die da waren: Augenzeugenvernehmungen, Flugüberwachungsgeräte, Fremdkörper, Hydraulikanlage, Überwachungsgeräte für Zelle und Triebwerk, Rudergestänge, Be-