

Absturz des Versuchsflugzeuges »B 152«

5. März 1959

Information Nr. 69/59 – Bericht über den Absturz des Versuchsflugzeuges »B 152« am 4. März 1959

Quelle

BArch, MfS, ZAIG 177, Bl. 1–2 (2. Expl.).

Serie

Informationen.

Verteiler

Kein Nachweis für externe Verteilung – MfS: Wolf, Ablage.

Vermerk

Im Verteiler hinter 3. [Exemplar] »Reserve« in Steno »vernichtet«.

Von unseren Mitarbeitern im VEB Flugzeugbau Dresden-Klotzsche¹ wird über den Absturz und die möglichen Ursachen Folgendes mitgeteilt:²

Es handelte sich um den 2. Probeflug der »B 152«, der ursprünglich schon für Sonntag, den 1.3.1959 angesetzt, dann aber nicht durchgeführt, sondern überraschend für den 4.3.1959 neu festgelegt wurde. Die Gründe für diese Terminverschiebung sind noch nicht konkret bekannt.

Da zum vorgesehenen Zeitpunkt (am 4.3.1959 um 9.00 Uhr) der Luftraum gesperrt war, startete die »B 152« in den Mittagsstunden des 4.3.1959 nach Freigabe des Luftraumes.

Der Start sowie auch der Flug bis zum Absturz kurz vor der Landung verliefen einwandfrei. Die »B 152« befand sich 50 Minuten in der Luft und hatte teilweise eine Flughöhe bis zu 6 000 m. Auch die Funksprechverbindung funktionierte einwandfrei; die letzte Verbindung bestand zehn Sekunden vor dem Absturz, als die Anflugerlaubnis für den Flugplatz erteilt wurde. Irgendwelche Mängel wurden bis zu diesem Zeitpunkt nicht durchgegeben.

Berichten von Augenzeugen aus Ottendorf-Okrilla³ zufolge, sei der Flug selbst bis kurz vor dem Absturz normal gewesen (die Flughöhe betrug zu diesem Zeitpunkt ca. 400 m), aber aus den Antriebsaggregaten hätten sie Stichflammen (brennende Auspuffgase) gesehen. Ein stärkerer Neigungswinkel zur Erde sei erst kurz vor dem Aufprall festzustellen gewesen. Die Augenzeugen berichteten weiter, nur einen einzigen Knall gehört und eine Art Funkenregen mit anschließender Rauchwolke gesehen zu haben, woraus man schließen kann, dass die »B 152« erst durch den Aufprall explodierte. Auch die Tatsache, dass einzelne Teile des vollkommen zerstörten Flugzeuges bis zu einem Umkreis von 400 m in Flugrichtung gefunden wurden, lässt diese Vermutung zu.

Über die Ursachen des Absturzes besteht noch keine Klarheit. Aus dem Abnahmedokument ist ersichtlich, dass die Enteisungsanlage des Flugzeuges noch nicht funktionierte und dass auch noch keine vollständige Bodenabnahme des Flugzeuges erfolgte.

Nach den Begleitumständen zu urteilen ist es auch sehr wahrscheinlich, dass die »B 152« noch nicht 100%ig startklar war und der 2. Probeflug eine überstürzte Maßnahme darstellte. So wurde z. B. von der Absicht gesprochen, nach Leipzig zu fliegen, vermutlich um im Flugzeug die Großkundgebung zu überfliegen (was über dem Werkgelände in 100 m Höhe probiert werden sollte).⁴

Die Werkleitung hält eventuell Materialfehler, menschliches Unvermögen (Versagen des Piloten) oder Sabotage für möglich.

Die Untersuchungskommission hat ihre Arbeit aufgenommen.

¹

Nachdem im Dezember 1954 vom Politbüro der SED in Abstimmung mit der Sowjetunion der Aufbau einer Flugzeugindustrie in der DDR beschlossen worden war, wurde 1955 der VEB Flugzeugwerke Dresden in Dresden-Klotzsche gegründet. Innerhalb von drei Jahren entstand die VVB Flugzeugbau, deren Kernbetrieb das Flugzeugwerk wurde. Neben dem Lizenzbau der sowjetischen Iljuschin IL-14P wurde hier das Verkehrsflugzeug »B-152« entwickelt, das aber bei seinem zweiten Testflug abstürzte. Die 152, auch als Typ 152 oder Baade B-152, Dresden 152, Typ 152, VEB 152 oder VL-DDR 152 bekannt, war das erste in den 1950er-Jahren entwickelte deutsche

Passagierstrahlflugzeug und das wichtigste Projekt des Flugzeugbaus in der DDR. Alle weiteren Entwicklungen des Dresdner Flugzeugwerkes gelangten aufgrund technischer Mängel bzw. wegen fehlender Absatzmöglichkeiten nie bis zur Serienfertigung. Das Werk verlegte sich nach Beendigung des Flugzeugbaus im Jahr 1961 auf die Instandsetzung der Flugzeuge der NVA und des Warschauer Paktes.

2

Das Flugzeug B-152 stürzte am 4.3.1959 bei seinem zweiten Testflug in der Nähe von Ottendorf-Okrilla ab. Die Ursachen dafür konnten nie mit aller Gewissheit geklärt werden. Bei dem Absturz kamen die vier Besatzungsmitglieder ums Leben.

3

Die Gemeinde Ottendorf-Okrilla lag im Kreis Bautzen, Bezirk Dresden und gehört heute zum Landkreis Bautzen.

4

Am 4.3.1959 fand in Leipzig eine Großkundgebung anlässlich des Besuches von Nikita S. Chruschtschow in der Messestadt statt, auf der Ulbricht und Chruschtschow gemeinsam auftraten. Um den sowjetischen Parteichef zu beeindrucken und so die Verkaufschancen des Flugzeuges zu verbessern, war ein Demonstrationsflug über dem Messegelände in Leipzig vorgesehen.