

De Boeing van de DDR

Olav Petri

Wat waren de Nederlandser trots op hun Fokker vliegtuigen. Vóór de oorlog al toen het echt een wereldmerk was en daarna opnieuw, want de Friendships en Fellowships deden hun werk prima. Ook de jonge DDR wilde bij de vliegtuigbouw graag een woordje meespreken. Uiteindelijk hadden Duitse ingenieurs indrukwekkende producten geleverd. Helaas hadden de Junckers, Focke Wulfs en zo uiteindelijk oorlogsdoelen hadden moeten dienen. In 1945 was door Amerikaanse en Russische specialisten volop gezocht naar Duitse ingenieurs om al dan niet vrijwillig aan het werk te gaan in Amerika en Rusland. Rusland liet de technici na een aantal jaren vrij en in de DDR wilde de partijleiding van hun kennis gebruik maken voor een eigen vliegtuigindustrie. Straalvliegtuigen voor passagiersvervoer waren in de jaren '50 "in", al was eerst een lange leerweg te volgen geweest. De Britten waren met hun Comet op de markt verschenen, inclusief kinderziektes en ongelukken, Rusland had met de Toepolev, een aangepaste bommenwerper, een succesnummer, Frankrijk vloog met zijn zeer opvallende Caravelle, motoren opzij aan de romp bijvoorbeeld, en Amerika had de Boeing 707 die ook verdacht veel op een bommenwerper leek.

In een documentaire op TV zag ik een aantal jaren geleden hoe het in de DDR is gelopen. Bij Dresden werd hard gewerkt aan een straalpassagiersvliegtuig en in de filatelie zien we in 1957 DDR luchtpostzegels verschijnen die onmiskenbaar, gestileerd, een tweemotorig passagiersvliegtuig tonen.



Ook een qua kleur niet erg aantrekkelijke zegel uit 1958 toont het vliegtuig. Ze konden beter, want in 1956 had de DDR een serie frisse postzegels uitgegeven, gewijd aan hun Lufthansa.



De bouwers werden geplaagd door leveringsproblemen van materialen en door de politiek die hen aanspoorde om snel te werken want de concurrentie kon wel eens groot worden. Oudere broer Rusland keek met argusogen toe.

In december 1958 vond de eerste, uiteraard voorzichtige proefvlucht plaats, de zwakke plekken van een testvliegtuig moeten stap voor stap gevonden worden en zoiets vereist zorgvuldigheid en vooral studie en tijd. Die tijd werd de fabriek niet gegund, want de Leipziger voorjaarsmesse 1959 was –zo besloot de partij – de plek waar gescoord moest worden. Uit Moskou zou partijleider Nikita Chroesjtsjov aanwezig zijn en daar hoorde iets spectaculairs bij, een mooie lage vlucht van dit wonder der techniek, de B 152 (een naam was nog niet gegeven). De fabrieksleiding kreeg aanwijzingen hoe de indrukwekkende lage vlucht moest verlopen. Protesteren hielp niet, de partij heeft altijd gelijk, zoals destijds de leuze luidde.



Het toestel steeg op, maakte een vlucht maar vloog uiteindelijk niet spectaculair over de Frühjahrsmesse in Leipzig. Het toestel stortte namelijk onderweg neer. Vergeefs tuurden de Duitse partijleiders in Leipzig naar de lucht, met gespitste oren luisterde men naar de eerste geluiden van een naderend vliegtuig. Er kwam niets....

Uiteraard werd onderzocht wat er gebeurd was, langzaam kwamen de zwakke plekken van het prototype aan het licht en gemakshalve werd de schuld maar doorgeschoven naar de bemanning die onverantwoorde manoeuvres gemaakt had enz. enz. De ontwikkeling ging wel verder, maar alles liep te langzaam en in het buitenland ging het voorspoediger. Een duidelijke suggestie uit het Kremlin deed de rest. Van latere prototypen zijn delen te zien in een museum in Duitsland.

De luchtpostzegels zijn nog een tijd in gebruik gebleven en het opjagen van vliegtuigbouwers, nu om financieel gewin, komt nog steeds voor, zoals blijkt uit de serie Boeing 737 Max die nu, oktober 2019, om begrijpelijke redenen aan de grond staat.