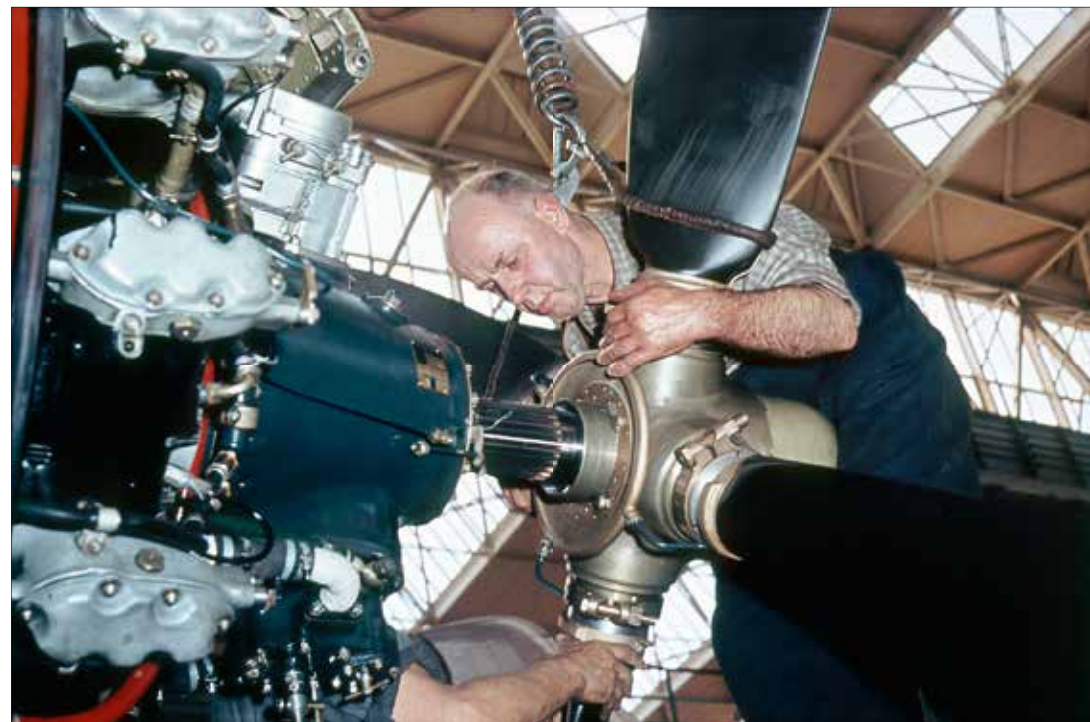


# Mit der 80. Maschine wird die IL-14-Produktion eingestellt

Die wohl meisten kursierenden Gerüchte und Legenden ranken sich um die reduzierte Stückzahl der IL-14P und um die „vorfristige Verschrottung ihrer Bauvorrichtungen“. Angeblich wollte China ja noch 200 Flugzeuge kaufen, auch Syrien, Ägypten und einige südamerikanische Länder sind im

Gespräch. Fakt ist, daß das Verkaufspotential bei der deutschen IL-14P nicht wirklich ausgeschöpft wurde. Einmal, weil das Flugzeug sich als langlebiger erwies als anfangs gedacht. Zum andern, weil die Technocommerz ihrer Aufgabe – Flugzeuge zu verkaufen – nicht wirklich nachkam.

Flugzeugwerke benötigen dringend eine gut laufende Serienproduktion, um die riesigen Kosten für die Neuentwicklung von Flugzeugen stemmen zu können. Die IL-14 sollte für den Dresdner Flugzeugbau diese Rolle spielen. Doch die staatliche Planwirtschaft blamierte sich in der DDR in einemfort. Besonders in der Luftfahrtindustrie erreichten die staatlich verordneten Pläne nicht mal eine Halbwertszeit von einem Jahr. Der erste Plan vom 4. Dezember 1954 sah die Produktion von 540 Flugzeugen des Typs IL-14P bis 1960 vor. Bereits im Dezember 1955 senkte die Vfi diese Planzahl auf 90 Flugzeuge ab, wenn der Absatz gesichert werden kann auch mehr oder eben auch weniger. Am 29. Mai 1956 ist dann von 135 Flugzeugen die Rede. Am 11. Januar 1957 und am 6. Mai 1957 wurden die Planzahlen „korrigiert“, um am 18. Juni 1957 kom-



Ab sofort wird der Absatz nicht mehr geplant, sondern Kontakt zu möglichen Kunden aufgenommen. Die Technocommerz organisierte über die Botschafter in China, Vietnam und Korea einen Flug nach China für den 26. November 1958. Schon am 4. November 1958 hatten die

Piloten Lehmann und Güttel die zwei Dresdner IL-14P DM-ZZY und DM-ZZZ, nach Peking geflogen, wo sie an die chinesische „Minhaiduy“ übergeben wurden. Nun sollte es um größere Stückzahlen gehen, denn die Verkehrsbedürfnisse Chinas waren immens. Oberinge-

Wenn die 206 kg schwere Luftschaube angesetzt wird, brauchen die Monteure einen Kran.

Die 80. Maschine ist am 24. September 1959 fertig für das Einfiegen.



Der Rumpf der 50. IL-14P wird im Werk Dresden-Nord der Helling entnommen.

plett umgestoßen zu werden. Die IL-14 soll jetzt so schnell wie möglich auslaufen, um Platz zu machen für den Serienbau der „152“, von der die neue Variante Zwei mit neuem Fahrwerk in Serie gehen soll. Im Herbst 1958 tritt plötzlich die Armee von ihren zehn bestellten IL-14 zurück, wodurch die Verantwortlichen der Luftfahrtindustrie endlich mit der Nase darauf gestoßen werden, sich gefälligst selbst um den Verkauf ihrer Flugzeuge zu kümmern, und das nicht mehr der Kooperationszentrale oder der Technocommerz in Berlin allein zu überlassen, wo die bürokratischen Hürden besonders groß sind.

