

Die Musterprüfung qualifiziert den deutschen IL-14-Nachbau

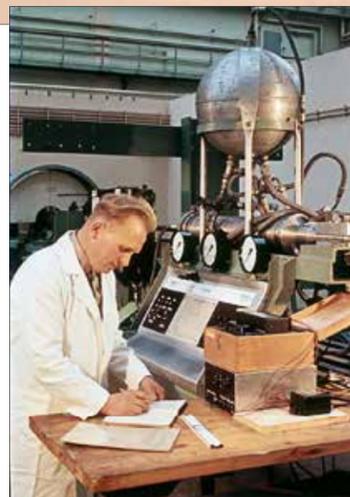
Gleich mit fünf Flugzeugen geht die Erprobungsmannschaft die anstehende Musterprüfung der im deutschen Nachbau stehenden IL-14P im Juli und August 1957 an. Je nach Verfügbarkeit stehen die DM-ZZB, die DM-SAA, die SP-LNG, die „445“ und die DM-SAC für das Erprobungspro-

gramm bereit. Das Entwicklungswerk 801 zeichnet zusammen mit der Pfl (Prüfstelle für Luftfahrtgerät) für die Musterprüfung der 26-sitzigen IL-14P verantwortlich. Bei dieser intensiven Prüfung bleibt es nicht aus, daß auch über die Reife der sowjetischen Konstruktion geurteilt wird.



Bei der Musterprüfung muß das jeweilige neue Flugzeugmuster den Nachweis erbringen, daß es sich in allen Belangen so verhält, wie es den gegebenen Luftfahrtnormen entspricht. Erst dann darf es entsprechend seinem Einsatzzweck am Luftverkehr im Land oder auch international teilnehmen.

Da die IL-14P schon lange im Einsatz stand und die Prüfung sich nur auf den Nachbau in der DDR bezog, mußte im Prinzip nur noch der Nachweis erbracht werden, daß sich die deutsche Variante genauso verhält wie das bereits zugelassene sowjetische Original. Dafür hatte das Flugzeug-Entwicklungswerk 801 zusammen mit der Prüfstelle für Luftfahrtgerät (Pfl) einen Themenplan erar-



Während im Hintergrund die DM-ZZB zum Meßflug startet, wird gerade im Vordergrund eine IL-14P angekettet, um den Standschub zu messen. Bei langsamen Propellerflugzeugen wie der IL-14 ist der Propellerschub immer wesentlich größer als die Motorleistung. Bei der IL-14 sind es 2.850 kg Standschub bei nur 1.900 PS Motorleistung wegen der geringen Mach-Belastung bei Maximalgeschwindigkeit.

Die Auswertung der einzelnen Meßergebnisse dauerte oft viele Tage.

beitet, der einerseits die grundlegenden Prüfungen aufzeigte, sich aber andererseits auf das Notwendigste beschränkte, nämlich auf 40 Nachweise.

In der Hauptsache ging es um solche Dinge wie Schwerpunktwägung, Standschubmessung, Leistungsbestimmung, Einmotorenflug, Überziehverhalten, FT-Messungen, Start- und Landemessungen, Stabilität und Steuerbarkeit, all das in quantitativer sowie qualitativer Beurteilung. Dafür waren 47 Flüge geplant, die in 26 Flugstunden absolviert werden sollten. Letztlich sind es nur 41 Flüge geworden, für die aber 34 Stunden und 44 Minuten benötigt wurden.

Für das ganze Programm verantwortlich zeichneten der Chef-Aerodynamiker



Prof. Dr. Georg Backhaus sowie der Leiter der Flugerprobung Willi Lehmann sowie Chefpilot von 801, Karl Treuter, der Leiter der Flugmechanik, Hans Müller, und Georg Eismann als Leiter aller Flugversuchingenieure. Von der Pfl ist Johannes Barz involviert gewesen.

Die Prüfungskommission schreibt am 2. November 1957: „Die Musterprüfung begann auf der ersten 26-sitzigen IL-14



mit der Werknummer 14 803 005 und der Kennung DM-SAA und wurde aus Gründen der Einhaltung der jeweiligen Ablieferungstermine mit den Werknummern 007, 009 und 010 fortgeführt. Die Flugeigenschaften wurden auf der Werknummer 001 (DM-ZZB) geklärt.“

Als erstes wurden die Rolleigenschaften untersucht: „Die Lenkbarkeit ist gut und die Kurshaltung bei Start und Lan-

Die „3. Parteikonferenz“ steigt in Sonnenglanz eingehüllt in den blauen Himmel über Klotzsche. Ein faszinierendes Farbenspiel aus dunstigem Blau und silberner Aluminiumhaut nimmt den Betrachter gefangen.

Die erste polnische Maschine SP-LNG war bei der Musterprüfung auch mit im Rennen um die Gunst der strengen Prüfungskommission.



Die erste in Dresden gebaute IL-14P trug am Anfang auf der Rumpfoberseite ihren Namen 3. Parteikonferenz stolz vor sich her. Einige Umlackierungen später ist die Aufschrift getilgt und nur noch das rote Emblem an der Seite vorhanden. Um die Hitze in der Kabine im Sommer erträglich zu gestalten, hat die einstige DDR-AVF einen weißen Dachanstrich erhalten. In den Dokumenten ist der 28. Juni 1956 der Tag, an dem die DDR-AVF in DM-ZZB umregistriert wurde. In den Flugberichten dagegen fand dies erst im Juli oder sogar August 1956 seinen Niederschlag. Wann die neue Kennung wirklich ans Flugzeug gemalt worden ist, scheint nach so vielen Jahren nicht mehr nachweisbar zu sein.