

Mit jedem neuen Baulos wird die IL-14P immer deutscher

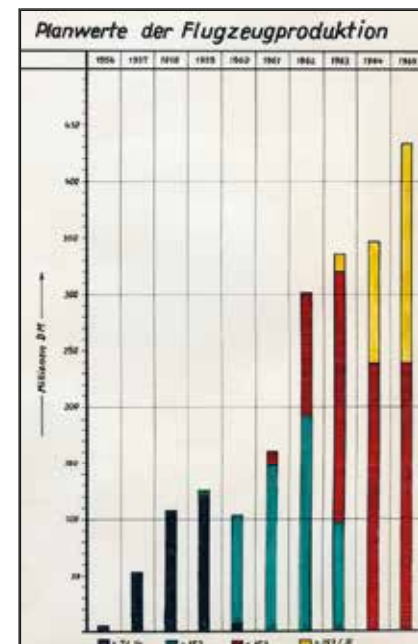
Jede neu geschaffene Produktionseinheit braucht eine gewisse Einlaufzeit, bis sich eine wirtschaftliche Fertigung einstellt, denn Mensch und Material müssen erst eins werden – miteinander verschmelzen – um effektiv produzieren zu können.

Nicht zuletzt deshalb mußten die Stückzahlen der einzelnen Baulose so festgelegt werden, daß sich schnell eine hohe Einlaufkurve ergab. In diesem Sinne ist der IL-14-Nachbau das Eindringen der Produzenten in die Besonderheiten der IL-14.

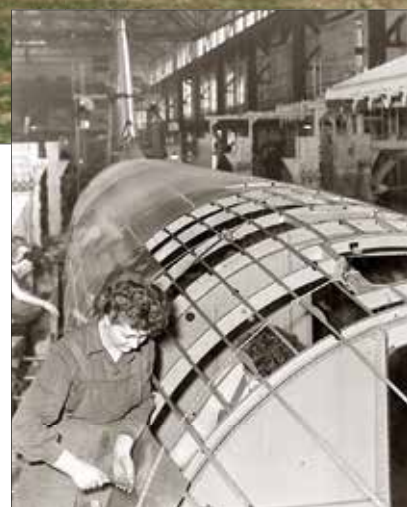
Die Baulose der IL-14P

Baulos	Stück	Flugzeuge
1. Los	2	DM-ZZB, 411
2. Los	2	437, 400
3. Los	3	DM-SAA, 421, 445
4. Los	3	DM-SAB, SAC, SP-LNG
5. Los	3	SP-FNM, DM-SAD; SP-LNH
6. Los	5	SP-LNI, LNK; DM-SAE, SAF, SP-LNL
7. Los	6	SP-LNM; DM-SAG, SAH, 401, 403; DM-SAI
8. Los	7	DM-SAK, 475; DM-SAL; 485, HA-MAD, MAE, MAF
9. Los	9	433, 444, HA-MAH, MAI; 482; 007, 008, LZ-ILC, ILD
10. Los	10	LZ-ILE bis DM-ZZU
11. Los	10	DM-ZZV bis -ZZP
12. Los	10	DM-ZZQ bis 45
13. Los	10	YR-ILJ bis 002
14. Los	10	nicht mehr gebaut

als Lufttaxi und den beiden Kunstflugmaschinen „Zlin 126“ belegt. Die 801-Werkmaschine DM-ZZB startete noch mit der alten DDR-Kennung DDR-AVF – warum die ursprünglichen DDR-Kennung von der ICAO nicht anerkannt wurde und in „DM-xyz“ umgewandelt wurde – darüber kann nur spekuliert werden. Aber der Alleinvertretungsanspruch der BRD und die Nichtanerkennung der DDR-Hoheit könnten da durchaus eine Rolle gespielt haben, zumal



Die ersten drei Baulose der IL-14P mit insgesamt sieben Flugzeugen sind vollständig aus Lieferungen der Sowjetunion bestritten worden. Die drei Lose dienen 1.) der Einarbeitung der Arbeiter auf die einzelnen Arbeitsgänge; 2.) der Vervollständigung aller Betriebsmittel; 3.) der Beseitigung von Unstimmigkeiten in den Arbeitsaufträgen und Zeichnungen; 4.) dem Kennenlernen der Technologie zur Einführung eines Taktsystems in der Serienproduk-



Bei diesem idyllischen Anblick vergißt man leicht, daß der Flugzeugbau in erster Linie eine riesige Industrie war.

Der beginnende Serienbau im Werk Dresden-Nord gab der nachwachsenden Jugend beste Chancen für einen ausreichenden Verdienst. Dem Leichtmetall Dural standen Frauen aufgeschlossen gegenüber.

tion; und 5.) für die spätere Einführung von technisch begründeten Arbeitsnormen für eine ökonomische Produktion. Die Produktion des 1. Bauloses beruhte auf geschätzten Normen, Materialverbräuchen und Transportwegen. Ab dem 2. Baulos sollte die Fertigungsqualität der sowjetischen Mustermaschine erreicht sein, und mit dem 3. Los so etwas wie die Nullserienproduktion abgeliefert werden. Von diesen ersten sieben Flugzeugen waren fünf für die Nationale

Volksarmee bestimmt, ein Flugzeug für den Eigenbedarf des Werkes und eines als Prototyp für die Passagiervariante der Deutschen Lufthansa. Dementsprechend ergaben sich die Kennungen für die Maschinen: die fünf NVA-Maschinen bekamen die Kennungen 411, 400, 437, 421 und 445, wobei sie die Einflüge mit den Werkskennungen DM-ZZC, -ZZD, -ZZG, -VAI und -VAJ absolvierten. Die Kennungen ZZE, F und H waren bereits von den Werksmaschinen „Super Aero“



Reparaturen wie hier an der DM-ZZA waren neben dem Serienbau in der Halle 222 tägliche Normalität.

In der Kostenaufstellung rechts wird deutlich, welchen Stellenwert die IL-14P einnahm: Sie sollte wenig kosten und viel einbringen, damit die Neuentwicklungen „152“ und „153“ finanziert werden konnten.

das alte Deutschland in der internationalen Luftfahrt einer der Einflußreichen waren. Diese sechs Flugzeuge waren im Prinzip zur gezielten Einarbeitung da. Das Siebente dagegen war das erste Flugzeug, das den Anforderungen des zivilen Luftverkehrs genügen mußte. Dieses Flugzeug mit der Baunummer 14 803 005 und der Kennung DM-SAA war das erste Dresdner Flugzeug für die Deutsche Lufthansa und das erste mit 26 statt 18 Passagiersitzen.