

Ein erfolgreicher IL-14-Verkauf endet mit dem Abnahmeflug

Flugzeuge zu bauen ist nur die eine Seite des Geschäfts, die andere ist, sie erfolgreich zu verkaufen. Da gehört vielleicht sogar noch mehr dazu. Da der Flugzeugbau in der DDR von Anfang an als Exportgeschäft angelegt war, bei dem 85 bis 95 Prozent der Flugzeuge ins Ausland verkauft

werden sollten, stand der gesamte Industriezweig von Anfang an unter enormen Erfolgsdruck. Da war natürlich die Freude groß, als zuerst Polen, dann Ungarn, China, Vietnam und nun auch noch Rumänien IL-14P in Dresden orderten. Die deutschen IL-14P waren also von guter Qualität.

Der Verkauf einer so teuren Ware, wie es ein Flugzeug nun mal ist, stellt immer einen Höhepunkt im wirtschaftlichen Geschehen eines Flugzeugwerkes dar. In dem noch sehr jungen Industriezweig der DDR war es dazu noch eine wichtige Bestätigung der geleisteten Aufbauarbeit, so daß in besonderer Weise über diese Verkäufe an die Deutsche Lufthansa und noch viel mehr an ausländische Kunden in Presseeurzeugnissen berichtet wurde. Deshalb soll hier einmal ein Bericht von der DM-SAB (Werknummer 14 803 008) aus dem Dresdner Archiv in leicht gekürzter Form wiedergegeben werden:

Ein Abnahmeflug ist kein „Reiseflug“. Bei ihm werden dem Kunden die Flugleistungen oft bis zu ihren Grenzen vorgeführt. Mit kritischen Augen prüft der Abnehmer jede Einzelheit und damit die in jeder Werkstatt geleistete Arbeit. Von ihrer Güte hängt die Flugsicherheit und damit das Leben von Menschen ab.

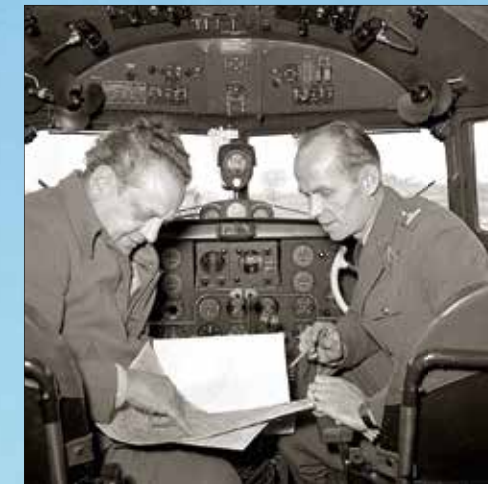
Nirgends besitzt die Erprobung eine solche Tragweite wie in der Flugzeugindustrie, deren Erzeugnisse sich im dreidimensionalen Raum bewegen. Alle Flugzeuge, egal ob Prototyp oder Serienmaschine, unterliegen einem indivi-



Übergabe der TAROM-Maschine YR-ILI durch Chefpilot Karl Treuter (Mitte) an ihre zukünftige rumänische Besatzung mit TAROM-Chefpilot und mehrfachen „Flugmillionär“ Josif Moraru (links neben Treuter), Flugkapitän Constantin Conea (re.), Bordmechaniker Gh. Manolache (2.v.l.) und Bordfunker Emil Rotaru (2.v.r.) Ende Mai 1959. Übergeben werden die Prüfatteste, Unterlagen für Zelle, Triebwerke, Bedienungsanweisungen, Listen für Zubehör und Ersatzteile. Mit im Bild auch die deutschen Flugversuchingenieure Dieter Heeger und Günther Wegener sowie die Vertreter beider Finanzabteilungen. Das Flugzeug YR-ILI war auf 30 Passagiersitze erweitert worden.



Chefpilot Karl Treuter demonstriert, wie ungewöhnlich weit das Querruder gedreht werden kann.



Pilot Fritz Kurzhals (li.) weist seinen polnischen Kollegen für den Übergabeflug ein.



Auch die Funkausrüstung wird Schritt für Schritt an den polnischen Funker übergeben.

duellen Erprobungsprogramm, bevor die Flugzeuge das Werk verlassen. Erst wenn dieses Programm erfolgreich durchgeführt und die Abnahme der Maschine erfolgt ist, wird sie dem Kunden ausgehändigt. Nach menschlichem Ermessen sind damit für die Betriebssicherheit des Flugzeuges alle Voraussetzungen gegeben. Tatsächlich gibt es heute im Luftverkehr kaum noch Flugunfälle durch ein Versagen der Maschine, sofern alle Sicherheitsmaßnahmen eingehalten werden. So haben die Aero-

flot und die SAS seit Jahren viele Millionen Fluggastkilometer nahezu unfallfrei geflogen.

Nach dem Abschluß der Flugerprobung wird am Flugzeug noch einmal eine genaue Endkontrolle durchgeführt und die sich daraus ergebenden Arbeiten erledigt. Erst dann wird das Flugzeug den Vertretern des Abnehmers zur Durchsicht und Überprüfung zunächst in der Halle vorgeführt. Dabei erfolgen an der aufgeböckelten Maschine Funktionsproben von Fahrwerk und Landklappen.

Sämtliche Klappen und Handlöcher werden geöffnet, um Einblick in alle Einzelheiten zu ermöglichen. Bei der Überprüfung verfährt der Abnehmer nach einem festgelegten Schema, um den Wert dieser Abnahme nicht durch eine subjektive und Zufälligkeiten unterworfenen Prüfung zu mindern. Gleichzeitig mit diesem Teil der Abnahme erfolgt eine Durchsicht der zu jedem Flugzeug gehörenden Zubehör- und Ersatzteile auf Vollständigkeit und Zustand (Abdeckplanen, Bremsklötze, Fahrwerk- und Ruderfest-

Die DM-SAB trägt hier im Bild bereits die neue Lufthansa-Bemalung, die ab 1959 eingeführt worden ist.

