

## Das Museumsflugzeug wurde 1958 von den VEB Flugzeugwerken Dresden gebaut.

**Vom Frühjahr 2006 bis zum Sommer 2025 erfolgte der  
Wiederaufbau durch ein Team Ehrenamtlicher.**

Die vom sowjetischen Konstruktionsbüro Iljuschin entwickelte IL-14 kam nach ihrem Erstflug im Juli 1950 in nahezu allen sozialistischen Staaten als ziviles und militärisches Kurz- und Mittelstreckenflugzeug zum Einsatz. Neben der Produktion in sowjetischen Werken fertigten unter anderem die DDR und die Tschechoslowakei Lizenzbauten.

Diese IL-14P aus der Sammlung des Deutschen Technikmuseums wurde 1958 im VEB Flugzeugwerke Dresden gebaut. Sie kam zunächst als Schul- und Fallschirmspringerflugzeug bei der Nationalen Volksarmee zum Einsatz und wurde 1965 zum Luftbildflugzeug umgebaut. Nachdem sie 1983 kurzzeitig für die DDR-Fluggesellschaft Interflug flog, nutzte das Ministerium für Staatssicherheit sie ab Dezember 1983 als Bodentrainer für Anti-terrorübungen. Nach dem Fall der Mauer 1989 stand das Flugzeug bis 1992 ungenutzt im Freien und wurde durch Vandalismus erheblich zerstört.

Seit 2006 restaurieren rund 20 Ehrenamtliche, darunter ehemalige Piloten, Mechaniker und Ingenieure der Interflug, die IL-14 im Auftrag des Deutschen Technikmuseums in einem Hangar des Flughafens Tempelhof. Ziel ist, das Flugzeug so wiederherzustellen, wie es als Fotoflugzeug genutzt wurde.

### Technische Daten/Technical Data

Flugzeugtyp/Type:	IL-14P
Hersteller/Manufacturer:	VEB Flugzeugwerke Dresden
Verwendungszweck/Purpose:	Schul- & Luftbildflugzeug/ Training & aerial photo aircraft
Baujahr/Construction year:	1958
Antrieb/Propulsion:	2x Schwegow Asch-82 T (je 1900 PS/1397 kW Startleistung/take-off-performance)
Spannweite/Wingspan:	31,70 m
Länge/Length:	21,30 m
Leermasse/Empty weight:	12.200 kg
Insgesamt gefertigt/ Total number built:	um/approx. 3.600 (80 in Dresden)



Die IL-14 während der Vorbereitung für den Transport zum Deutschen Technikmuseum im Jahr 1992.

The IL-14 during preparation for transport to the Deutsches Technikmuseum in 1992.

**VORHER (199x)**

**NACHHER (2025)**

**2011**



**18. Februar 2011:** Der Rumpf der IL-14P ist durch eine hallenartige Abdeckung geschützt, die allerdings nicht beheizt wird. Daher ist das Arbeiten daran im Winter nur beschränkt möglich. Dafür kann es im Sommer recht warm werden. Dann wird lieber außen am Rumpf gearbeitet. Die Arbeiten an den Motoren ruhen zurzeit.



**7. Juni 2011:** Der linke Hauptfahrwerkschacht wird von alter Farbe befreit, gesäubert und neu lackiert. Die rechte Seite bleibt vorläufig, wie sie ist und dient zur Anschauung, wie die Teile links wieder eingebaut werden müssen.



Ingrid Andriessen-Beck©

**27. Juni 2011:** In der Werkstatt wird weiterhin an den Instrumententafeln und den Instrumenten für das Cockpit gearbeitet.



Ingrid Andriessen-Beck©

Von der Höhenflosse müssen mehrere Farbschichten entfernt werden.  
Das ist ein aufwändiger Prozess.



Am **5. Juli 2011** besuchte ein Fernseherteam des RBB die IL-14-Werkstatt in Tempelhof. Mitgliedern der IL-14-Gruppe wurde die Möglichkeit geboten, über das Museumsprojekt in RBB aktuell zu berichten. Wir suchen weiterhin Kontakte und Ersatzteile für unser Flugzeug



... und am 9. August 2011 dreht das Berlin.tv-Team am Hauptfahrwerksschacht



**16. August 2011:** Auch die Kloschüssel wird von alter Farbe befreit und gründlich



**4. Oktober 2011**

interessierte sich der MDR vor allem für die Dresdner Herkunft der IL-14P