



Die gelben Hebel im Cockpit

Jeder Flugzustand, wenn er beibehalten werden soll, erfordert eine bestimmte Stellung der Ruder. Damit der Flugzeugführer nicht dauernd Kräfte aufbringen muss, um diese notwendige Ruderstellung zu halten, werden die Ruder des Flugzeuges ausgetrimmt. Nur im ausgetrimmten Zustand kann der Flugzeugführer auch kurzzeitig andere Aufgaben durchführen, bei denen er die Lage des Flugzeuges nicht ununterbrochen beobachten kann.

Da der Propellerstrahl das Flugzeug mit einem Drall umströmt und dabei unsymmetrisch auf die Seitenflosse trifft, hat diese gegenüber der Längsachse des Flugzeuges einen Einstellwinkel, der bewirkt, dass das Flugzeug im Auslegungszustand, dem Reiseflug, auch bei losgelassenem Seitensteuer geradeaus fliegt. Für alle anderen Flugzustände ist dieser Einstellwinkel nicht passend, so dass vom Flugzeugführer etwas Seitenrudder gegeben werden muss. Im Steigflug, wenn der Propeller besonders stark, oder im Sinkflug, wenn er besonders schwach ist, kann der Flugzeugführer diese Arbeit aber leicht erledigen.

Fällt jedoch ein Außenmotor aus und müssen die beiden anderen auf maximale Dauerleistung eingestellt werden, um das Flugzeug aus niedrigen Höhen weiter steigen zu lassen oder um die Flughöhe halten zu können, ist der notwendige Seitenrudderausschlag und damit die aufzuwendende Kraft sehr groß. Durch Betätigen der „Seitensteuer-Entlastung“ spannt der Flugzeugführer Gummizüge, die einen Teil der aufzuwendenden Beinkraft übernehmen. Nur so kann der notwendige Ausschlag gehalten werden, wenn nach Ausfall eines Seitenmotors eine längere Zeit bis zum nächsten Landeplatz geflogen werden muss. C. Cordes



Die gelben Hebel zur Seitensteuer-Entlastung.

(ps)

Ein Rekordflug mit der Messerschmitt Bf 108 vor 75 Jahren

In diesem Jahr jährt sich zum 75. Mal der Flug der deutschen Pilotin Elly Beinhorn mit einer Messerschmitt Bf 108 B 1 von Deutschland nach Istanbul und zurück, genau 3 470 km. Für die hervorragende Leistung der damaligen Zeit benötigte Deutschlands berühmte Fliegerin 13,5 Flugstunden. Die Leistung ist umso höher einzustufen wenn man bedenkt, dass heute übliche Navigationshilfsmittel, Autopilot und Radar noch nicht zur Verfügung standen. Dieses herausragende fliegerische Ereignis nimmt die Deutsche Post zum Anlass, im August eine Briefmarke herauszubringen.

Warum ist uns das eine kurze Notiz wert? Die Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung betreibt historische Flugzeuge in ihrem Element (hält sie flugtüchtig) und macht dadurch die Öffentlichkeit z. B. an Flugtagen auf diese deutsche technische Geschichte aufmerksam. Eine der wenigen noch erhaltenen Bf 108 „Taifun“ – dieser Name wurde dem Flugzeug von Elly Beinhorn verliehen – gehört zu der kleinen Flotte der DLBS. Am 27. Mai 1993 taufte Elly Beinhorn diese Maschine (Baujahr 1940) auf ihren Namen.

Elly Beinhorn verstarb 100jährig im Jahre 2007. W. Jacob



Elly Beinhorn während der Taufe.

(dlbs)



Ein Eintrag in den Kalender

Zum Vormerken im August: Der Verein ist anlässlich des 60-jährigen Bestehens des Flugsport-Club Neumünster e.V. wieder mit einer Ausstellung auf dem Flugplatzfest vertreten. An zwei Tagen, dem 28. und 29. August 2010, werden wir die D-AQUI und Hugo Junkers dort in Bild, Ton und Exponaten der Öffentlichkeit präsentieren. Zum ersten Mal haben wir einen Flugsimulator dabei, auf dem die Ju 52 wirklichkeitsnah über Neumünster geflogen werden kann. Besucher haben die Möglichkeit, nach jeder Filmvorführung für fünf Minuten unter fachkundiger Anleitung seine fliegerischen Fähigkeiten zu testen. Wir freuen uns auf Sie.

Beginn an beiden Tagen 10:00 Uhr, Ende 18:00 Uhr. Der Eintritt ist frei.
W. Jacob

Wussten Sie eigentlich...

dass unsere Ju 52 eines der wenigen Flugzeuge ist, das schneller rollen **könnte** als es fliegt? Wie ist das zu verstehen? Die D-AQUI ist mit Laufrädern des Airbus A319 ausgerüstet. Diese Haupträder haben eine Zulassung für eine Rollgeschwindigkeit von etwa 350 Km/Std. Damit ist die Kuriosität erklärt, denn im Reiseflug ist unsere Maschine nur 190 km/h schnell.

Diese Räder wurden für die Ju 52 bei der Restaurierung 1985 in Ermangelung verfügbarer Originalaufträger zugelassen, da sie den originalen Haupträdern am ähnlichsten sind. Diese sind zwar etwas schwerer als die alten, dafür aber langlebiger.

W. Jacob



Der Förderverein stellt sich vor.

(ps)



Ein Rad des A319 an „unserer“ Ju 52.

(ps)



Unsere Exponate.

(ps)



Überflug der Ju 52 über Neumünster.

(gd)