

Die alte Dame ist startklar

Sie fliegt immer noch zuverlässig und sicher wie eh und jeh – die Ju 52, genannt „Tante Ju“ – und das nach 78 Jahren.

Wie macht sie das eigentlich? Hugo Junkers und sein Entwicklungsingenieur Ernst Zindel hatten ihr diese Eigenschaften schon in die „Wiege“ gelegt. So konnte die D-AQUI die wechselvolle Geschichte ihres Lebens überstehen.

Historisch die Struktur und die Motoren. Man muss sie verstehen, die 9-Zylinder Kolbenriebwerke, Propeller und die Wellblechbauweise.



Ein Wartungs-Check.

(ps)



Sven Richter prüft eine Bremsscheibe.

(ps)

Und dagegen die hochmodernen heutigen Systeme. Ein Anforderungsprofil dass es nur für ein solches Flugzeug gibt. Es braucht dazu sehr viel Engagement und sicher auch Zuneigung. Gilt es doch ein Stück einmalige Historie zu erhalten und vielen begeisterten Passagieren und Freunden zugänglich zu machen.



Gerd Stelling ist mit dem Ergebnis sehr zufrieden.

(ps)



Für die Landeklappe braucht's drei.

(ps)



Hellmut Brandes wechselt einen Vergaser. (ps)

Heute sorgen die fünf Techniker dafür, dass es so bleibt. Bei einer Mischung aus historischer und moderner Technologie ist das eine ganz besondere, sprich ungewöhnliche Herausforderung. Und dabei darf man nicht vergessen, dass die D-AQUI ein normales Passagierflugzeug ist, das die heutigen Anforderungen, die Bauvorschriften, erfüllen muss. Die fünf sind erfahrene Flugzeugmechaniker, die dazu noch zwei weitere Jahre spezielle Kenntnisse für die Ju 52 erwerben mussten, bevor sie Ihre Lizenz für dieses Flugzeugmuster erhalten haben und die im Abstand von fünf Jahren immer wieder erneuert werden muss. Erfahrung haben die Techniker zwischen 12 und 30 Jahren.

So wird einerseits nach den heute noch gültigen Vorschriften von Junkers gearbeitet und andererseits nach Vorschriften für heutige Flugzeuge, da während der Restaurierung insbesondere neue Instrumente eingebaut werden mussten um den heutigen Anforderungen des Luftverkehrs zu genügen und damit auch weiterhin fliegen zu dürfen. Seit der Restaurierung hat es ferner viele weitere Nachrüstungen gegeben, da diese Technologien ständig weiterentwickelt werden. Dies bedeutet für die Techniker, sich mit den neuen Systemen vertraut zu machen und zu beherrschen. Abgesehen davon, dass dies vom Luftfahrt Bundesamt für einen sicheren Betrieb gefordert wird, kann nur so auch die sprichwörtliche Zuverlässigkeit erhalten werden.



Das Cockpit ohne Instrumente. (ps)



Thomas Grütjen prüft im Cockpit... (ps)



...diese Instrumente. (ps)



Basis für alles ist das System der Kontrollen. Während der Flugsaison von April bis November wird ein sogenannter S-Check täglich durchgeführt. Er beinhaltet z. B. die Ölstandsmessung, Kontrolle der Struktur und der Reifen sowie Reinigungsarbeiten.

Da täglich auch weitere Arbeiten am Flugzeug wie u. a. Tanken, Handhabung des Flugzeugs am Boden, Unterstützung der Besatzung usw. anfallen sowie auch unvorhergesehene Dinge auftreten können, wird die „alte Dame“ während der Flugsaison immer von einem der Techniker begleitet.

Im Abstand von jeweils 60 Flugstunden findet dann die vorgeschriebene Wartungskontrolle, der W-Check, statt. Er beinhaltet diverse Kontrollen der Systeme, Teile- und Ölwechsel, ggf. Reparaturen. In der Regel wird dieser Check, der drei Tage dauert, von vier der Techniker abgearbeitet.

Sehr selten, aber nicht ausgeschlossen, besondere Vorkommnisse. Hier dazu ein Beispiel: Ein Motor zeigt Schwächen und man entscheidet auf einen vorgezogenen Motorwechsel. Nicht immer am passendsten Ort wie vor einigen Jahren. Die D-AQUI landet deshalb in Frankreich auf einem Flugplatz ohne Halle und entsprechende Ausrüstung, aber das Wetter ist hervorragend und lässt deshalb die Arbeit im Freien zu. Also eine besondere Situation, die deshalb besonderes Engagement erfordert. In kurzer Zeit müssen Werkstattwagen, ein Kran, ein Reservemotor und alle Techniker vor Ort gebracht werden. Unter sengender Sonne, fast wie in den Anfangsjahren der Ju 52 Fliegerei wird der Motor innerhalb von drei Tagen gewechselt, nicht zuletzt Dank der genialen Junkersbauweise.



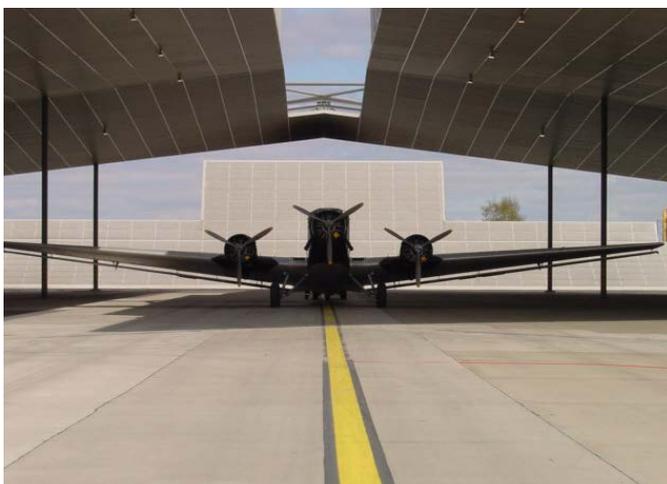
Jörg Hennig arbeitet an einem Motor.

(ps)



Motorwechsel in Epinal/Frankreich.

(he)



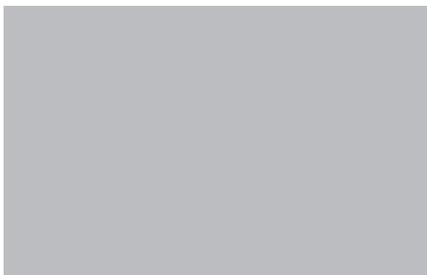
In der Lärmschutzhalle zum Motorstandlauf.

(ps)



Der Standlauf war erfolgreich.

(ps)

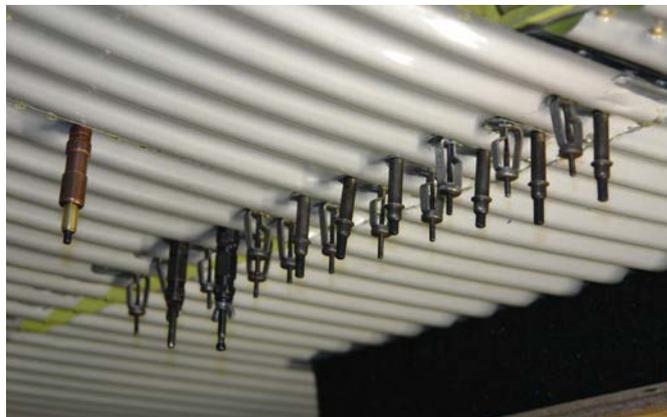


Systematisch steht jedes Jahr die Jahreskontrolle von November bis zum April an. Dies bedeutet 20% einer Überholung der D-AQUI, so dass innerhalb von jeweils fünf Jahren das Flugzeug einmal vollständig überholt worden ist. Das machen im wesentlichen die fünf Techniker, benötigen jedoch für besondere Prüfungen, Reparaturen und Modifikationen Spezialisten der Lufthansa Technik und anderer luftfahrtspezifischer Firmen.

Jährlich bis zu 9.000 Passagiere wissen diesen Aufwand zu schätzen, bringen der D-AQUI großes Vertrauen entgegen und sind begeistert von einem einmaligen Flugerlebnis.

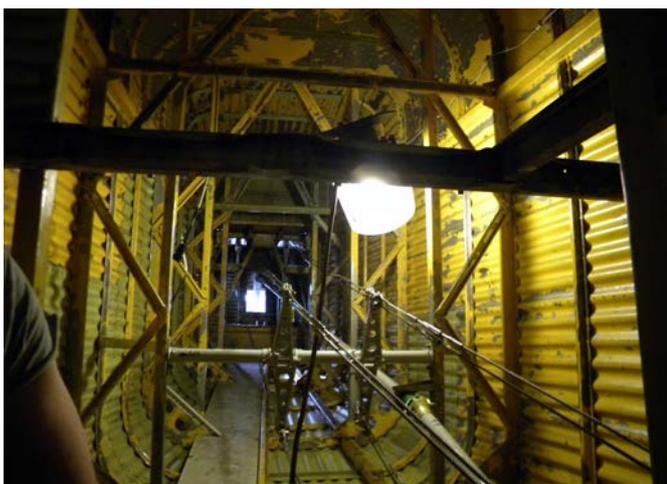
Wie schon am Anfang angedeutet, braucht es nicht nur die notwendigen verschiedenen Fachkenntnisse, sondern dieses besondere Engagement für die Sache, um nicht zu sagen, die Liebe zum Detail – und die bringen alle fünf Techniker mit!

(P. Struck)



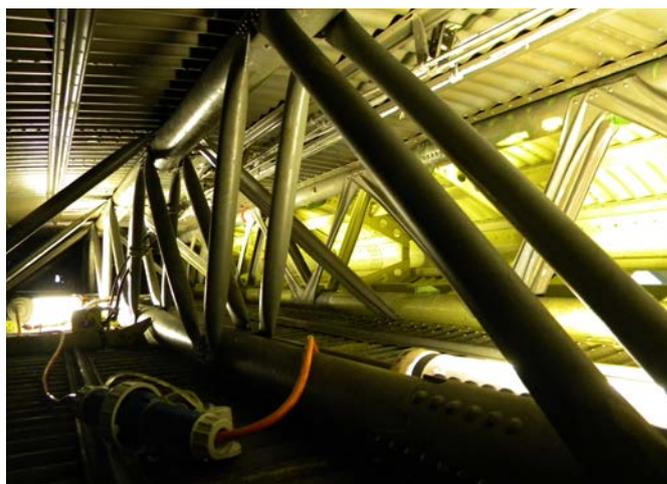
Sogenannte „Flöhe“ fixieren das Blech.

(ps)



Im Rumpf ganz hinten.

(ps)



Blick in den Flügel.

(ps)



Reparatur der Tragfläche.

(ps)



Anbau der Tragfläche.

(ps)