

„Unser Motor“

Zwei Jahre haben wir gespart, um wieder einmal eine Motorüberholung bezahlen zu können. Mit fast 42.000 € ist das schließlich auch ein stattlicher Betrag. Wenn dann dieser Motor in absehbarer Zeit mit etwa 1.600 Flugstunden während vier Jahren im Einsatz ist wird er helfen, 35.000 bis 40.000 begeisterten Ju52-Fluggästen ein einmaliges Erlebnis zu vermitteln. Nach maximal 1.600 Flugstunden muss er dann jedoch wieder für die vorgeschriebene nächste Grundüberholung ausgebaut werden.

Gegenwärtig ist „unser“ Motor noch nicht im Einsatz, sondern steht als Reserve bereit.

Noch einmal einige „persönliche“ Daten des Motors:

- Pratt & Whitney PW1340 S1H1G Wasp.
- Der 9-Zylinder Sternmotor leistet 600 PS.
- Seine Seriennummer lautet AL-90925.

Wir werden beobachten, wann er seinen „Dienst“ antritt und darüber berichten.
(P. Struck)



Das Typenschild „unseres“ Motors.

(ps)



„Unser“ Motor AL-90925.

(ps)

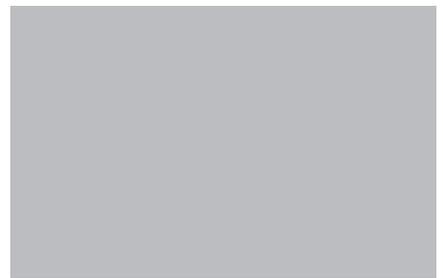
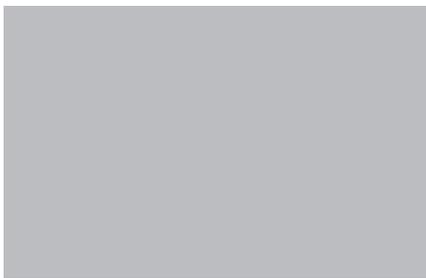
Die vergangene Saison in Zahlen

Auch in der vergangenen Saison war die D-AQUI wieder fleißig! Sie hat bei 564 Flügen mit 355 Flugstunden 8.575 Passagieren das nostalgische Fluggefühl vermittelt.
(P. Struck)

Ein besonderes Dankeschön...

Bei Mitgliedern, die zehn und mehr Jahre ununterbrochen Mitglied in dem Förderverein sind, hat die Post in der letzten Zeit eine freudige Überraschung bereit gehalten. Sie erhielten einen Brief mit einer genau ihrem Eintritt entsprechend datierten Urkunde. Wir hoffen, Ihnen mit diesem besonderen Dankeschön für die langjährige Unterstützung eine Freude zu bereiten.
(W. Jacob)

(W. Jacob)



Die Bremsen

Auch wenn ein Flugzeug sich hauptsächlich in der Luft bewegt, ist eines der wichtigsten Systeme am Boden das Bremssystem.

Ein Geschwindigkeit minderndes System am Boden sind die Radbremsen an den Haupträdern. Bei unserer Maschine, der Ju 52, kommt den Bremsen noch eine weitere Aufgabe zu, das Lenken des Flugzeuges am Boden. Die heutigen Luftfahrzeuge, fast ausschliesslich mit einem Bugfahrwerk ausgestattet, lenken auf der Rollbahn mit dem Bugrad. Die Ju 52 als Spornrad-Flugzeug wird durch Anbremsen eines Hauptrades der jeweiligen Seite am Boden manövriert.

Die Ur-Ju besaß noch einfache Luftdruck Bremsen. Bei der Restaurierung wurde das Bremssystem der heutigen Technik angepaßt und durch hydraulische Bremsen ersetzt. Es war jedoch schwierig, ein modernes System zu finden, welches auch zur Ju 52 paßt. Man fand es in einem ehemaligen Transportflugzeug der Bundeswehr, einer Noratlas (einem Flugzeug aus französischer Produktion, Bauzeit 1949–1961). Nur wenige Änderungen an der Aufnahme waren nötig.

Die Bremse selbst besteht aus zwei Bremsscheiben mit zwei hydraulischen Kolben. Diese werden von der am Mittelmotor betriebenen Hydraulikpumpe versorgt. Die Pumpe baut einen Druck von 1.000 PSI (69 bar) auf.

Der Aufbau der Bremse besteht aus der Ankerplatte die am Fahrwerk befestigt ist. Diese trägt zwei Bremsbeläge. Es folgen die erste Bremsscheibe mit einer Statorscheibe die beidseitig mit Bremsbelägen versehen ist. Darauf folgt die zweite Bremsscheibe mit Statorscheibe und Bremsbelägen. Den Abschluss bildet das Bremsschild mit den darin befindlichen hydraulischen Kolben. Zu einem Bremspaket zusammengeschraubt sitzt diese Einheit in der Felge des Laufrades. Durch an den Bremsscheiben befindlichen Mitnehmern, die in die entsprechenden Aufnahmen in der Felge eingreifen, wird das Hauptfahrwerksrad bei der Bremsbetätigung abgebremst. (W. Jacob)



Zwei Bremsscheiben mit Bremsklötzen.

(wj)



Statorscheibe mit beidseitig belegten Bremsklötzen.

(wj)



Bremsschild mit Aufnahme für die Hydraulikzylinder.

(wj)



Ankerplatte mit Bremsklötzen (sitzt am Achsstummel).

(wj)