

Die D-AQUI einmal ganz anders

Der eine oder andere hat sie ja schon einmal im Winter besucht – während der sogenannten Winterliegezeit, korrekt ausgedrückt „Base Maintenance“ oder auch Überholung.

Eingebürgert hat sich auch der Begriff „Winterschlaf“, der jedoch alles andere als gerechtfertigt ist. Die D-AQUI muss sich viel gefallen lassen wie Kontrollen, Reparaturen, Komponentenwechsel und Modifikationen.

Und die Techniker „schlafen“ deshalb ebenfalls nicht, denn sie müssen das alles zwischen Anfang November und Ende März erledigt haben was das Instandhaltungsprogramm vorschreibt. Für spezielle Arbeiten werden von der Lufthansa Technik und auch anderen Firmen entsprechend qualifizierte Techniker hinzugezogen wie z. B. für Rissprüfungen, Boroskopkontrollen, Avionikprüfungen und ähnliche Verfahren. Um einen Eindruck davon zu vermitteln soll hier einmal eine Fotoserie zeigen wie die D-AQUI während dieser Zeit aussieht. (P. Struck)



Die D-AQUI und die Me 108 werden nach ihren letzten Flügen des Jahres durch die Flughafenfeuerwehr begrüßt. (jh)



Beim sogenannten Roll-in, dem Beginn der Überholung, wird die D-AQUI in die Halle eingewiesen.

(DLBS)



Die ersten Spuren der Überholung sind schon erkennbar. (ps)



An einem der Motorgerüste wird gearbeitet. Die Kontrollen nach dem vorgegebenen Programm und die Reparaturen nach den entsprechenden Vorschriften. Danach geht es wieder an die Tragfläche: Die vielen Verbindungen zwischen Motor und Flugzeug sind wieder herzustellen und auf einwandfreie Funktion zu überprüfen. (ps)



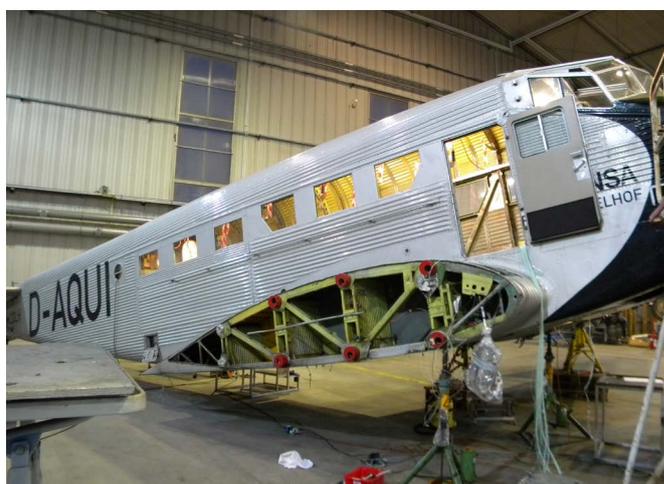
Der Mittelmotor ist inclusive des Motorgerüsts für Kontrollen und ggf. Reparaturen abgebaut. (ps)



Diverse Komponenten eines Motors wurden ausgebaut und liegen für Kontrollen bereit. Nach bestandener Überprüfung werden die Teile als „Serviceable“ (= einbaufähig) mit einem grünen Anhänger gekennzeichnet. (ps)



Auch der rechte Motor und das Motorgerüst sind abgebaut. Oben ist der grüne Öltank zu sehen. Die Anschlussöffnungen von Schläuchen und Rohren sind mit roten Kappen verschlossen damit keine Fremdkörper hineingelangen können. (ps)



Aufgebockt, ohne Fahrwerk und auch ohne die rechte Tragfläche für Kontrollen und Reparaturen. Salopp gesagt „Flügelarm“ und schlecht zu Fuß. Man könnte schon fast Mitleid mit der D-AQUI empfinden wenn man nicht wüsste dass es nur zu ihrem Guten ist. (ps)



Hier liegt eine abgebaute Tragfläche. Die Kontrollen sind beendet und damit liegt der Reparaturumfang fest. Die Reparatur wird nach von Junkers vorgegebenen Anweisungen durchgeführt. Dieser Techniker muss dazu die damals üblichen Technologien beherrschen. (ps)



Auch das muss zwischendurch einmal sein. Beim Frühstück stärken sich die Techniker für die nächsten Aufgaben. (ps)



Das Seitenleitwerk musste ebenfalls für Kontrollen abgebaut werden. Außerdem ist dadurch der Zugang zum Rumpfbeck gegeben. (ps)



Kontrollen und Modifikationen in der Kabine. (ps)



Hier ist der Platz für das Seitenleitwerk. Gut zu erkennen die vier Verschraubungen. Eine einfache und zweckmäßige Konstruktion, die einen schnellen Aus- und Wiedereinbau ermöglicht. Also schon zur damaligen Zeit ein wartungsfreundliches Konzept, das auch dazu diente, eine Ju 52 soweit schnell und praktisch auseinanderbauen zu können damit ein Transport auf einem Güterwaggon möglich ist. (ps)



Die Kontrollen und Arbeiten sind hier schon beendet aber es braucht noch neuen Korrosionsschutzlack an einigen Stellen. Dann können die Staufächer und der Sitz für die Flugbegleiter/innen wieder installiert werden. (ps)



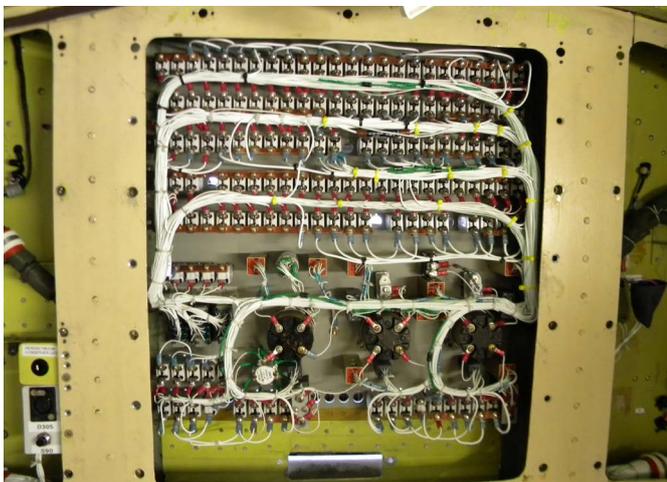
Nach vielen Arbeitsstunden wieder der gewohnte Anblick der Passagierkabine.

(dlbs)



Für das Fahrwerk braucht es vier kräftige Hände. Ein Auszubildender hilft auch dabei und lernt gleichzeitig.

(ps)



Einerseits ist dies eine sehr ordentlich verdraptete „Angelegenheit“.

(ps)



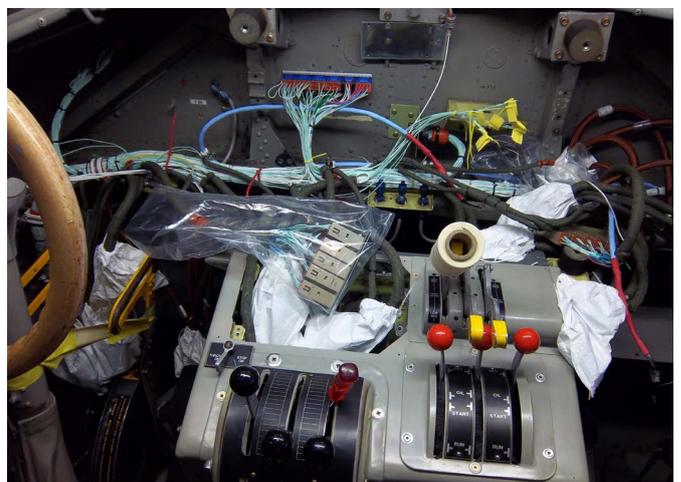
Das Fahrwerk ist fertig und wieder eingebaut.

(ps)



Andererseits die Tafel (das Panel) mit den Sicherungen und den Anzeigen für die Stromversorgung.

(ps)



Das Cockpit ist für umfangreiche Kontrollen und eine große Modifikation fast vollständig ausgeräumt wie man sagt.

(ps)



Das neue Cockpit nimmt langsam Form an. Das Instrumentenbrett ist schon fast fertiggestellt, aber viele andere Komponenten fehlen noch. Über die markanten gelben Hebel hatten wir bereits in einer früheren News berichtet. (ps)



Die sogenannte „Base Maintenance“ ist überstanden. Als einer der abschließenden Tests am Boden findet ein Motorstandlauf statt. Erst danach geht es in die Luft zum Prüfflug, bei dem diejenigen Tests durchgeführt werden, die am Boden nicht zu machen sind weil das Flugzeug dazu „sein Element“ die Luft benötigt. (dlbs)



Der von einer Spezialfirma überholte Propeller wird zusammengebaut. Dem Techniker hilft dabei ein Auszubildender, der bei dieser für ihn seltenen Gelegenheit auch einmal an einem historischen Flugzeug unter Aufsicht arbeiten darf. (ps)



So konnte es die D-AQUI damals – die Startfreigabe. Hier hat sie noch einmal auf dieses Zeichen reagiert – die Startfreigabe zu einem Prüfflug. (ps)



Der neu montierte Propeller ist jetzt an seinem Platz. (ps)



Nun ist die D-AQUI endlich wieder in ihrem Element – hier bei einem Flug während des Flugtrainings über Mecklenburg-Vorpommern. (riemensberger)

Der Vereinsvorstand hat zwei neue Mitglieder

Nach neun Jahren im Vorstand der Freunde der Lufthansa Ju 52 hat Robert Salzl sein Amt als Vorsitzender des Vereins abgegeben. Als Nachfolger schlug er den ehemaligen Chefpiloten der Deutschen Lufthansa, Professor Jürgen Raps, vor. Die Mitgliederversammlung wählte ihn am 20. Februar 2015 zum neuen Vorsitzenden. Seine Beziehung zur Ju 52 ist eine ganz besondere: Zum 75. Geburtstag der D-AQUI im Mai 2011 hat er die Grande Dame mit einem fabrikneuen Lufthansa-Airbus A380 am Himmel über dem Hamburger Hafengeburtstag begleitet. Insgesamt kann der gebürtige Bayreuther 19.000 Flugstunden und zirka 15 Millionen Flugkilometer vorweisen – was soviel wie 350 Mal um die Erde ist. 2012 wurde Jürgen Raps zum Honorarprofessor der Hochschule Bremen ernannt. Werner Jacob, bisher Schriftführer im Vereinsvorstand, gab sein Ehrenamt ebenfalls – und schweren Herzens – ab. Künftig möchte er mehr Zeit mit seiner Ehefrau und Familie verbringen. Als Nachfolgerin wurde Madeleine Lange gewählt. Auch sie ist beruflich mit der Luftfahrt und Tante Ju verbunden: Seit rund zehn Jahren ist sie bei der auf Luftfahrt spezialisierten Agentur Schellenberg & Kirchberg PR tätig und durfte bereits einige Jubiläen der Lufthansa Ju 52 begleiten.

Peter Struck (Schatzmeister) und Cord Schellenberg (stellvertretender Vorsitzender) wurden von den Mitgliedern in ihren Vorstandsämtern bestätigt. (M. Lange)



Jürgen Raps, Madeleine Lange, Peter Struck, Cord Schellenberg

„Tante Ju“ wird „fliegendes Denkmal“

Weltweit einmalige Auszeichnung für die Ju 52 der Lufthansa

Sie ist eines der ältesten, kleinsten und langsamsten noch fliegerisch aktiven Passagierflugzeuge der Welt. Von ihren vielen Fans im In- und Ausland wird sie liebevoll „Tante Ju“ genannt, oder auch respektvoll „Grande Dame der Lüfte“. Jetzt wird dem Oldtimer, gebaut 1936 in den Junkers-Flugzeugwerken in Dessau, eine Ehre zuteil wie noch keinem Passagierflugzeug zuvor: Als

weltweit erstes und einziges für den gewerblichen Flugbetrieb zugelassenes historisches Verkehrsflugzeug soll die Ju 52 der Lufthansa in Kürze vom Amt für Denkmalschutz der Hamburger Kulturbehörde als „bewegliches Denkmal“ unter Schutz gestellt werden. Diese Ehrung würdigt auch das Lebenswerk und die Leistung des legendären deutschen Ingenieurs, Luftfahrtpioniers und Unternehmers Hugo Junkers. (C. Schellenberg)

Ausstellungstermine

Bei den folgenden Veranstaltungen wird unser Verein mit einem Ausstellungsstand vertreten sein:

Airport Days Hamburg Flughafen, 22./23. August 2015
Flughafenfest in Neumünster, 5./6. September 2015

30 Jahre D-AQUI in Hamburg

Ein Filmbeitrag zu 30 Jahren D-AQUI in Hamburg ist jetzt im neuen YouTube Kanal der DLBS unter <http://youtu.be/r2mQNrQtSd4> hinterlegt. Wer als Suchbegriffe „DLBS“ „Ju 52“ und „30 Jahre Hamburg“ eingibt, kommt auch zum Film.

Beiträge nicht mehr per Lastschrift

Aus organisatorischen Gründen werden wir den Mitgliedsbeitrag nicht mehr per Lastschrift einziehen können, sondern werden jedem Mitglied im Mai eine Rechnung schicken.

Sie können den Beitrag jedoch auch jetzt schon überweisen und wir sparen uns somit die Rechnung. Unsere Kontonummer bei der Deutschen Bank lautet:

IBAN: DE31 2007 0000 0800 8880 00
BIC: DEUTDEHHXXX

Die Beitragsquittung erhalten Sie wie immer mit der Weihnachtspost.