

Die Holmreparatur der D-AQUI

Früher als gewöhnlich war die Saison für die Ju 52 aufgrund eines Strukturbefundes beendet. Auch in verschiedenen Medien wurde bereits vielfach darüber berichtet.

Die Wartungssystematik mit ihren Kontrollen hat sich bewährt und der Schaden wurde sofort bei einer täglich vorgeschriebenen Kontrolle festgestellt. Basierend auf schon länger zurückliegenden Berechnungen im Rahmen einer Diplomarbeit und weiterer inzwischen gewonnener Erkenntnisse konnte die D-AQUI noch einen Überführungsflug von Köln/Bonn zu ihrer Heimatbasis in

Hamburg bei ruhigem Wetter – natürlich ohne Passagiere – mit Genehmigung des Luftfahrt-Bundesamtes durchführen.

Zusammen mit den üblichen Kontrollen und Instandhaltungsarbeiten ist dadurch ein großes Arbeitspaket in dieser Winterliegezeit zu erledigen. Während die üblichen Arbeiten durch die eigenen Techniker mit Unterstützung durch die Lufthansa Technik erledigt werden, wird die Holmreparatur durch die spezialisierte Firma Kaelin vorgenommen.



Die „Bau-Stelle“ der D-AQUI.

(ps)

So sieht die D-AQUI gegenwärtig aus – ein Zustand wie ihn vermutlich kaum jemand schon einmal gesehen hat. Es erinnert an die Restaurierung im Jahr 1985.

Eine derartige Reparatur erfordert besondere Maßnahmen. Wenn ein Mittelholm unter dem Rumpf ohne stützende Vorrichtung ausgetauscht werden muss, dann würde die

Konstruktion an dieser Stelle ihre Stabilität verlieren. Es ist folglich eine spezielle und entsprechend massive Vorrichtung erforderlich. Eine solche Vorrichtung bzw. zwei Stück, je eine für links und rechts, mussten genau für diesen Zweck zunächst konstruiert und angefertigt werden.



Die Vorrichtung.

(ps)

Unschwer ist zu erkennen, wie massiv diese Vorrichtungen sein müssen um sicherzustellen dass keine Maßabweichungen und auch keine Vorspannungen in andere Bauteile in diesem Bereich eingeleitet werden. Erst dann wurde der beschädigte Holm ausgebaut.



Der defekte Holm ist ausgebaut.

(ps)

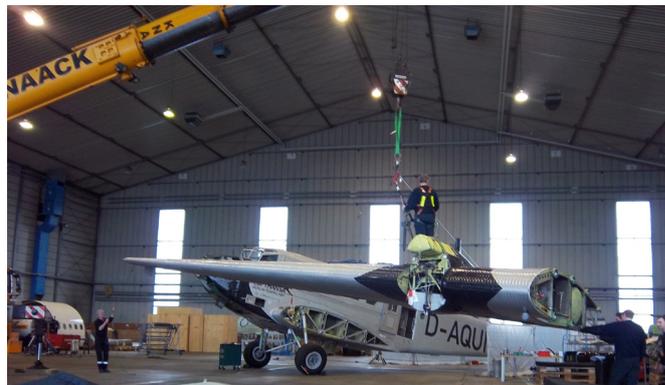
Der neue Holm wird exakt nach dem Vorbild des alten hergestellt. Vorher war es jedoch notwendig das neue Material zu beschaffen – in diesem Fall bedeutete das eine Sonderfertigung! Denn das Rohr hat Dimensionen, die standardmäßig in der geforderten Aluminiumlegierung nicht verfügbar ist. Alle diese Dinge erfordern ferner eine intensive Abstimmung und Genehmigung durch das Luftfahrt-Bundesamt.



Der neue Holm ist provisorisch eingesetzt.

(ps)

Einen nicht unerheblichen Aufwand bedeutet das Anpassen der Tragflächen, damit die Verschraubungen richtig positioniert sind und keine Vorspannungen auftreten. Bewundernswert, wie präzise mit dem gewaltigen Kran die großen Tragflächen mit ca. 800 kg Gewicht und ca. 13 Metern Länge bewegt werden können.



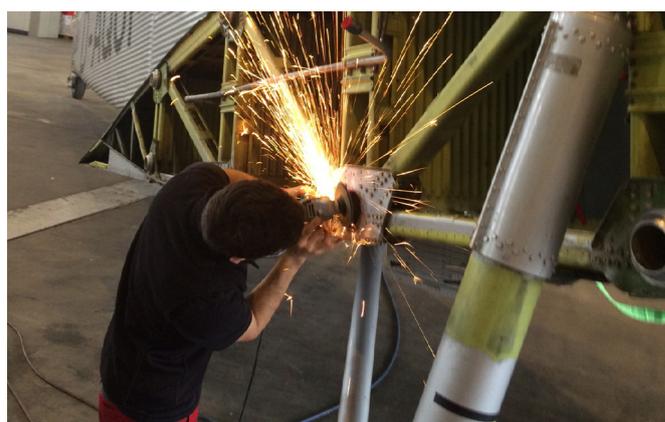
Die Tragfläche wurde per Kran bewegt.

(ps)



Kurz vor dem Anpassen.

(ps)



Feinarbeit am Beschlag. Es geht um Millimeter!

(ps)

Die Arbeiten machen ganz offensichtlich zum gegenwärtigen Zeitpunkt gute Fortschritte. Trotzdem bleibt noch viel zu tun für diese Reparatur und auch für alle anderen Arbeiten, damit sich die vielen Teile des ersten Fotos wieder an ihren Stammlätzen befinden. Noch ist nicht bekannt, wann die Arbeiten beendet sein werden.

(P. Struck)