



## Die vergangene Winterliegezeit

Die Winterliegezeit 2002/2003 wurde am 31. März 2003 beendet. An diesem Tag fand als letzter Teil des Ereignisses der Prüfflug statt. Es gab nur einige Kleinigkeiten die noch gemacht werden mussten, denn einige Tests sind nur im Fluge möglich. Während der 5-monatigen Liegezeit wurden gut 8000 Arbeitsstunden aufgewendet um das in einem sogenannten Maintenance Schedule (Wartungsplan) festgelegte Inspektions- und Instandhaltungsprogramm abzuarbeiten. Routinemäßig waren auch ein Motor und zwei Propeller zu wechseln. Diese Teile haben feste Laufzeiten, die nicht überschritten werden dürfen. Beide Großkomponenten werden bei dafür zugelassenen Betrieben in den USA überholt.



Freilegung des Mittelmotors für Kontrollen.  
Foto: Donth

Zu den besonders interessanten und technisch aufwendigen Kontrollen gehören die Boroskopkontrollen der Tragflächenholme, vergleichbar mit endoskopischen Untersuchungen am Menschen. Diese Technik ist mittlerweile so weit entwickelt, daß die Boroskope über 20m lang sind. Dies bedeutet einen großen Zeitgewinn bei diesen Kontrollen da die Tragflächen nicht mehr ab- und angebaut werden müssen denn die älteren Geräte waren kürzer als die Tragfläche lang ist.

Obwohl die Struktur der Ju 52 weitestgehend durch Sichtkontrollen mit Auge und Lupe kontrolliert werden kann, fallen jedes Jahr an Teilen wie den Fahrwerken oder Landeklappenträgern usw. auch NDT (non destructive testing), d.h. zerstörungsfreie Prüfungen an. Es waren keine großen Reparaturen notwendig.

Von großer Bedeutung war die Zulassung einer neuen Auspuffanlage durch das Luftfahrt-Bundesamt. Diese selbst entwickelte Anlage war in der vorangegangenen Saison erprobt worden und hatte nach einigen kleinen Nachbesserungen die Anforderungen in vollem Umfang erfüllt.



Sichtkontrolle einer Bremsscheibe.  
Foto: Nina Prasse

Bevor es auf den schon erwähnten Prüfflug ging, fand ein Standlauf der Motoren statt, bei dem alle Leistungsparameter und Einstellungen überprüft wurden. Auch hier waren nur kleinere Nachjustierungen notwendig. Die Winterliegezeit war wie geplant und damit pünktlich beendet. Der neuen Flugsaison stand nichts mehr im Wege.



## Die Flugsaison 2003

Die Flugsaison beginnt immer mit dem Flugtraining für die Piloten. Hier gilt es, die Kenntnisse und den Umgang mit dem Flugzeug aufzufrischen oder für die neuen Piloten, es zu erlernen. Weicht die Handhabung der Ju 52 doch ganz erheblich von der Handhabung moderner Verkehrsflugzeuge ab. Traditionell findet das Flugtraining in Rechlin an der Müritz statt. Dort sind die Trainingsbedingungen optimal. In diesem Jahr war die D-AQUI von Anfang April bis Mitte April dort.

Dann, am 13. April, der erste Flug mit Passagieren von Hamburg nach Bremen. In Bremen wurden dann zwei Rundflüge durchgeführt und am späten Nachmittag ging es nach Hamburg zurück. Bis Mitte Juni wird die D-AQUI die gesamte Nordhälfte Deutschlands besucht haben, nämlich Lübeck, Kiel, Flensburg, Westerland, Dortmund, Essen, Köln, Mainz, Frankfurt Hannover, Berlin, Dessau und Leipzig. Darüber hinaus aber auch bei unseren östlichen Nachbarn in Warschau, Kattowice und Prag.



Begeisterte Fluggäste auf einem der ersten Flüge.  
Foto: Nina Prasse

Während der Saison sind auch planmäßige Wartungsereignisse fällig. Alle 60 Flugstunden bleibt die D-AQUI für drei Tage am Boden für Systemüberprüfungen, Sichtkontrollen, Ölwechsel, Zündkerzenwechsel etc. Bisher war dies zwei Mal der Fall und das bedeutet, daß schon 120 Stunden geflogen wurden.



Blick aus dem Cockpit.  
Foto: Nina Prasse

Wetter und Technik haben bisher gut mitgespielt und nur zu einigen wenigen Flugstreichungen geführt.

Besonders wichtig ist das ungetrübte Interesse an den Flügen mit der D-AQUI. Vorgesehen sind insgesamt ca. 400 Flugstunden mit 700 Flügen. Dies gibt fast 10 000 Gästen die Gelegenheit, einen besonderen Flug zu erleben und möglicherweise ein „Freund der Lufthansa Ju 52“ zu werden.