

Der unsichtbare Flugplan

In dem normalen Flugplan sind die Ereignisse, die im Hintergrund ablaufen nicht enthalten. Das sind im wesentlichen das Flugtraining und die Wartungsereignisse und die sollen an dieser Stelle einmal sichtbar werden, denn ohne sie ließen sich die Flüge nicht realisieren. So rundet sich das Bild der Flugsaison 2008 ab.

Das Flugtraining findet traditionsgemäß in Rechlin, Mecklenburg-Vorpommern, statt. Hier ist wenig Flugbetrieb und die Landegeühren sind erträglich, so daß quasi ohne Einschränkungen trainiert werden kann. Nach der Winterpause müssen auch die Piloten und Flugingenieure mit Ju 52 Lizenz wieder ein vorgegebenes Flugprogramm absolvieren um ihre Lizenz zu erhalten. Meistens sind auch neue Kollegen dabei, denen ein umfangreicheres Programm bevorsteht, müssen sie doch umsteigen von Flugzeugen mit Bugrad auf ein Flugzeug mit einem sog. Spornrad.

In diesem Jahr ist das Flugtraining vom 2. bis 12. April vorgesehen. Danach sind dann vom 13. bis 17. April einige Reservetage für mögliche Wartungsarbeiten vorgesehen.

Die routinemäßigen Wartungen im Abstand von jeweils 60 Flugstunden finden wie folgt statt:

Hamburg	5. bis 7. Mai
Hamburg	2. bis 4. Juni
Hamburg	30. Juni bis 2. Juli
München	28. bis 30. Juli
Frankfurt	25. bis 27. August
München	23. bis 25. September
Hamburg	14. bis 16. Oktober

Dazwischen noch vereinzelt einige Reservetage.

Am 31. Oktober dann die letzten Flüge der Saison in Berlin und von Berlin nach Hamburg, denn ab dem 1. November beginnt wieder die sog. Winterliegezeit mit dem umfangreichen Überholungsprogramm, die bis Ende März dauert.

Diese Wartungs- und Überholungsarbeiten sind die Voraussetzung für die hohe technische Zuverlässigkeit, die bisher in fast allen Jahren ca. 98% betrug, ein außerordentlich gutes Ergebnis.
P. Struck

„Unser Motor“ ist unterwegs

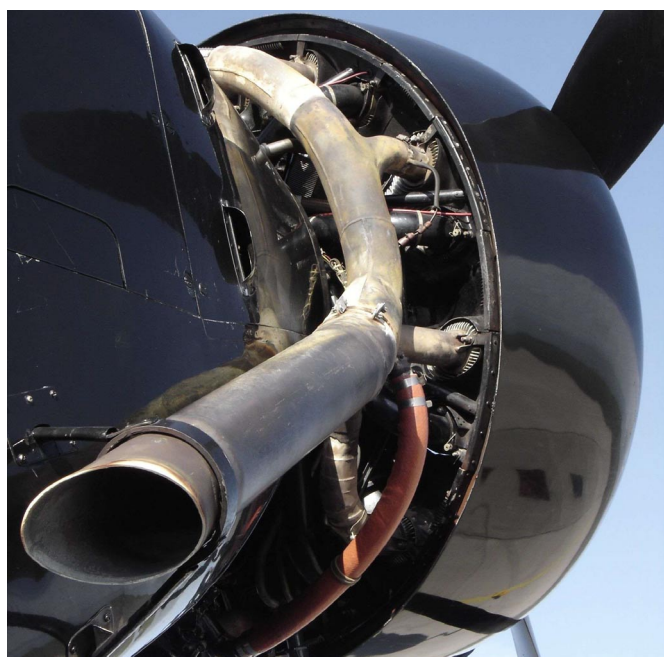
Für die Überholung „unseres Motors“ hatten wir zwei Jahre gespart und im vergangenen Jahr dann die 26.552,39 € zusammen, um die Überholungskosten zu übernehmen. Alle drei bis vier Jahre bzw. nach maximal 1600 Betriebsstunden muß ein Motor überholt werden.

Nun ist „unser Motor“ am Flügel, wie die Fachleute es ausdrücken. Er ist jetzt Motor Nummer 3, weil in Flugrichtung gesehen immer links angefangen wird zu zählen und somit ist er an der rechten Tragfläche zu finden. Sein Vorgänger hatte drei Jahre lang bzw. gut 1.200 Flugstunden klaglos seinen Dienst getan und während dieser Zeit rund 26.000 Passagieren zu einem erlebnisreichen Flug verholfen.

Das erwarten wir von „unserem Motor“ natürlich auch und wir werden verfolgen, wie er sich so „benimmt“.

Nach Behebung einer kleinen Ölleckage, wie sie dann und wann schon einmal vorkommt, hat er beim Werkstattflug nach der Winterliegezeit der D-AQUI und dem anschließenden Flugtraining der Besatzungen einwandfrei seine Leistung erbracht.

Am 17. April dann der erste Streckenflug von Hamburg nach Bremen und weiter nach Dortmund - „unser Motor“ ist nun unterwegs!
P. Struck



„Unser Motor“ aus ungewöhnlicher Perspektive.

(jb)