

Arbeiten Im Museum im Covid-19- Lockdown Winter 2020/21

Wenn wir z.Zt. auch keine Besucher betreuen dürfen, wollen wir doch Ihnen ein wenig über unsere Hintergrundbeschäftigungen im Museum erzählen.

Über das Mercedes MB 540 K Replikat und das Großmodell des Segelflugzeuges Schempp-Hirth Minimoa haben wir bereits berichtet.

Nun ist auch ein anderes großes Projekt fast vollendet: Das Verholen unseres "Bauernadlers", der weißen Dornier Do 28 *Skyservant* vor dem Museum um etwa 1 m und mit einer Fixierung auf neu gegossenen Stahlbetonplatten.

Wir mussten in den letzten 2 - 3 Jahren immer wieder beobachten, wie das linke Höhenleitwerk Löcher im Bespannstoff aufwies und glaubten, dass evtl. von außen jemand Sabotage betrieben haben könnte. Bei einer genaueren Betrachtung schied diese Überlegung jedoch bald aus. Es waren wohl Windböen, die das nicht korrekt fixierte Flugzeug bewegten und das Leitwerk gegen den Zaun drückten, worauf es zu Spannungsrissen im Bespannstoff kam.

Unsere Techniker hatten lange Diskussionen, aber dann gab es nur eine Lösung: Die Maschine musste ein gutes Stück vom Zaun weg, bevor das Ruder neu bespannt werden konnte.



Links sehen wir ein Bild aus besseren Zeiten, jedoch ist am li. Höhenruder der Schatten direkt am hohen Zaun zu sehen und damit der nur minimale Abstand dazu. Das Leitwerk war damals noch ok.

Die optimale neue Stellung sollte also rund ein Meter weg vom Zaun in Flugrichtung sein. Und dann sollte es auf neuen Stahlbetonplatten stehen, die Räder frei vom Boden, auf neuen Stahlböcken stehend, gehalten von einer passenden Edelstahl-Achse, die durch die hohlen Fahrwerksachsen geführt werden sollten.



Links sieht man die bereits ausgehoben Löcher für die Betonplatten, was Michael Rosinski organisierte.

Um das Flugzeug dann dorthin zu bewegen (wiegt etwa 5 t), musste eine Zugvorrichtung her. Das waren dann 2 Seilzüge mit langen Seilen, fixiert a. an den Hauptfahrwerken der Do und b. am Einmannbunker und c. am Ständer der HFB 320. Damit stimmte die Zugrichtung. Die fast platten Reifen

wurden neu aufgepumpt, die Kiesbetten freigeräumt. Eine Bretterlage zwischen alt und neuen (inzwischen ausgehärteten) Betonplatten sollte das reibungsarme Bewegen ermöglichen. Es klappte.



Links sehen wir Klaus-Dieter Hoppe und Wilfried Lassoff beim Vorbereiten der neuen Ständerung. Die Edelstahlachse, die das Flugzeug dann gute 5 cm über dem Boden in den Stahlhalterungen tragen soll, ist bereits eingesteckt, die Halterungen sind im "Standby" auf dem Rollwagen, die Hebewerkzeuge (schlichte Hydraulikwagenheber) stehen bereit.



Links werden die U-Träger (gelb) eingepasst, unten sehen wir aus nächster Nähe das (fast) fertige Werk: Das rechte Hauptfahrwerk steht auf dem gelben U-Träger aus Stahl, gehalten von einer Edelstahlachse, die durch die hohle Fahrwerksachsen geschoben worden war.. Was noch fehlt, ist die Fixation der U-Träger im Beton.





Oben findet dieselbe Arbeit auch am Heckfahrwerk statt., unten steht die Do am neuen Standort, Das linke Höhenleitwerk hat den nötigen Abstand vom Zaun, das kommende Frühjahr lässt die nötigen Restarbeiten wie Fixation und Rasen- und Leitwerksreparatur dann wohl zu. - **Nachzutragen ist noch, das sämtliche Vorbereitungen des Trägermaterials einschließlich Schweißens und Malereien in der Museumswerkstatt in Eigenregie durchgeführt wurden. Dadurch, dass wir alles ehrenamtlich machen, dauert alles deutlich länger, aber dafür kommen wir auch ohne großen Kapitaleinsatz zu ordentlichen Ergebnissen.**

Gern nehmen wir auch Spenden für so etwas entgegen!

