

D-AQUI

Junkers Ju 52/3m

Die Geschichte der „guten alten Tante Ju“

Vor gut 70 Jahren war die gute alte „Tante Ju“ zum Inbegriff für Zuverlässigkeit im Luftverkehr geworden.

Die Piloten schwärmten von ihrer unverwüstlichen Konstruktion und den beruhigenden gutmütigen Flugeigenschaften.

Die Ju 52 ging 1932 in Produktion wobei mehr als 5000 dieser Maschinen verkauft wurden. 80 Stück davon waren bei der Lufthansa im Flugdienst.

Mit ca. 200 km/h zuckelt die gute alte „Tante Ju“ mit Ihrem unverwechselbaren Sternmotoren sound am Himmel dahin.

Diese Geschwindigkeit genügt kaum um heutige Jets überhaupt abheben zu lassen.

Auch das Heckrad-Fahrwerk (Spornrad) hatte früher seine Berechtigung, da man damit besser mit unbefestigten Landebahnen zurecht kommt. Natürlich etwas Übung vorausgesetzt!

Was geschah mit der D-AQUI?

Ihr Lebenslauf:

Bestellt am 6. Dezember 1935 bei Junkers startete sie am 6. April 1936 mit der Werknummer 5489 und dem Namen Fritz Simon zu ihrem ersten Erprobungsflug und am 10. April 1936 wurde sie an die Lufthansa ausgeliefert.

Ursprünglich war sie mit Schwimmern ausgerüstet und flog als Passagierflugzeug auf der Küstenstrecke von Kopenhagen über Gothenburg nach Oslo.

Die norwegische Fluggesellschaft Det Norske Luftfartselskap Fred Olsen & Bergenske A/S(D.N.L.)

In Oslo hatte bei Junkers 2 Stück Ju 52 bestellt und drängte auf schnellstmögliche Auslieferung. Die Lufthansa half aus und so flog sie schon am 1. Juli 1936 unter neuer Bemalung und dem Namen Falken und dem neuen Kennzeichen LN-DAH als Passagierflugzeug.

Nach der Besetzung Norwegens wurde sie von der deutschen Luftwaffe beschlagnahmt und wieder der Lufthansa zur Verfügung gestellt.

Abermals flog sie als D-AQUI aber mit dem Namen Kurt Wintgens ab dem 23. September 1940 von Trondheim über Bodö, Narvik, Harstad, Tromsö, Hammerfest und Vadö bis nach Kirkenes.

Am 28. Mai 1945 nach Ende des Krieges wurde sie wieder von Norwegen übernommen. Kurz in der norwegischen Luftwaffe eingesetzt wurde sie nach schweren technischen Mängeln zur Flugzeugwerft nach Horten überstellt.

Die wieder gegründete D.N.L. übernahm sie nun und flog unter dem Namen Askeladden. Hier stellte sich heraus, dass die Maschine wieder in die Werft musste.

Jetzt kommt eine zweite Maschine ins Spiel. Eine von der Royal Air Force erbeutete Ju 52 mit der Werknummer 130714 welche zuvor auch mit Schwimmer ausgerüstet bei der Seetransportstaffel 2 der deutschen Luftwaffe in Norwegen eingesetzt war. Diese wurde der norwegischen Luftwaffe übergeben. Die Ju 52 landete sofort in der Werft.

1947 im Herbst wurde aus diesen zwei ramponierten Maschinen eine intakte Maschine geschaffen.

Diese erhielt wieder den Namen Askeladden und das Kennzeichen LN-KAF.

Ab 14. Februar 1948 wurde sie wieder in den zivilen Flugdienst bei der Scandinavian Airlines System (SAS) vormals D.N.L gestellt. Für ca. 8 Jahre flog sie jeweils in den Sommermonaten Bodö bis zum Seeflughafen Skattora in Tromsö. Im Winter erledigte sie Postdienste auf entlegenen Inseln.

Im Oktober 1956 erlosch die Zulassung und sie wurde aus dem norwegischen Luftfahrtregister gestrichen.

Die SAS bot die Maschine dem Norsk Teknisk Museum in OSLO an. Hier herrschte Platzmangel und die Verschrottung drohte.

Die Rettung kam aus Südamerika.

Eine Fluggesellschaft in Ecuador importierte sie nun ausgestattet mit Fahrwerk, mittels Schifftransport.

Am 30. Juli 1957 ging es auf dem Frachter M/S Margrethe Bakke nach Ecuador.

Dort flog sie mit dem Kennzeichen HC-ABS und dem Namen Amazonas über Dschungelgebiet und beförderte Passagiere und Fracht.

Nach 5 jährigen Betrieb ließ man sie auf Grund Ersatzteilmangels am Rande des Flugplatzes Quito Wind und Wetter ausgesetzt vergammeln.

Hier entdeckte sie Lester F. Weaver und restaurierte sie notdürftig und flog unter dem Kennzeichen N 130 LW. Die Genehmigung sie als Experimental zu fliegen erhielt er dazu am 21 Mai.

Er verkaufte sie weiter an Cannon Aircraft. Diese Firma verkaufte sie weiter an den Schriftsteller Martin Caidin. Sie erhielt das Kennzeichen N 52JU, am Seitenleitwerk den Namen „Iron Annie“ Wo sie auf Airshows für Aufsehen sorgte.

Nach kurzer Zeit musste die Maschine zur Generalüberholung und die BMW Motoren mussten durch Sternmotoren des Types Pratt & Whitney R-1340 S1H1 Wasp je 600 PS ersetzt werden.

1984 wurde die Lufthansa auf diese Maschine aufmerksam.

Nach dem sie handelseinig wurden überstellte Caidin die Maschine mittels Nordatlantik-Überquerung 1984 nach Hamburg.

Nun war sie endlich zuhause.

Jetzt erfolgte die aufwendige Restaurierung welche 16 Monate in Anspruch nahm.

Am 6. Jänner 1986 erstrahlte sie zum 60. Geburtstag der Lufthansa in neuem „alten“ Glanz.

Sie trägt nun das historische Kennzeichen D-AQUI neben dem zugelassenen Kennzeichen D-CDLH und den Namen Berlin Tempelhof

Zu diesem Zeitpunkt wurde die Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung ins Leben gerufen, welche die Tante Ju fürsorglich hegt und pflegt, sodass sie uns noch lange mit ihrem unverwechselbarem Sound und Ihrem charakteristischem Wellblech in eine längst vergangene Epoche der Fliegerei entführt.

Vom 19.9 – 21.9 war die Tante Ju in Graz LOWG und Klagenfurt LOWK zu bewundern wo sie Gästeflüge anbot. Die 16 Sitzplätze waren schon lange vorher ausgebucht

Wer Interesse hat einmal mit diesem historischen Flugzeug einen Rundflug zu erleben kann sich bei folgender Adresse erkundigen.

www.dlbs.de

Technische Daten:

Besatzung	Cockpit Crew	3
	Kabine	1
Passagiersitze		16
Spannweite		29,25m
Länge		18,90m
Höhe		4,50m
Leergewicht		7850kg
Max. Startgewicht		10500kg
Triebwerke		Pratt&Whitney R-1340 S1H1 G Wasp 3x 600 PS
Reisegeschwindigkeit		ca. 200 km/h
Tankinhalt		1850l
Reiseflugverbrauch		420l/h
Max Flugdauer		4:30h

„Glück ab Gut Land“

© www.airtoair.at Markus Zinner