



## Freunde der Lufthansa Ju 52 e.V.

News 3/2008

### Der Anfang ist gemacht...

Die Anfragen vieler Mitglieder, das Flugzeug auch einmal in anderen Teilen unserer Republik aus der Nähe sehen zu dürfen, konnten wir erstmals erfüllen.

Den Termin und die Möglichkeit einer solchen Besichtigung gibt natürlich das Flugzeug vor. Nach jeweils 60 Flugstunden bzw. dem grossen Check, der nach 120 Stunden Flugzeit erforderlich wird, steht die Maschine für längere Zeit am Boden und zwar in sensiblen Sicherheitsbereichen eines Flughafens.

In München konnte so die erste Zusammenkunft ausserhalb Hamburgs stattfinden. Mit Hilfe sehr kooperativer Kollegen der Lufthansa Technik München – Herrn Kollmannsberger und Mitarbeitern – konnten die Schwierigkeiten, die vorgenannten Sicherheitsbereiche betreten zu dürfen, ausgeräumt werden. Vorab luden wir unsere Mitglieder im süddeutschen Raum sowie Österreich ein. Außerdem hatte Herr Salzl in München bei Interessierten und Freunden unserer alten Dame die Werbetrommel gerührt und so kamen über 40 Teilnehmer zusammen.

Unsere Ju 52 stand in einer modernen Halle, in der Lufthansa-Flugzeuge der neuesten Generation gewartet wurden. Als unsere Gäste an den Maschinen vorbei gingen, konnten sie feststellen, dass alte und neue Fluggeräte den gleichen technischen Wartungsbedingungen unterliegen. Es wurden viele Fragen rund um unser Flugzeug gestellt, die auch von den anwesenden Technikern gern beantwortet wurden, wie z. B., dass der Zündkerzenwechsel nach 60 Flugstunden stattfindet, obwohl diese noch gar nicht defekt sind, der Reifenwechsel nach normaler Abnutzung nach ca. 400 Landungen durchgeführt wird usw. Positiv überrascht waren die Gäste von dem guten Aussehen

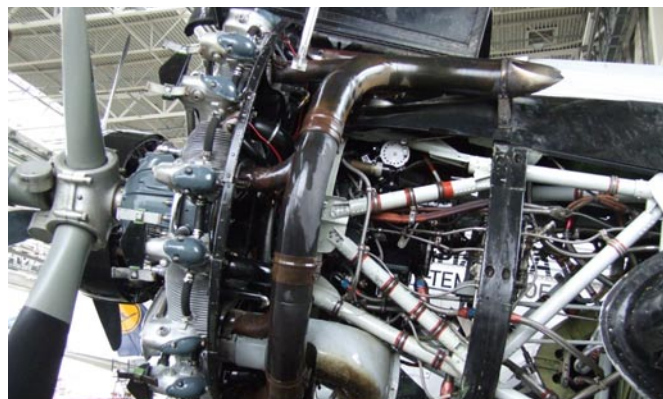
unserer alten Dame. Der Zustand eines Flugzeuges hängt eben immer von der Intensität der Wartung und Pflege ab.

Abschließend fanden sich unsere Gäste zu weiteren Gesprächen bei Kaffee und Kuchen in einem Lehrsaal der Lufthansa Technik ein. Hier ein Dankeschön an die LSG München, die den kulinarischen Beitrag spendete. Der Vorstand des Fördervereins (Robert Salzl, Peter Struck und Werner Jacob) führte weiter durch den Nachmittag und zeigte u.a. den Film über die Ju 52 in USA. Auch diese Dokumentation fand viel Anklang.

Positiv ist anzumerken, dass wir einige neue Mitglieder gewinnen konnten.

Aufgrund der grossen Resonanz ist angedacht, in den nächsten Jahren ähnliche Veranstaltungen in anderen Teilen Deutschlands durchzuführen.

Werner Jacob



Einblick in den Motor Nr. 1.

(lh)



Die Kaffeetafel.

(lh)



Die Techniker bei der Arbeit am Motor.

(lh)



## Die Lockheed L1649 „Super Star“

Die Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung hat, was viele sicherlich schon wissen, Zuwachs bekommen, nämlich eine Lockheed L1649, damals bei der Lufthansa als „Super Star“ bezeichnet. Die L1649 war das letzte mit Kolbenmotoren angetriebene Langstreckenflugzeug das in den vergangenen 50er und 60er Jahren von den Jets wie der Boeing 707 oder der Douglas DC 8 abgelöst wurde. Von der L1649 wurden auch nur noch 44 Exemplare gebaut; die meisten von ihnen nach der Ausmusterung als Passagierflugzeuge in Frachtflugzeuge umgerüstet.

Die Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung konnte Ende 2007 drei dieser Flugzeuge ersteigern. Eines dieser Flugzeuge wird jetzt durch die Lufthansa Technik restauriert, während die anderen beiden als Ersatzteilspender dienen. Die Restaurierung muß am letzten Standort der Maschine in Auburn, Maine, USA, durchgeführt werden, da die Flugzeuge seit über 20 Jahren nicht mehr geflogen und somit auch nicht mehr lufttüchtig sind. Ein großer Teil der Komponenten und Geräte wie die Motore, das Leitwerk, die Landeklappen etc. wurden bereits ausgebaut und zur Instandsetzung gegeben. Das Flugzeug selbst wird im November in eine eigens vom Flughafen gebaute Halle gebracht.

Kern der Restaurierungsmannschaft sind pensionierte Techniker und Ingenieure, die damals an der L1649 gearbeitet haben und ihr wertvolles Wissen in diese komplexe Aufgabe einbringen.

Anfangs wurde bewußt gesagt, die DLBS habe „Zuwachs“ bekommen, denn bevor die L1649 wieder in die Luft gehen kann, muß das Flugzeug noch „wachsen“, will sagen, wieder zusammenwachsen. Rumpf und Tragflächen werden eingehend überprüft mit den heute üblichen Methoden und entsprechend repariert, sämtliche Komponenten und Geräte überholt, die gesamte elektrische Verkabelung und alle Schlauchleitungen erneuert, eine neu zu entwickelnde Cockpitausrüstung installiert. Die L1649, deren Kennung später einmal D-ALAN lauten wird, muß also noch viele Monate heranwachsen ehe sie wieder einmal fliegen wird.

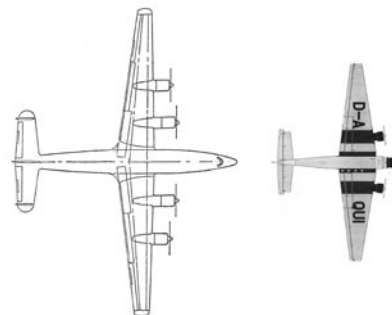
Und was wird aus „unserer Ju 52 D-AQUI“, wenn die D-ALAN dann wieder fliegt? Die D-AQUI wird auch weiterhin ihrem Ziel „und 100 Jahre soll sie werden“ entgegenfliegen – fleißig wie eh und je mit 400 Stunden bei 750 Flügen und mit 9.000 Passagieren im Jahr. Die D-AQUI repräsentiert die Deutsche Lufthansa der Vorkriegszeit und damit auch die großartige Technologie der damaligen 20er und 30er Jahre. Die D-ALAN soll den Beginn der Langstrecken der Lufthansa nach dem Krieg repräsentieren und damit auch ein völlig anderes Einsatzspektrum als die Ju 52 haben.

Es gibt keine Konkurrenz im fliegenden Museum Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung, sondern eine Ergänzung. Und wir bleiben wir, nämlich der „Förderverein Freunde der Lufthansa Ju 52 e.V.“  
Peter Struck



Das Cockpit der L1649.

(ps)



Größenvergleich.

(ps)



Februar 2008.

(ps)



So flog sie und so soll sie wieder fliegen.

(lh archiv)