



1971

März 1975 bis Ende 1976

Überführung nach Titusville, Florida. Große Instandsetzung. Einbau von P&W 1340 Motoren. Räder und Bremsen von einer Curtiss C46. Neues Leben als »Iron Annie«, N52JU.

Sommer 1984

Lufthansa kauft sie von Martin Caidin.



1983

12.12.1984 bis 28.12.1984

8.000 km Überflugsflug von Opa Locka, Florida, über Labrador, Grönland, Island, Schottland und England nach Hamburg.

Januar 1985 bis April 1986

Umfangreiche Restaurierung auf der Lufthansa-Basis in Hamburg. Einbau diverser moderner Systeme. Zulassung als Verkehrsflugzeug der höchsten Klasse, Personenbeförderung I. Erfüllt die neuesten Bauvorschriften.



1984

6.4.1986 bis heute

Bei der Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung. Kennzeichen D-CDLH, »Berlin-Tempelhof«. Historisches Kennzeichen D-AQUI als Bemalung. Jährlich ca. 400 Flugstunden und ca. 10.000 Fluggäste in Deutschland und den angrenzenden Ländern.



heute

Freunde der Lufthansa Ju 52 e.V.

Das abwechslungsreiche Leben der D-AQUI von 1936 bis heute





1936

6.4.1936

Auslieferung der fabrikneuen D-AQUI »Fritz Simon« an die Lufthansa.

1.6.1936 bis 8.4.1940

Verkauf an die norwegische DNL, Kennzeichen LN-DAH »Falken«.

9.4.1940 bis 22.9.1940

Deutsche Luftwaffe und Übergabe an die Lufthansa.

23.9.1940 bis Mai 1945

Als D-AQUI »Kurt Wintgens« wieder bei der Lufthansa.

28.5.1945 bis August 1945

Bei der norwegischen Luftwaffe. Große technische Probleme.



1938

September 1945 bis Januar 1948

Wieder bei der DNL in Norwegen, Kennzeichen LN-KAF »Askeladden«. Aus dieser und einer weiteren Ju 52, Baujahr 1943, entsteht eine neue Ju 52.

14.2.1948 bis Oktober 1956

Bei der SAS mit gleichem Kennzeichen LN-KAF »Askeladden«. Fliegt auf allen norwegischen Küstenrouten.

Anfang 1957

Christof Drexel, ehemaliger Lufthansa Pilot, kauft sie. Umbau in Oslo auf ein Räderfahrwerk.



1947

30.7.1957

Verschiffung mit 20 t Ersatzteilen nach Ecuador.

August 1957 bis 1962

Bei der TAO, Transportes Orientales S.A., fliegt sie von Quito (2.800 m hoch) aus Passagiere und Fracht im gesamten Amazonasgebiet. Kennzeichen HC-ABS »Amazonas«.

1962 bis 1970

Am Rande des Flughafens von Quito steht sie acht Jahre unbenutzt.

25.5.1970

Lester F. Weaver, ehemaliger Bomberpilot, kauft sie für 5.000 USD.



1950

Oktober 1970

Wieder flugtüchtig. Kennzeichen N130LW. Acht Tage Überführungsflug nach Illinois in den USA.

21.5.1972

Wegen technischer Probleme nur Zulassung in der Experimental-Kategorie.

Mitte 1974

Verkauf an Cannon Aircraft für 36.000 USD.

Ende 1974

Für 52.000 USD kauft sie Martin Caidin, Schriftsteller.



1968