



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. Seit Sommer 2018 fliegt das historische Flugzeug nicht mehr. Aktuell sucht die Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung nach einem würdigen Ausstellungsort.



2018

**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



1950

5.000 USD.

**Oktober 1970**

Wieder flugtüchtig. Kennzeichen N130LW. Acht Tage Überflugsflug 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