



🇸🇪 PÅ SVERIGEBESÖK 🇸🇪

~TANTE JU~

UNDER SOMMAREN FICK SVERIGE BESÖK AV EN RARITET - LUFTHANSAS JUNKERS 52 FRÅN 1936. DENNA IKON FRÅN TRAFIKFLYGETS BARNDOM VÄCKER UPPMÄRKSAMHET VART HON ÄN KOMMER. MÅNGA TOG CHANSEN ATT UPPLEVA DEN UDDA PLÅTFÅGELN UNDER STOPPEN PÅ VÄSTKUSTEN OCH DET HELGLÅNGA BESÖKET I DALARNA.

TEXT OCH FOTO **DANIEL KARLSSON**

*Någonstans i Europa under
1930-talets allt mörkare moln?
Eller en vanlig regnig sommardag
i nutida Sverige? Att flyga med Ju
52 är att resa genom tiden.*





Piloten Georg Kohne med besättning var entusiastiska inför Sverigebesöket när Flygrevyn mötte dem vid första stoppet på Säve. Kohne är chefspilot i Lufthansas stiftelse som vårdar och flyger maskinen. Till vardags flyger han betydligt mer moderna maskiner, som A330 och A340.

Stoppet var det första på en lång resa upp till Flygfesten i Dala-Järna. De tyska passagerarna fick en långweekend med många spännande flygupplevelser. Det fanns också möjlighet för vem som helst att följa med under rundflygningarna. En chans som inte kommer allt för ofta i Sverige.

I dag utstrålar "Tante Ju" en historisk aura. Annat var det när maskinen föddes. Hugo Junkers konstruktioner var årtal, för att inte säga decennier, före sin tid. Efter framgången med helmetallkonstruktionen F 13 på 1920-talet kunde någon knappast tvivla på Junkers förmåga. Han startade dessutom ett framgångsrikt flygbolag som utgjorde en av föregångarna till Lufthansa.

Den tremotoriga Ju 52/3m såg dagens ljus 1932. Den blev snabbt en favorit hos flygbolagen. Totalt beräknar man att 5 000 exemplar byggdes hos Junkers och andra tillverkare. Maskinerna flög till och med mellan kontinenterna. Ju 52 tjänstgjorde bland annat på Lufthansas linje mellan Berlin och Santiago, en sträcka på 15 000 kilometer. Under andra världskriget valdes planet till Luftwaffes standardtransportplan.

Fortfarande finns sex-sju exemplar av Ju 52/3m kvar. Den mest kända är utan tvekan D-AQUI. Planet rullade ut från fabriken i Dessau 1936 och kallades då "Fritz Simon". Efter några månader hos Lufthansa kom planet till Norge och DNL. Med märkningen LN-DAH flög maskinen på flottörer längs den norska kusten. I samband



I cockpit avslöjas att detta är en maskin som flyger enligt nutida trafikflygregler - maskinen är bland annat IFR-utrustad.



Entusiastiska passagere är en av fördelarna med att flyga Ju 52 för de frivilliga Lufthansabesättningarna.

med den tyska ockupationen övertogs planet av den tyska armén och senare av Lufthansa. Vid krigsslutet återbördades det till norrmännen. Planet fick märkningen LN-KAF och namnet "Askeladden".

1947 genomfördes en totalrenovering där planet byggdes samman med delar från en annan individ. I slutet på 1950-talet såldes planet till Ecuador och antog namnet "Amazonas". Senare kom planet till USA där det bland annat flög uppvisningar under namnet Iron Annie.

Först 1984 återvände maskinen till Europa. Lufthansa hade då köpt planet och avsåg att använda det i PR-syfte. Att renovera planet till flygvärdigt skick blev mer omfattande än man anat. Bland annat fick man konstruera en speciell maskin, populärt kallat "nudelmaskinen", för att återskapa den korrugerade plåten. För att kunna bedriva kommersiell passagerartrafik försågs planet bland annat med modern IFR-instrumentering.

I april 1986 kom planet åter i luften. På ving-



"Tante Ju" är det kärleksfulla smeknamnet på den gamla damen, som en gång i tiden utgjorde ryggraden i många nationella flygbolag.

JUNKERS JU 52/3 M D-AQUI

Besättning	Cockpit 2+1/ Kabin 1
Passagerare	16
Längd	18,9 m
Spännvidd	29,25 m
Vingyta	110,5 kvm
Höjd	6,10 m
Tomvikt	ca 7 850 kg
Max startvikt	10 500 kg
Starthastighet	ca 120 km/h
Marschfart	ca 190 km/h
Max hastighet	ca 250 km/h
Startsträcka	ca 500 m
Landningssträcka	ca 350 m
Bränslekapacitet	1 830 l
Bränsleförbrukning	420 l/tim

Motorer

3 st 9-cylindriga stjärnmotorer Pratt & Whitney PW 1340 S1 H1G Wasp, 600 hk.



Det avslutande "3M" i modellnamnet står för tre motorer - den första versionen av Ju 52 var faktiskt enmotorig.

arna och kroppen fanns på nytt bokstäverna D-AQUI. Maskinen fick namnet "Berlin-Tempelhof" som en association till flygbolagets historia. Sedan dess har planet turnerat i Europa och bland annat besökt Sverige ett antal gånger. Varje säsong flyger man uppemot 10 000 passagerare. Sedan renoveringen har flera hundra tusen människor flugit med planet!

D-AQUI, eller D-CDLH som är planetens formella registrering, ägs och opereras av Deutsche Lufthansa Berlin Stiftung. Ett sjuttioal personer är involverade i verksamheten, däribland ett antal flygbesättningar som arbetar ideellt vid sidan om sitt dagliga arbete i flygbolaget. För dem handlar det om att återskapa upplevelsen från trafikflygets barndom, där passagerarna kan njuta av ett landskap som sakta passerar under vingarna, till tonerna av tre väl-sjungande stjärnmotorer.



Komfort á la 30-tal. Än idag reser man flott och behagligt i kabinen som rymmer 16 passagerare.