



Mehr zu diesem Thema
in der neuen *Lufthansa
Magazin iPad-App*
Find out more in the
new *Lufthansa
Magazin iPad app*



Die Dame ist startklar

Mit der Junkers Ju 52 reist man zurück in eine Zeit, als Fliegen noch ein exotisches Abenteuer war: Die „Grande Dame“ der Lüfte ist nicht nur die älteste Maschine der Lufthansa Flotte, sondern auch schwierig zu fliegen. In ihrem Cockpit dürfen nur Piloten Platz nehmen, die besondere Anforderungen erfüllen – ein Besuch im Trainingslager auf Usedom

The lady is waiting

The Junkers Ju 52 takes pilots back to an age when flying was an exotic adventure. The “grand old lady of the air” is the oldest aircraft in the Lufthansa fleet. Not only that: As she is difficult to handle, only pilots holding a special license for which stringent requirements apply are allowed to fly her. We visit the training camp on the island of Usedom, off Germany’s Baltic coast

Text **Tim Cappelmann** Fotos **Jens Görlich**

Seit 1936 im Einsatz: Die legendäre Lufthansa Ju 52 auf dem Flugplatz Heringsdorf auf Usedom. Hier bereiten sich die Piloten und Flugingenieure auf die nächste Rundflugsaison vor
In operation since 1936: The legendary Lufthansa Ju 52 at Heringsdorf Airport on the island of Usedom, where pilots and engineers prepare for the summer season’s sightseeing flights

Bald kann es losgehen, endlich. Im Konferenzraum von Hangar 10 beugen sich vier Kapitäne mit zusammen mehreren zehntausend Stunden Flugerfahrung über ein Display mit Navigationskarten. „Über das iPad und unser GPS im Cockpit freue ich mich echt, vierfache Redundanz, da finde ich schon den Airport“, sagt Georg Spieth, seine Kollegen und er lachen. Normalerweise fliegen die Männer neue Jumbojets nach Tokio oder steuern vierstrahlige Airbusse nach Rio de Janeiro. Heute planen sie, den Flugplatz Heringsdorf auf Usedom über die Route „Charlie“ in einer historischen Dreipropellermaschine zu verlassen. Sie werden durchgeschwitzt, erschöpft und mit einem breiten Grinsen im Gesicht zurückkehren. Denn das ist es, was die „Tante Ju“ mit ihren Piloten anstellt: Sie fordert sie heraus. Sie fasziniert. Sie macht glücklich.

Der kleine Klub aus 25 Piloten und 15 Flugingenieuren, die im Drei-Mann-Cockpit der Ju 52 Platz nehmen dürfen, kommt regelmäßig Anfang des Jahres auf Usedom zusammen. An zehn Tagen verlängern sie ihre Lizenzen und bereiten die Sommersaison vor. Der Flugplatz der Ostseeinsel ist mit einem Instrumentenlandeanflugsystem ausgerüstet, sodass auch bei schlechtem Wetter geflogen werden kann. Chefpilot und Flugbetriebsleiter Georg Kohne, 57, ist einer von fünf Checkkapitänen in

Very soon it will be time to get going – at last. Four airline captains with tens of thousands of flight hours between them bend over the navigation charts on a display screen in the conference room of Hangar 10. “I’m glad we have the iPad and the GPS in the cockpit. With quadruple redundancy we’re guaranteed to find the airport,” quips Georg Spieth, and his colleagues grin. On a regular day, these men fly new jumbo jets to Tokyo or four-engine Airbuses to Rio de Janeiro. Today, they are preparing to depart Usedom island from Heringsdorf Airport in a vintage three-propeller aircraft via the Charlie route. They will return exhausted, drenched in sweat, but with a smile on their face. That’s what the “Iron Annie” does to its pilots: It challenges them, fascinates them and makes them happy.

The 25 pilots and 15 flight engineers who take turns in the three-person cockpit of the Junkers Ju 52 are members of a small club that gets together on the Baltic island of Usedom every spring for ten days, where they renew their pilot license and prepare for the summer season. The island’s airport is equipped with an instrument landing system, so the pilots can fly in bad weather as well as good. Chief Pilot and Flight Operations Manager Georg Kohne, 57, is one of five check airmen in Germany who are authorized to issue flight licenses for the vintage aircraft. Georg



[1] Die Kapitäne und Flugingenieure Georg Spieth, Wolfgang Ahrens, Jörg Willwerth und Georg Kohne (von links) bereiten bei ihrem Briefing den nächsten Ju-52-Flug vor
[2] Flieger durch und durch: Kapitän Burkhard Jacobfeuerborn
[3] Prüfer Wolfgang Ahrens beobachtet mithilfe eines iPads und einer Cockpitkamera, ob Flugingenieur Willwerth korrekt arbeitet
[4] Funkgerät und Lärmschutz für die Ohren der Wartungstechniker
[5] Flugingenieur Wolfgang Ahrens prüft vor dem Start den Ölstand
[6] Die alte Dame hebt ab

[1] Captains and flight engineers Georg Spieth, Wolfgang Ahrens, Jörg Willwerth and Georg Kohne (left to right) at the briefing for their next flight with the Ju 52
[2] An aviator through and through: Captain Burkhard Jacobfeuerborn
[3] Check airman Wolfgang Ahrens uses an iPad and a cockpit camera to monitor whether flight engineer Willwerth makes all the right moves
[4] Radio and noise protectors for the maintenance crew’s ears
[5] Engineer Wolfgang Ahrens checks the oil level before takeoff
[6] The old lady is in the air





Arbeitsteilung im Cockpit: Kapitän Georg Spieth auf dem Sitz und in der Rolle des Kopiloten, Flugingenieur Stefan Friedrich hat die Triebwerke im Blick
Sharing the job in the cockpit: Captain Georg Spieth takes the role of first officer while flight engineer Stefan Friedrich keeps his eyes on the engines

[d] Deutschland, die eine Flugerlaubnis für die historische Maschine erteilen dürfen. Heute steht die Lizenz von Georg Spieth auf dem Programm. Als Lufthansa Kapitän einer neuen Boeing 747-8 ist er Checkflüge gewöhnt. Trotzdem hat sich der 57-Jährige in den letzten Wochen gut vorbereitet, ist immer wieder Verfahren durchgegangen, hat Abläufe im heimischen Wohnzimmer visualisiert, „chair flying“ nennt er das. In der Luft muss er Langsamflug, Steilkurven und andere „Airworks“ zeigen, später dann Instrumentenanflüge machen, durchstarten oder die Prozeduren bei simulierten Triebwerksausfällen abarbeiten.

Die beiden Männer werden im Cockpit von Flugingenieur Jörg Willwerth, 55, unterstützt, sonst Kapitän einer A320. Auch seine Lizenz wird heute „gecheckt“, diesen Teil übernimmt Prüfer Wolfgang Ahrens, 58, ein pensionierter Jumbo-Kapitän. Bis auf zwei Kopiloten fliegen ausschließlich Lufthansa Kapitäne die rüstige Dame. „Wir brauchen Leute, die wir auf jeder Position einsetzen können“, erklärt Kohne, „und auf der Ju muss man sich auch nicht die Hörner abstoßen. Das ist schon ein Flugzeug für Erwachsene, man sollte ordentlich Erfahrung mitbringen.“

Die 78 Jahre alte Maschine zu fliegen ist anspruchsvoll, ihre Piloten kehren zurück zu den Grundlagen und Anfängen der Fliegerei. Die Ju ist laut, langsam und altmodisch, im Cockpit ist es eng, entweder zu heiß oder zu kalt, es gibt kaum elektronische

[e] Spieth's license is up for renewal today. As a Lufthansa captain of one of the new Boeing 747-8s, he is accustomed to check flights, but for this particular one, the 57-year-old pilot has prepared carefully over the past few weeks, reviewing procedures over and over again, visualizing processes from his armchair at home. He calls it “chair flying.” In the air, he will be required to perform a slow flight, steep turns and other airworks, before executing an instrument approach, a touch-and-go maneuver and the procedure to follow when engine failures are simulated.

Kohne and Spieth will be joined in the cockpit by flight engineer Jörg Willwerth, 55, who usually captains an Airbus A320. His license is up for renewal today, too, and his check airman is Wolfgang Ahrens, 58, a retired captain of a jumbo jet. Apart from two first officers, all of the men piloting the trusty old aircraft are Lufthansa captains. “We need people we can put in every position,” explains Kohne, “and the Ju is not a plane for frisky youngsters, it’s a plane for adults with a good bit of experience.”

Flying the 78-year-old Iron Annie is something of a challenge, and it takes pilots right back to the basics and the first beginnings of aviation. The plane is loud, slow and old-fashioned, and the cockpit is pretty cramped and always either too hot or too cold. It has very few electronic systems “and definitely no autopilot that you can turn on whenever you want to study a chart or a check-

Systeme, „erst recht keinen Autopiloten, den man mal eben einschalten kann, um in Ruhe eine Karte oder Checkliste zu lesen“, sagt Kohne. Hydraulisch funktionieren allein die Bremsen; um einfach nur geradeaus zu fliegen, muss in die Ruder getreten werden, dafür ist Muskelkraft gefragt. „Das meiste ist mechanisch gelöst, das macht die Ju sehr sympathisch“, erklärt Kohne, „aber sie ist alles andere als luxuriös.“

Nach dem Briefing klettern die Männer in ihren Uniformen über eine Trittleiter in die Maschine. Dunkle Wolken hängen am Himmel, es regnet, die Sicht ist schlecht. Der dichte Nebel, der seit den frühen Morgenstunden die Runway einhüllt, beginnt gerade erst sich aufzulösen. „Bei schönem Wetter, Wind von vorn, langer Bahn ist es nicht schwieriger, die Ju zu fliegen, als eine A380“, sagt Kohne, „wenn das Wetter aber so ist wie heute, dann ist es schwieriger, eindeutig.“

Zwischen 170 und 200 Lufthansa Piloten bewerben sich jedes Jahr, um die Ju ehrenamtlich im Saisonbetrieb auf Rund- und Streckenflügen steuern zu dürfen (siehe Infokasten Seite 75), nur wenige werden genommen. Weil nach Sichtflugregeln geflogen wird, müssen die Kandidaten nicht bloß Erfahrung als Kapitäne mitbringen, sondern vor allem auch in ihrer Freizeit mit kleinen Sport- und Propellerflugzeugen im unteren Luftraum unterwegs sein – das haben viele zuletzt während ihrer Ausbildung gemacht. Wenn sie zusätzlich noch Erfahrung auf Mustern mit Sternmotoren mitbringen, stehen ihre Chancen gut. „Wer aber nur Jets fliegt und sich denkt, die Elektronik wird’s schon regeln – das funktioniert hier nicht“, sagt Kohne.

In der Pilotenkanzel quetscht sich Georg Spieth auf den Kapitänssitz, Prüfer Kohne sitzt neben ihm. Statt eines Sidesticks haben sie zwei hölzerne Steuerhörner vor sich, die Kraft-

list,” says Kohne. Only the brakes are hydraulic, and the pilot has to hold the rudder down with his foot just to fly a straight line, which requires quite a bit of strength. “Almost everything is mechanical, that’s what I like about this plane,” explains Kohne, “but she is anything but luxurious.”

After their briefing, the uniformed men climb a short ladder to board the plane. Dark clouds hang low in the sky, it’s raining and visibility is poor. The thick fog that has enveloped the runway since the early morning hours is only just beginning to lift. “On a clear day with a headwind and a long runway, flying the Iron Annie is no harder than flying an A380,” says Kohne, “but when we have weather like we do today, it is definitely more difficult.”

Every year, between 170 and 200 Lufthansa pilots apply for the unpaid privilege of operating the Ju 52 on sightseeing tours and special routes (see info box, page 71) during the summer months, but only very few are accepted. Since visual flight rules apply when handling the Iron Annie, candidates need to have experience not only as airline captains on scheduled flights, but at lower altitudes, too, flying small sports and propeller planes mostly on their own time. The last time most pilots did this kind of flying was when they were in training. But if, in addition to experience flying small planes, a candidate has also flown types with radial engines, his or her chances are pretty good. “We cannot work with people who have only ever flown jets and think that the electronics will take care of everything,” says Kohne.

Georg Spieth squeezes into the captain’s seat in the tiny cockpit, and check airman Kohne takes the seat beside him. Instead of a sidestick, each pilot has a wooden control yoke, and the fuel pump is operated by hand. Flight engineer Willwerth slips into place between them, his knees almost touching his

WeatherTech® europe



3D Fußmatten und Kofferraummatten Vorhanden in Schwarz, Hellbraun und Grau

Zubehörteile erhältlich für

Alfa Romeo - Audi - BMW - Buick - Cadillac - Chevrolet - Citroen - Chrysler - Dacia - Daihatsu - Dodge - Ferrari - Fiat - Ford - GMC - Honda - Hummer - Hyundai - Infiniti - Jeep - Kia - Lancia - Land Rover - Lexus - Maserati - Mazda - Mercedes-Benz - Mini - Mitsubishi - Nissan - Opel - Peugeot - Porsche - Renault - Saturn - Seat - Skoda - Smart - Subaru - Suzuki - Toyota - Volkswagen - Volvo

Für Informationen und Bestellungen
besuchen Sie unsere Website

www.WeatherTechEurope.com

+49 (0) 4087408126

+43 (0) 720882945

+41 (0) 435082358

Mo-Fr von 9:00 - 19:00 Uhr und Sa 9:00-13:00

verkauf@weathertech.com

For European Customers :
WeatherTechEurope.com

For US Customers :
WeatherTech.com

For Canadian Customers :
WeatherTech.ca





Die „Tante Ju“ erinnert nicht nur mit ihrer Wellblechstruktur an die Anfänge der Fliegerei: Über eine Trittleiter steigen Crew und Passagiere an Bord
It's not just Iron Annie's corrugated surface that recalls the early days of flight. Crew and passengers board the plane with the help of a small ladder

[d] stoffpumpe wird per Hand betätigt. In der Mitte nimmt Flugingenieur Willwerth Platz, die Knie stoßen ihm fast ans Kinn. Seine Hauptaufgabe ist es, die drei Sternmotoren sauber am Laufen zu halten. „Da darf man nicht einfach wild mit dem Gashebel rumspielen, die Ju möchte liebevoll und mit viel Gefühl behandelt werden“, sagt Kohne, die anderen im Cockpit nicken. Wer beim Durchstarten zu viel Schub gibt, riskiert, dass die Triebwerke abschalten, und bringt die ganze Maschine in Gefahr. Eine Kamera überträgt Willwerths Handgriffe auf ein iPad, so kann Checkflugingenieur Ahrens hinten in der Kabine überprüfen, ob er alle Prozeduren richtig durchführt. Bei aller Liebe zur Nostalgie – neueste Kollisionswarn- und Navigationssysteme, GPS und Internetverbindung sind Standard im Cockpit. „Wir haben versucht, alles so historisch wie möglich zu halten, aber die Funktionalität im Hintergrund so zu modernisieren, dass der Betrieb absolut sicher ist“, berichtet Kohne. „Unsere Passagiere sollen schließlich nur Schönes erleben und sich nicht in Gefahr begeben.“

Auch deswegen sitzen nun vier der wohl erfahrensten Lufthansa Kapitäne und Sternmotoren-Flugingenieure in der Ju und lassen nacheinander die Triebwerke an. Es kracht, es dröhnt, die alte Dame zittert. Draußen stehen ein paar Schaulustige, darunter viele ehemalige und aktive Lufthansa Piloten, einige von ihnen flogen auch die Ju. Ein älterer Herr zückt sein Smartphone

[e] chin. Willwerth's main task is to keep all three radial engines running smoothly. “You can't just press the throttle lever any way you like, the Iron Annie likes to be handled lovingly and with the utmost care,” says Kohne, and the others in the cockpit nod. If you apply too much thrust in a touch-and-go maneuver, you risk stalling the engines and creating a dangerous situation for the entire plane. A camera transmits Willwerth's hand movements to an iPad so that check airman Ahrens, behind him in the cabin, can see whether all the procedures are being carried out correctly. For all the nostalgia involved in flying the Iron Annie, these days the latest collision warning and navigation systems as well as GPS and an Internet connection are standard features in her cockpit. “We have tried to keep everything as historically correct as we could, but have modernized the functions operating in the background so as to ensure absolute safety,” says Kohne. “We want to give passengers a wonderful experience, not put them in danger.”

This is also why four of Lufthansa's most experienced captains and radial-engine flight engineers are currently seated in the aircraft and starting the engines one by one. There's a roar, then a loud humming, and then the old lady shudders. A small group of spectators stands outside, among them many retired as well as active Lufthansa pilots, some of whom have also flown this plane.

und demonstriert den Klingelton: das Donnern der drei Motoren beim Start. Sein Nebenmann zeigt ein Video von der Ju im Vorbeiflug. Kaum eine andere Maschine weckt bei Flugbegeisterten eine so starke Sehnsucht nach alten Zeiten, verkörpert so sehr die ursprüngliche Faszination der Fliegerei.

„Als ich das erste Mal ins Cockpit kam, hatte ich eine Gänsehaut“, erinnert sich Georg Kohne und schaut Georg Spieth an, „es ist schon eine Ehre, hier sein zu dürfen.“ Die beiden strahlen, als säßen sie in der Pilotenschule nach ihrem ersten Alleinflug zusammen. „Mein erster Ju-Flug war einer der schönsten fliegerischen Momente überhaupt“, sagt Spieth. Die Propeller knattern, Ingenieur Willwerth gibt gefühlvoll Schub, der Kapitän hat das Steuerhorn fest in der Hand. Es kann wieder losgehen. ■

An elderly gentleman pulls out his smartphone and demonstrates his ringtone: the thunderous roar of three engines starting up. The man beside him shows a video of the Ju 52 flying past. Few aircraft elicit such a longing for times past as this one; few embody so completely the fascination of flight.

“When I stepped into the cockpit for the first time, I had goose bumps,” recalls Georg Kohne, looking over at Georg Spieth. “It certainly is an honor to be here.” Both men beam as if they were back in flight school and had just completed their first solo flight. “My first on board a Ju 52 was one of the best moments I ever experienced in the air,” says Spieth. The propellers rumble, engineer Willwerth gently applies thrust and the captain has a firm hold on the control yoke. It's time to take off again. ■

Legendär: Das Großraumflugzeug der dreißiger Jahre



Mit Schwimmern statt Fahrwerk flog die Ju 52 ursprünglich Einsätze über der Nordsee
The Ju 52 was equipped with floats instead of wheels when it operated over the North Sea

Die Ju 52 (Spitzname: „Tante Ju“) mit dem Kennzeichen D-AQUI wurde 1936 in den Junkers-Werken in Dessau gebaut. Zunächst flog sie, ursprünglich als Wasserfrachtflugzeug konzipiert, für die Deutsche Luft Hansa AG. Fast 20 Jahre war sie abwechselnd in Deutschland und Norwegen im Einsatz, 1955 wurde sie ausgemustert. Weil sie für ein Museum in Oslo zu groß war, wurde sie nach Ecuador verkauft und flog dort von 1957 bis 1963 Passagiere und Fracht im Amazonasgebiet. Am Rande des Airports von Quito geriet sie in Vergessenheit, bis sie 1969 ein amerikanischer Flugenthusiast kaufte. Als „Iron Annie“ ließ dieser sie auf US-Flugschauen in deutscher Militärbemalung abheben. Anfang der achtziger Jahre wurde sie, arg ramponiert, auf einem Wüstenflugplatz im Südwesten der USA geparkt. Von dort holte Lufthansa ihr einstiges Arbeitspferd 1984 nach Hamburg, wo sie von Mitarbeitern der Lufthansa Technik ehrenamtlich restauriert wurde. 1986 hob sie dann wieder im Zeichen des Kranichs und in frischem Wellblechglanz ab. Wer die Ju 52 – die auch gehartert werden kann – auf einem historischen Rundflug erleben möchte, sollte rechtzeitig buchen. Infos gibt es unter:

lufthansa-ju52.de; dlbs.de

The wide-body aircraft of the 1930s The Junkers Ju 52 with the registration number D-AQUI was built in Dessau, Germany in 1936. Nicknamed “Tante Ju,” she was produced as a freight-hauling floatplane for Deutsche Luft Hansa, and used on and off in Germany and Norway for nearly 20 years before being decommissioned in 1955. Proving too large for a museum in Oslo, she was sold to Ecuador, where she carried cargo and passengers in the Amazon region between 1957 and 1963. After that, she was nearly forgotten at the airport in Quito until an American flying enthusiast bought her in 1969. Calling her “Iron Annie,” he decked her out in German military colors and showed her at US air shows. In the early 1980s, she ended up parked on a desert airfield in the southwestern USA, looking very much the worse for wear. It was from there that in 1984, Lufthansa fetched its former workhorse home to Hamburg, where she was restored by Lufthansa Technik volunteers. Two years later, she took off into the air bearing the emblem of the crane, her corrugated surface gleaming. If you would like to take a nostalgic tour in the vintage Ju 52 – which, by the way, can also be chartered – make sure to book soon. For details, visit:

lufthansa-ju52.de; dlbs.de