



Unsere JU 52 auf dem Fliegerhorst Wunstorf



Traditionsgemeinschaft Lufttransport Wunstorf e. V.

31515 Wunstorf, Vor der Hauptwache

Internet: www.tglw.de

Gestaltung:  Hans-Jürgen Hendes

**Traditionsgemeinschaft Lufttransport
Wunstorf e. V.**



Ein Starlifter überfliegt eine JU 52

Es ist schon erstaunlich - auch heute noch - fast 80 Jahre nach ihrem Erstflug - kennt jedes Kind die Ju 52. Unstrittig - die JU war seinerzeit ein Meilenstein in der Entwicklung sowohl des militärischen Lufttransports als auch des zivilen Luftverkehrs. Aber das waren andere Flugzeuge auch. Diese Tatsache allein erklärt nicht die verklärten Augen der meisten Menschen, wenn die Sprache auf die „alte Tante JU“ kommt.

Wir sind sehr stolz: in unserem Museum steht eine dieser Legenden, Baujahr 1939, nahezu Originalzustand, hervorragend restauriert mit Original-Instrumenten und Original-Ersatzteilen. Und gerade „unsere“ JU hat darüber hinaus eine bewegte und aufregende Geschichte.

Ihre Geschichte beginnt mit einem sehr kurzen, nur sechs Monate dauernden Fliegerleben, dem sich ein fast 50-jähriger Dornröschenschlaf auf dem Grunde eines norwegischen Sees anschließt. Die weitere Geschichte ist ohne Hinweis auf die „Interessengemeinschaft JU 52 e.V.“ nicht zu erzählen.

1986 fand sich ein kleines Team von Idealisten aus Bundeswehr und Wirtschaft zur IG JU52 e.V. zusammen, deren Ziel es war, mehrere Maschinen vom Typ JU 52 aus dem Hartvikvannsee bei Narvik zu bergen, eine davon zu restaurieren und diese dann in einer eigens zu

dem Zweck zu bauenden Halle der Öffentlichkeit zu präsentieren. Die drei Gründerväter des Vereins waren Günter Leonhardt, damals Inhaber der Nelke-Spedition in Laatzen, Karl Kössler, Direktor des Luftfahrtbundesamtes in Braunschweig und Oberst Walter Holinka, Kommodore des Lufttransportgeschwader 62 in Wunstorf. Die drei Herren bildeten auch den ersten Vorstand der IG JU52 e.V. Die Mitglieder kamen aus den unterschiedlichsten Bereichen: viele Angehörige des LTG 62 waren dabei, die bei Bergung und Restaurierung aktiv mitarbeiten wollten, andere faszinierte einfach das kühne Ziel des Vereins, und wieder andere hatten im Krieg noch selbst die JU 52 geflogen und hatten nostalgische Gründe für ihren Beitritt.

Bergung und Restaurierung unserer JU, sowie der Bau der Halle sind in dieser Broschüre ausreichend dokumentiert. Erwähnenswert ist noch, dass dies alles ausschließlich aus Spenden finanziert wurde. Doch mit der Ausstellung der restaurierten JU 52 ist die Geschichte noch nicht zu Ende. Die JU 52 Halle wurde zu einem kleinen, aber feinen Museum mit dem Schwerpunkt „militärischer Lufttransport“ weiter entwickelt. Auch dabei spielte die IG JU 52 e.V. eine herausragende Rolle. Sie beschaffte eine ganze Reihe sehenswerter Exponate und sorgte für die Ausstattung der Halle.

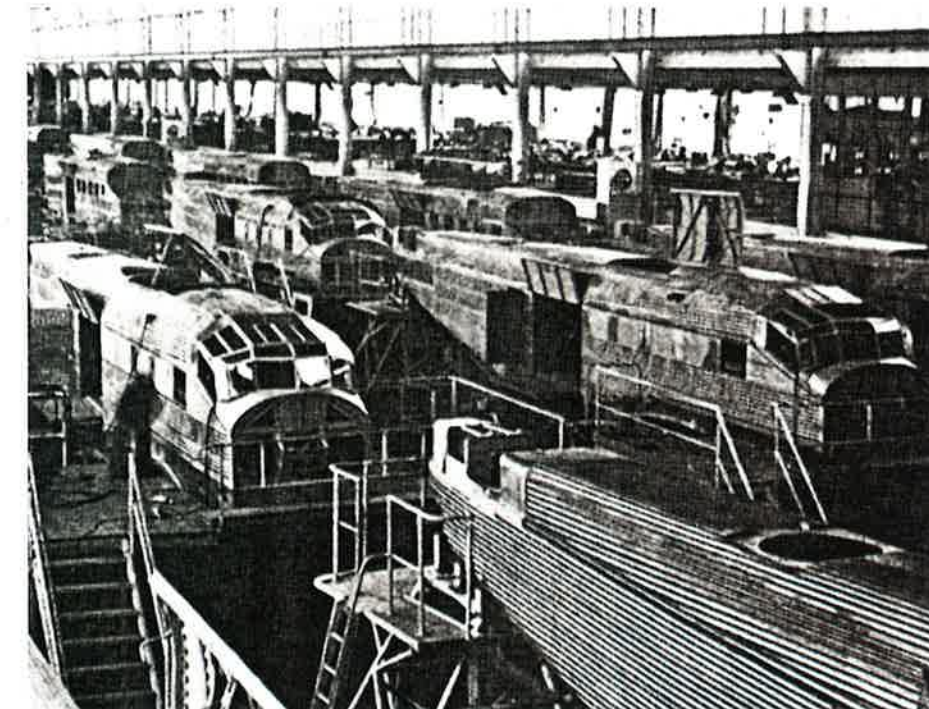
Aber auch das LTG 62 und seine Traditionsgemeinschaft leisteten einen wesentlichen Beitrag, richteten in der Halle eine Traditionsecke ein und stellten auf dem Freigelände neben der Halle einige Großobjekte passend zum Thema auf. Und letztlich gab es viele Privatleute, die ihre Erinnerungsstücke zur Ausstellung anboten, als Geschenk oder als Dauerleihgabe. Hilfreich dabei war sicher das Medieninteresse, das die Bergung und die Restaurierung der JU von Anfang an begleitet hatte, aber sicher hat auch die Faszination JU 52 selbst eine Rolle gespielt. Und so wuchs die Ausstellung im Laufe der Jahre auf einen Stand, der den militärischen Lufttransport von den Anfängen bis heute sehr gut darstellt.

Trägerverein und Betreiber des Museums war von der Eröffnung der Halle im Jahre 1990 bis zum Jahre 2003 die IG JU 52 e.V. Der Verein löste sich danach aus Altersgründen auf. Seit April 2004 führt nun die „Traditionsgemeinschaft Lufttransport Wunstorf e.V.“ (TGLW) das Museum, ursprünglich ein Zusammenschluss von Angehörigen des LTG 62 allein, die sich aber nun für alle Interessierte am militärischen Lufttransport geöffnet hat.

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.tglw.de



Hugo Junker



Großserienbau bei Junkers in Dessau

Technische Daten:

Flugwerk

Der Rumpf hat einen rechteckigen Querschnitt mit stark abgerundeten Ecken. Das Rumpferüst besteht aus 4 Längsholmen mit senkrecht zur Längsachse stehenden Spanten. Seitenwände und Decken sind durch Auskreuzungen zwischen den Spanten versteift. Die Beplankung besteht aus Wellblech, das teilweise durch Pfetten verstärkt ist. Das Tragwerk-Mittelstück ist mit dem Rumpferüst-Mittelstück konstruktiv fest vereinigt.

Der Führerraum ist nach vorn zum Motor und nach dem Rumpferüst zu durch je einen Vollspant abgeschlossen. Zugänglich ist der Führerraum durch eine zweiflügelige Tür im Vollspant 3. Zum schnellen Verlassen des Führerraumes in Notfällen ist die mittlere obere Überdachung nach hinten aufschiebbar ausgebildet.

Der Hauptnutzraum schließt sich hinter dem Führerraum an und reicht von Spant 3 bis 8. Er hat zwei Türen, von denen sich eine auf der rechten Seite zwischen Spant 3 und 4, sowie eine auf der linken Seite zwischen Spant 7 und 8 befindet. Letztere ist die abwerfbare Einsteigtür.

Das Rumpferüst ist mit dem Rumpferüst-Mittelstück konstruktiv fest verbunden und durch eine Öffnung im Vollspant 8 zugänglich. Im Rumpferüst zwischen Spant 8 und Rumpferüstspant 2 sind in der linken und rechten Bordwand je eine Fensterlafette eingebaut. Über einen Laufsteg zwischen Rumpferüstspant 3 und 4 gelangt man zum B-Stand. Dieser befindet sich zwischen Rumpferüstspant 3 und 4 auf einem Zwischenboden und ist für die bewegliche Bewaffnung ausgebaut. Im Rumpferüstspant 3 befindet sich eine Tür, durch die das letzte Stück des Rumpferüsts auf einem Laufsteg erreicht werden kann.

Fahrwerk

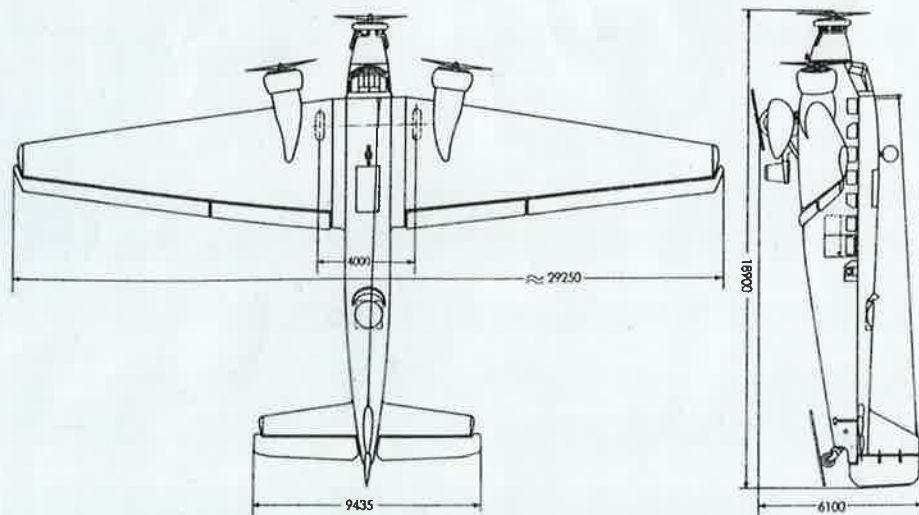
Das Fahrwerk ist ohne durchgehende Achse und nicht einziehbar. Am linken und rechten Wurzelspant des Tragwerk-Mittelstückes an Träger I ist je ein Stoßdämpfer (Federbein) kugelig befestigt, der die Stöße bei Abflug und Landung abfedert. Die zwei Elektron-Cannstatt-Laufräder 1300 mm x 300 mm sind mit Innenbacken-Druckluftbremsen ausgerüstet. Das Rumpferüst besitzt einen Abgefederten, um 180° drehbaren Radsporn, dessen Spornrad durch Öldruck vom Führerraum aus bremsbar ist. Der Radsporn wird durch Gummizüge selbsttätig in Flugrichtung gehalten.

Leitwerk

Die trapezförmige, unsymmetrische Höhenflosse ist auf der Rumpferüstoberseite befestigt. Das Höhenruder des Doppelhöhenleitwerkes hat Gewichtsausgleich und ist in der Mitte unterteilt. Das symmetrische Seitenleitwerk besteht aus der Seitenflosse und dem Seitenruder.

Zwei Generationen von Lufttransportern begegnen sich in Wunstorf

Technische Beschreibung der JU 52/3 m



Maße JU 52/3 m

Leitwerk (Fortsetzung)

Die Seitenflosse ist 3° nach links zur Rumpflängachse zum Ausgleich des Luftschraubendralles eingestellt. Das Seitenruder steht bei Normalstellung (0°) in Verlängerung der Flossenachse 3° nach rechts. Der unterteilte Hilfsflügel ist an der Hinterkante jedes Tragflügels angebracht. Der äußere Teil dient als Querruder und hat Gewichtsenausgleich. Er hat eine Länge von etwa zwei Drittel des Außen-tragflügels. Der innere Teil dient nur als Verstellklappe. Die Ruder sind mit Bügelstreifen, die Querruder mit Bügelklappen versehen. Höhen- und Querruder haben Ausgleichsgewichte. Die Bügelklappen der Verstellklappen und Querruder sind im Stand verstellbar.

Steuerwerk

Die Seiten-, Höhen- und Quersteuerung ist als Doppelsteuerung ausgebildet. Die Höhen- und Quersteuerung erfolgt durch eine schwenkbare Steuersäule mit Handrad. Die Verstellung der Hilfsflügel erfolgt durch ein Handrad mit selbst-sperrender Spindel, mit der auch die Höhenflos-senverstellung gekuppelt werden kann. Das Sei-tenruder wird durch verstellbare Fußhebel betätigt. Zum Ausgleich erforderlicher Seitenruderkräfte ist vor dem Führersitz eine regelbare Seitenru-derentlastung (Trimmung) angebracht. Die Steuerungsteile sind im Rumpf abgeschottet und durch Klappen im Fußboden und lösbare Hautfelder zugänglich. Die Übertragung der Be-wegungen von den Bedienungsorganen erfolgt durch Stoßstangen und Seile.

Tragwerk

Das freitragende Tragwerk besteht aus dem Tragwerk-Mittelstück, das mit dem Rumpf-werk-Mittelstück konstruktiv fest verbunden ist sowie den Tragflügeln, die mit Wellblech beplankt V-förmig am Mittelstück durch Kugel-verschraubungen angeschlossen sind. Sie sind als Junkers-Doppelflügel ausgebildet, gekenn-

zeichnet durch den feststehenden Hauptflügel und einem im Fluge verstellbaren zweiteiligen Hilfsflügel. Das hintere Endstück der Tragflügel ist abnehmbar ausgebildet.

Motoren

Diese sind luftgekühlte Vergaser-Sternmotoren mit 9 feststehenden Zylindern, einem einstufigen, me-chanisch angetriebenen Lader und Pallasvergaser NAY-9 A.

Die Abgasanlage ist zugleich für die Vorwär-mung der Ansaugluft vorgesehen.

Kraftstoffanlage

In jedem Tragflügel sind sieben Kraftstoff-behälter mit einem Gesamtfassungsvermögen von 2.400 Liter untergebracht.

Leistungsangaben des Transporters Ju 52/3 m

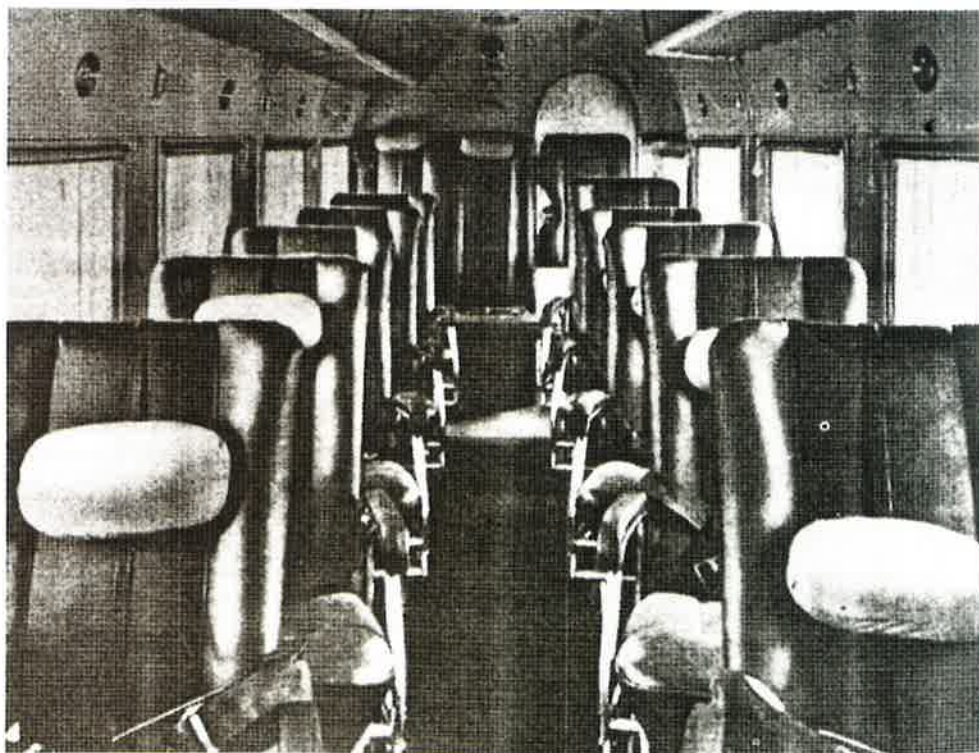
Motoren:	BMW 132 T, Luftkühlung
Motorleistung:	3 x 660 PS
in Nennhöhe:	915 m
bei Drehzahl:	2050 U/min
Luftschrauben:	9-20020 A-7 am Boden verstellbar
Fluggewicht G max	10.500 kg
Spannweite:	29,25 m
Höhe:	6,1 m
Länge:	18,9 m
Tragfläche:	110,5 m²

Luftschrauben

Zum Einbau gelangen zweiflügelige Junkers Metallluftschrauben Baumuster „9-20020 A-7“ mit einem Durchmesser von 2,9 m. Die Verstel-lung der Luftschraubenblätter kann nur im Stand vorgenommen werden. Die Luftschraubenblätter werden chemisch durch eine Enteisungsanlage, die vom Führerraum aus zu betätigen ist, enteist.

Schmierstoffanlage

Für jeden Motor ist eine getrennte Schmierstoff-anlage vorhanden, zu der je ein Behälter mit unge-fähr 65 Liter Inhalt gehört. Die Schmierstoff-kühlung jeder Motoranlage erfolgt über einen Kühlkreislauf durch zwei Junkers-Röhrenkühler.

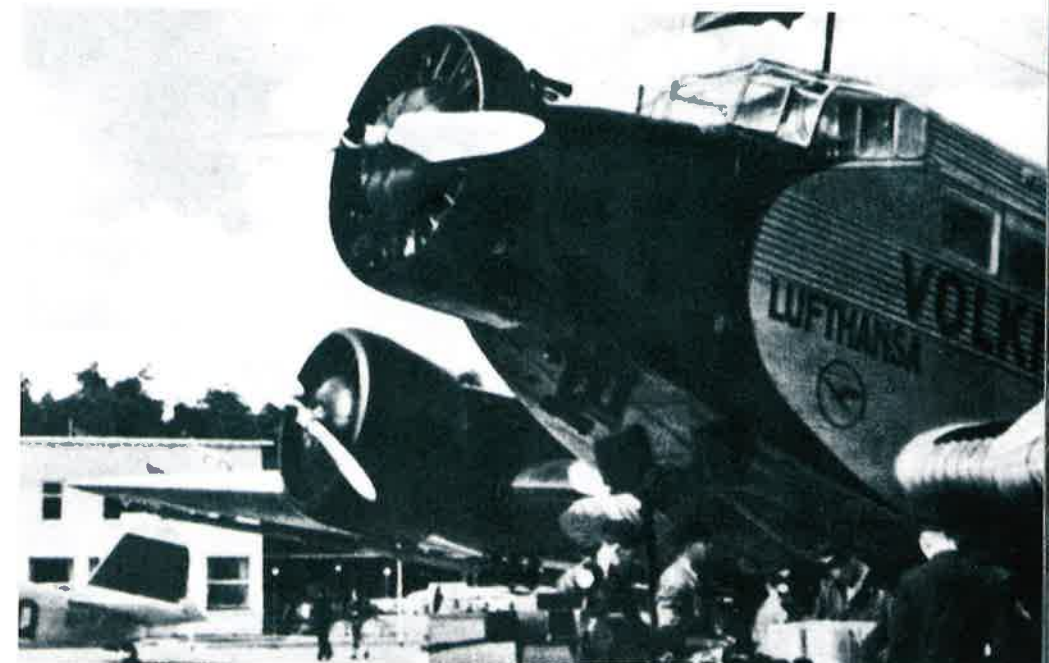


Blick in die Fluggastkabine der JU 52/3 m

Bis heute gilt die Ju 52 als Symbol deutscher Ingenieur-Kunst und Flugzeugbauer-Qualität, als Sinnbild der Zeit, in der die Grundlagen des heutigen weltweiten Lufttransports gelegt wurden. Das Konzept der Ju 52 geht auf das Jahr 1931 zurück. Die Maschine war ursprüng-lich als einmotoriges Frachtflugzeug gedacht, wurde dann aber bald mit 3 Motoren ausgerüstet (daher die Bezeichnung Ju 52/3m) und in ihrer gesamten technischen Ausführung zum Inbe-griff eines robusten, zuverlässigen und sicheren Verkehrsflugzeuges. Die höhere Anzahl von Triebwerken verteuerte zwar das Flugzeug, ermöglichte aber eine höhere Flugsicherheit und schuf die Voraussetzungen für ein erfolg-reiches Passagierflugzeug. In der Kabine fan-den bis zu 17 Fluggäste Platz, die Maschine hatte den Komfort einer Warmluftheizung und natürlich waren Waschraum und Toilette vor-handen.

Das hervorstechende Merkmal der im Hause Junkers von Ernst Zindel konstruierten Ma-schine lag in der Leichtbauweise. Wegen der hohen Steifigkeit in einer Richtung wurden Rumpf und Tragflächen in Wellblech ausge-legt. Hinzu kam als technische Besonderheit der Junkers patentierte „hohle Tragflügel für Flugzeuge“. Hugo Junkers war zu dieser Zeit noch Inhaber der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke. Er hatte sich aber in der Öffent-lichkeit immer wieder für eine friedliche Luft-fahrt ausgesprochen. Dieser Persönlichkeit konnte man nicht die Leitung eines Betriebes überlassen, der von den damaligen Machthabern als Rüstungsbetrieb vorgesehen war, und so folgte das Unausweichliche - Hugo Junkers wurde 1933 gezwungen, die Leitung der Betriebe aufzugeben. Er wurde gezwungen, Dessau zu verlassen, mußte seinen Reisepaß abgeben und wurde weiteren Diskriminierungen ausgesetzt. Hugo Junkers überlebte diese Schmach nur kurze Zeit. Er starb am 5. Februar 1935 in Gauting bei München.

Die Ju 52 spielte zu ihrer Zeit im deutschen und internationalen Luftverkehr eine über-



Ju 52 auf dem Hallenvorfeld

ragende Rolle. Allein bei der Lufthansa waren im Laufe der Jahre 231 Flugzeuge dieses Typs im Einsatz und bildeten bei Ausbruch des Krie-ges mit 85 % den Kern der Lufthansa-Flotte. Neben der Lufthansa flogen weitere Fluggesell-schaften in 29 Ländern, auf allen Kontinenten der Welt die Ju 52. Es gab aber auch zahlreiche Spezialversionen, wie z. B. mit Schwimmern anstelle von Rädern ausgerüstete Maschinen für nordische Länder. Ebenfalls existierten auch Exemplare für Repräsentationszwecke oder wie die auf dem Fliegerhorst Wunstorf in der Zeit von 1936 - 1937 stationierte um-gerüstete Version eines Behelfskampfbombers vom Typ Ju 52/m3 g3e.

Im Jahre 1936 wurde z.B. in der D-ALYL die Olympische Flamme von Griechenland nach Berlin geflogen.

Die Gründe, warum auch heute noch viele Menschen die „gute alte Tante Ju“ bewundern,

sind sicher vielschichtig. Niemand kann erklä-ren, warum die wenigen, noch erhaltenen Exemplare so umlagert und ehrfürchtig bestaunt werden, wenn sie bei Flugtagen zu bewundern sind. Neben flugbegeisterten Schweizer Bürgern, die ebenfalls nach einer Spendenaktion drei Ju 52 von der Schweizerischen Fliegertruppe nach 40 Dienstjahren übernommen haben, hat auch die Deutsche Lufthansa wieder eine Ju 52 zur Traditionspflege in Dienst gestellt. Hinzu kommen weitere Maschinen in Großbritannien, Südafrika und den USA. Damit fliegen nach mehr als 70 Jahren noch immer einige der über 5.000 gebauten Exemplare, gehütet und gepflegt von Idealisten. So ist es dann auch nicht verwun-derlich, daß zahlreiche Museen und Sammlungen in der ganzen Welt versuchen, Zeichen der schnellen Entwicklung von Luft- und Raumfahrt zum Andenken an die technischen Leistungen der Vergangenheit zu beschaffen und für die Nachwelt zu bewahren.

Die Bergung einiger in norwegischen Seen versunkenen Ju 52, die dort während der Kriegereignisse als Transportmaschinen ein-gesetzt waren, bot nun die Möglichkeit, auch für die deutsche Traditionspflege zumindest eine Maschine zu beschaffen. Die Voraus-setzungen dafür konnten in langwierigen Verhandlungen mit norwegischen Regierungs-stellen geschaffen werden. Dabei wurde ver-einbart, daß die gesamte Bergung finanziell und technisch von deutscher Seite zu über-nehmen war. Als Gegenleistung für die Bergungsgenehmigung erhielten norwegische Militärmuseen zwei der geborgenen Maschinen. Diese Maschinen sind für Museen deshalb besonders interessant, weil es sich um Original-maschinen handelt, also nicht um Flugzeuge, die nach dem Kriege mit fremden Ersatzteilen ausgerüstet werden mußten oder in Lizenz in Spanien oder Frankreich gebaut wurden. Wie kam es aber nun dazu, daß diese Maschinen in einem relativ guten technischen Zustand nach über 46 Jahren geborgen werden konnten?

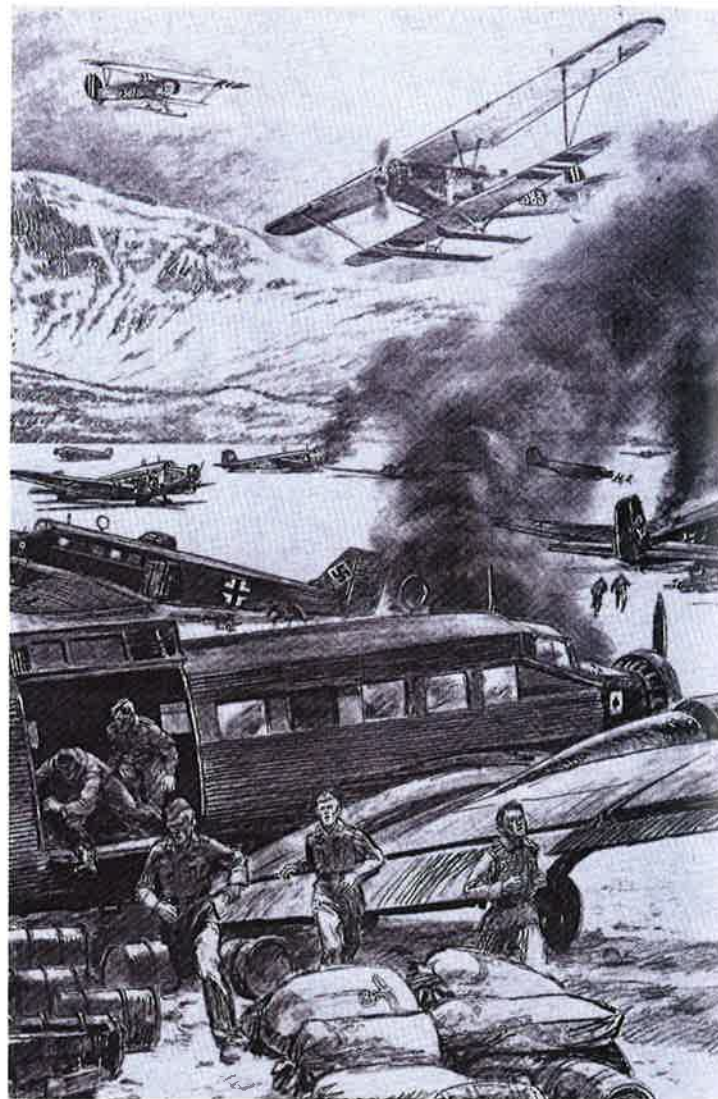


Junkers Ju 52/3 m in Tempelhof im Jahre 1933

Gleich zu Beginn des Norwegen-Feldzuges besetzten deutsche Truppen am 9. April 1940 den für die Verschiffung schwedischen Erzes notwendigen Hafen Narvik. Die Aktion wurde von der Kriegsmarine durchgeführt, die dabei dem gleichen Ziel der Royal Navy nur um Stunden zuvorkam. Abgesehen von dem für die Treibstoffversorgung der Zerstörer erforderlichen Tanker „Jan Wellem“ wurde der gesamte folgende Nachschub von den alliierten Streitkräften abgefangen und versenkt. Für die in Narvik eingeschlossenen deutschen Truppen des Generals Dietl blieb somit nur die Möglichkeit, Nachschub auf dem Luftweg herbeizuschaffen, wobei die Menge mehr symbolische Bedeutung hatte. Die Luftwaffe besaß jedoch keine Frachtflugzeuge mit einer Reichweite von Oslo nach Narvik und zurück. So bot lediglich ein etwa 15 km von Narvik gelegener, von hohen Bergen umgebener und zu dieser Zeit noch zugefrorener See die Möglichkeit einer, wenn auch ungewissen, Landung ohne Rückkehr. Dieser See wurde als Ziel einer abenteuerlichen Mission ausgewählt.

Am 11. April erhielt der Kommandeur der erst wenige Tage vorher in Neumünster/Holstein aus Lehrbesatzungen der Schulen aufgestellten „Kampfgruppe z.b.V. 102“ den Befehl, mit 13 Ju 52 einige Gebirgsgeschütze, Munition und Bedienungsmannschaft nach Narvik zu fliegen. Den Besatzungen der 13 Maschinen wurde am Morgen des 13. April 1940, einem Freitag, in Neumünster eröffnet, wohin der Flug gehen sollte. Bereits auf dem Flug nach Oslo mußte eine Maschine wegen Schadens umkehren. Dafür kam in Oslo eine mit Funkgeräten bestückte Ju 52 hinzu. Nach über 5 Stunden Flugzeit ab Oslo wurde das Ziel gegen 20 Uhr erreicht. Die beiden ersten landenden Flugzeuge, darunter die des Staffelführers, machten im tiefen Schnee einen Kopfstand. Die nächsten Maschinen konnten dann aber „normal“ mit einer Ausrollstrecke von 20 Metern landen. Erst jetzt bemerkte man, dass zwei Maschinen infolge der schlechten Sichtverhältnisse fehlten und wie sich später herausstellte etwa 70 km nordwestlich von Narvik gelandet waren. Eine Maschine brach dabei in die Eisdecke ein, die andere wurde bereits am nächsten Morgen von norwegischen He 115 in Brand geschossen. Aber auch die gelandeten Maschinen auf dem Hartvikvannsee wurden am 14. und 15. April angegriffen und teilweise beschädigt. Die Angriffe wurden von Fokker-Doppeldeckern der norwegischen Heeresluftstreitkräfte und von 9 „Swordfish“-Maschinen des Flugzeugträgers HMS „Furious“ geflogen. Durch deutsche Gegenwehr machten mindestens eine Fokker und eine Swordfish auf dem Weg zu ihren Basen Bruch.

Nur eine der Ju's konnte mit den gesammelten Treibstoffreserven vom Hartvikvannsee auf einer in den Schnee getrampelten Startbahn zum Rückflug starten. Sie verflieg sich aber und landete in Schweden. Die verbliebenen 10 Flugzeuge wurden wegen Treibstoffmangel auf dem See stehend aufgegeben. Die noch übrigen Besatzungen wurden im nahe gelegenen und ebenfalls von deutschen Truppen besetzten norwegischen Militärlager Elvegaardsmoen mit zivil wirkenden Kleidungsstücken ausgestattet. Sie marschierten von dort die rund 15 km bis zur Nordseite des Rombakenfjords. Von dort ging es mit einer Fähre auf die Südseite des Fjords zur Erzbahn. Über Schweden erreichten die Besatzungen wieder deutsches Gebiet.



Skizze „Angriff einer Swordfish“

Etwa einen Monat später - nachdem das Gelände um den See von den bedrängten Truppen General Dietls wieder aufgegeben worden war - versuchten die Norweger, drei der verlassenen Ju 52 wieder flugklar zu machen. Um sie vor dem Versinken im tauenden Eis zu bewahren, hatten sie leere Benzinfässer unter die Maschinen gestellt. Am Abend des 24. Mai machten jedoch von Bardufoss kommende englische „Hurricanes“ in Unkenntnis der norwegischen Bemühungen diese Absicht durch einen Angriff zu nichte. Mit der Eisschmelze versanken die Maschinen im See.



Flaggen der Bergungsteilnehmer



Anlandestelle und Camp



Wegweiser im Camp

Auf diese bei der Schneeschmelze im Jahre 1940 versunkenen Maschinen wurde die Öffentlichkeit im Jahre 1983 wieder aufmerksam gemacht, als norwegische Enthusiasten eine Ju 52 aus dem Hartvikvannsee aus ca. 50 m Tiefe bargen. Was da ans Tageslicht kam, war ein noch erstaunlich gut erhaltenes Flugzeug, dem lediglich der sachkundig abgebaute Mittelmotor und das Fahrwerk fehlten. Diese Teile holten sich die Norweger aber von einem anderen Wrack, um das geborgene Flugzeug vollständig zu restaurieren. Anknüpfend an diesen Erfolg zeigte man nun an verschiedenen Stellen in mehreren Ländern Interesse an der Bergung der restlichen Maschinen. Darunter auch in der Bundesrepublik, und es galt, neben den finanziellen auch die technischen Voraussetzungen für die Bergung der restlichen Maschinen zu schaffen. Diese Arbeit wurde vom Team der „Interessengemeinschaft Ju 52“ in vielen freiwilligen Stunden geleistet. Neben der Vorarbeit für die technische Lösung des Problems mussten durch Öffentlichkeitsarbeit und Spendenaufrufe die finanziellen Voraussetzungen für dieses gigantische, ungewohnte und voller Überraschungen steckende Unternehmen geschaffen werden. Anhand eines alten Handbuchs über die Wartung der Ju 52 konnte Gerd Kanstorff, Oberstleutnant beim LTG 62, noch vor der Bergung theoretische Vorstudien anstellen. So galt es zu klären, ob und wo Ansatzpunkte für die Befestigung des Hebegeschirrs vorhanden waren, Spezialgerät für die Demontage musste nach alten Vorlagen angefertigt werden. Jedes für die Bergung möglicherweise notwendige Hilfsgerät musste aufgelistet und beschafft werden.

Erschwerend kam bei der geplanten Bergung hinzu, dass die restlichen Maschinen aus der weit größeren Tiefe von ca. 75 m geborgen werden mussten. Für das Tauchen mit Pressluft liegt die Grenze normalerweise bei 50 m, die also um ca. 25 m überschritten werden musste! Eine ungeheure Belastung für die Taucher, die bei Temperaturen von 3 bis 0° am Boden des Sees maximal 12 Minuten arbeiten konnten. Jede weitere Minute hätte die Auftauchzeit aus dem eiskalten Wasser um etwa eine Stunde verlängert. Nachdem die gesamte technische Ausrüstung einschließlich der Pontons zum Bau des „Hebeschiffes“ aus Deutschland zum Hartvikvannsee gebracht worden war, konnte die Aktion Mitte Juli 1986 beginnen. Am nördlichen Rand des Sees führt eine schmale Straße entlang, ohne die ein Abtransport der zu bergenden Maschinen nicht möglich gewesen wäre.

Und auf der Wiese des Bauern John Westgard, eines Augenzeugen von 1940, wurde dann am See das Bergungscamp errichtet. Voraussetzung für die Bergung war die Ortung der Maschinen, so dass der gesamte See erst einmal Bahn für Bahn mit Schlauchbooten abgefahren werden musste. Die mittels Echolot gefundenen Standorte der Flugzeuge wurden mit Bojen für die spätere Bergung markiert.



Ponton für die Ortung der Flugzeuge



Technikercrew: vlnr.: F. Bruns, G. Schnadhorst, G. Preuß, H.-G. Rollwage, J. Gillmeister, J. Nestgard, G. Kanstorff, W. Krah, H. Ludwig, P. Schröder, P. Rösemeier

Am 21. August war es dann endlich soweit, dass die Tauchercrew der Firma "Harms Bergung" aus Hamburg unter Leitung von Horst Kaulen ihren Ponton mittels Unterwasserkamera zentimetergenau über dem ersten Wrack positioniert und verankert hatte. Die Ausleuchtung des Wracks unter Wasser war so gut, dass die Taucher auf dem Ponton im Video-Monitor die Werknummer 6693 der Maschine lesen konnten. Die Bergung konnte beginnen. Würde alles wie geplant klappen? Die Nerven aller Beteiligten waren bis aufs äußerste gespannt. Nachdem der erste Tauchvorgang erfolgt und die Trossen an den Heißpunkten befestigt worden waren, wurde zum ersten Mal Zug auf das Flugzeug ausgeübt. Würde sich das Flugzeug vom Schlick lösen, die Halteösen reißen? Zum Eigengewicht des Flugzeuges von 7,5 Tonnen waren jeweils noch 2-3 Tonnen Schlamm in der Maschine hinzuzurechnen. So musste bei jeder Maschine immer im Wechsel mit 12 t Zug auf dem Bergegeschirr angehoben und nachgelassen werden, um die Maschine ohne Bruch vom Boden zu lösen. Eine Prozedur von durchschnittlich jeweils 24 Stunden Dauer.



Erste geborgene JU am Haken



Die JU wird für die Reinigung und Konservierung zerlegt



Oberst W. Holinka, G. Leonhardt und H. Kaulen auf dem Hebeponton



Ein Taucher kehrt aus 70 m Tiefe auf den Ponton zurück

Am Abend des 22. August tauchte dann das Leitwerk der ersten Maschine im fahlen Mondlicht aus dem See auf. Ein ergreifendes Erlebnis und ein sichtbares Zeichen für einen möglichen Erfolg.

Vom Ponton aus konnten die Maschinen allerdings nur in einer flachen Uferzone abgesetzt werden, der Tiefgang ließ ein "Anlegen" am Ufer nicht zu. So musste ein Autokran im See für den Weitertransport stationiert werden. Das Anheben der Flugzeuge aus dem Wasser des Uferstreifens mit dem Autokran erforderte größtes Fingerspitzengefühl.

Die ächzenden Geräusche der Maschinen, belastet bis zum äußersten, kurz vor dem Zerbersten, werden allen Beteiligten noch lange in den Ohren klingen. Nach 46 Jahren stand die erste Maschine nun wieder auf festem Boden und wurde sofort mit Wasser abgespült. Was im Süßwasser des Sees überdauert hat, mußte sofort gereinigt und konserviert werden, um einer schnell einsetzenden Korrosion an der Luft vorzubeugen. Der gute Allgemeinzustand verblüffte alle Beteiligten. Bewegliche Teile wie Türen, Steuerknüppel, Schubhebel ließen sich noch bewegen.



Freude auf allen Gesichtern! Auf die Bergung der Maschine wird angestoßen



Sicher am Ufer! Die Flugzeugtür wird nach 46 Jahren wieder geöffnet



Hebeponton mit Ju 52 im Schlepptau

Die meisten der BMW-Motoren präsentierten sich nach der Reinigung in einer verblüffend guten Verfassung, das Herstellerschild leuchtete mit voller Kraft. Am Rande der Bergungsarbeiten kam es auch zu vielfältigen Kontakten mit den Norwegern, die sich nach anfänglicher Skepsis zu einem freundschaftlichen, ja herzlichen Verständnis wandeln sollten. Gerade diese Begegnungen am Rande einer technisch schwierigen Aktion gehören für alle Beteiligten zu den besonders beeindruckenden Erlebnissen am Hartvikvannsee. Nach Abschluss der Bergung der vier Maschinen behielt der See nur noch die restlichen drei der versunkenen Flugzeuge, von denen eines in nicht bergungswürdigem Zustand im flachen Uferwasser liegt. Die beiden anderen konnten nicht ausfindig gemacht werden. Vermutlich sind sie im Lauf der Zeit von Geröll zugeschüttet worden. Es folgte der Abtransport der Maschinen nach den norwegischen Standorten und der Transport von zunächst nur erst einer Maschine auf zwei Tiefladern über Schweden, Oslo nach Kiel und über viele Landstraßen (die Autobahnbrücken waren zu niedrig) nach Wunstorf.



Vorbereitung der JU 52 zum Transport auf Tiefladern



Zwischenstopp in Oslo



Verladung der JU 52 in Oslo auf die Fähre



Nächtliche Ankunft in Wunstorf



G. Leonhardt, F. Lillevik, W. Holinka und O.T. Fjeld

Die offizielle Übergabe dieser ersten Maschine aus norwegischem Eigentum an die "Interessengemeinschaft Ju 52" erfolgte am 2. September abends auf dem Fliegerhorst Wunstorf durch die norwegischen Repräsentanten Kapitän z.S. Odd T. Fjeld und Oberstleutnant Finn Lillevik. Noch in der Ankunftsnacht wurden die beiden Lastzüge aus Narvik auf dem Fliegerhorst Wunstorf entladen. In der extra für die Restaurierungsarbeiten geräumten Halle 95 fand die Ju 52 dann für das nächste halbe Jahr vorübergehend eine neue Heimat. Dort waren alle Teile zunächst zwar unter Dach und Verschluss, doch bot diese Holzbau-Halle, die selbst noch ein paar Jahre älter als die Ju war, weder Heizung noch sonstige technische Anschlüsse. Sie schützte aber wenigstens vor Wind und Nässe sowie den allzu "Neugierigen". In dieser Halle konnten nun die geplanten ersten größeren Arbeiten ausgeführt werden. Erste Gedanken über die zu erwartenden Arbeiten an einer geborgenen Maschine hatten sich die Spezialisten des Bergungsteams aus Wunstorf natürlich schon während der Planung und der Bergung gemacht. Doch bereits in Narvik war zu erkennen, daß außer den geplanten Arbeitsschritten noch viele Dinge zu lösen waren, bei denen "Neuland" betreten werden musste und viel Improvisation und Ideenreichtum nötig sein würde. Wichtigster erster Schritt vor dem weiteren Zerlegen war eine detaillierte fotografische Bestandsaufnahme mit über 350 Aufnahmen, um später Einbauport und Beschaffenheit der Einzelteile rekonstruieren zu können. Vorsichtshalber wurden auch die gut erhaltenen und in Sammlerkreisen sehr begehrten Typenschilder vorübergehend sichergestellt. Das nächste Problem, genügend Freiwillige für die Restaurierung zu finden, konnte erfreulich rasch geklärt werden. Zum einen war das Bergungsteam bereit, in der Freizeit an der Ju weiterzuarbeiten, zum anderen bot die Ausbildungswerkstatt des LTG 62 mit der Fachrichtung Fluggerätemechanik ihre Unterstützung an. Das Berufsbild des Flugzeugmechanikers enthält genau die Fertigkeiten und Kenntnisse, die für die Restaurierung benötigt wurden.

Die Zerlegung, Reinigung und Instandsetzung der drei BMW-Motoren bildete den ersten "Leckerbissen" für die Azubis des damaligen dritten und vierten Lehrjahres. Eine andere Gruppe begann ein paar Wochen später mit den Arbeiten am Rumpf. Alle lösbaren, beweglichen Teile mussten ausgebaut und gekennzeichnet werden, bevor die letzten Relikte vom Grund des Hartvikvannsees in Form von Schlamm- und Sandresten entfernt werden konnten. Ein selbstgebautes Notfahrwerk sorgte während dieser Phase für die gewünschte Beweglichkeit in der engen Halle. Inzwischen konnten die Reinigungsgeräte besorgt werden. Mit Sand- und Wasserstrahl musste man die Schmutz- und Lackreste beseitigen, bis die Maschinen wieder in blankem Aluminium erstrahlten. Die Bestandsaufnahme aller verwertbaren Teile war inzwischen abgeschlossen. Sie ließ leider mit aller Deutlichkeit erkennen, dass die vielen fehlenden Teile nur mit weiteren erheblichen finanziellen Mitteln und unter Einsatz von sehr viel Freizeit auf einem zwar vorhandenen, aber dem Team noch unbekannten Sammlermarkt gesucht und gekauft oder getauscht werden mussten. Als erstes Ersatzteil konnte in Hamburg der Hecksporn erworben und außerdem der erste Kontakt mit einem Kreis von Sammlern historischer Flugzeugteile aufgenommen werden. Neu zu beschaffen waren praktisch alle die Teile, die aus bestimmten Magnesium-Legierungen hergestellt waren. Dieses Material zersetzt sich sogar in Süßwasser. Dazu gehörten z. B. die zweiteiligen Felgen der Hauptfahrwerksräder, der ganze Hecksporn mit Spornradfelge, die Halterung des vom Fahrtwind angetriebenen Generators sowie diverse Beschlagteile.



Gesamtansicht des Cockpits nach der Bergung



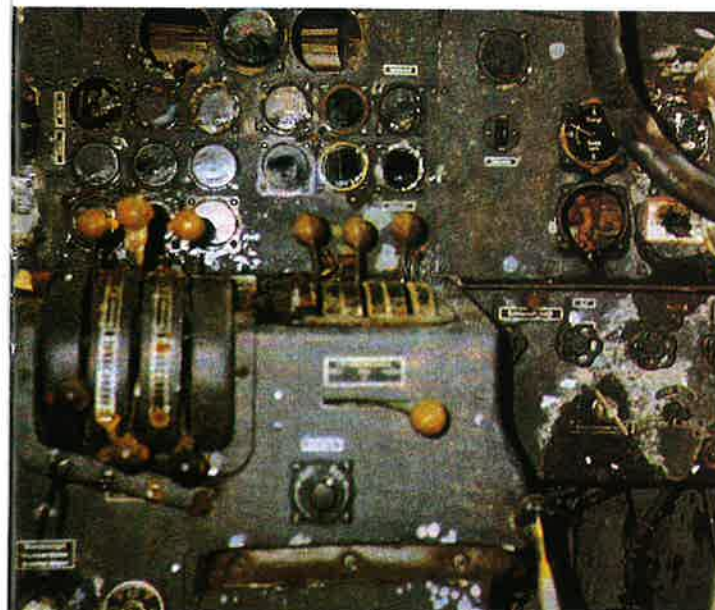
Ju mit Notfahrwerk



Arbeitssteam: v.l.n.r. K. Diebel, F. Bruns, G. Preuß, P. Schröder, G. Kanstorf, A. Weidlich



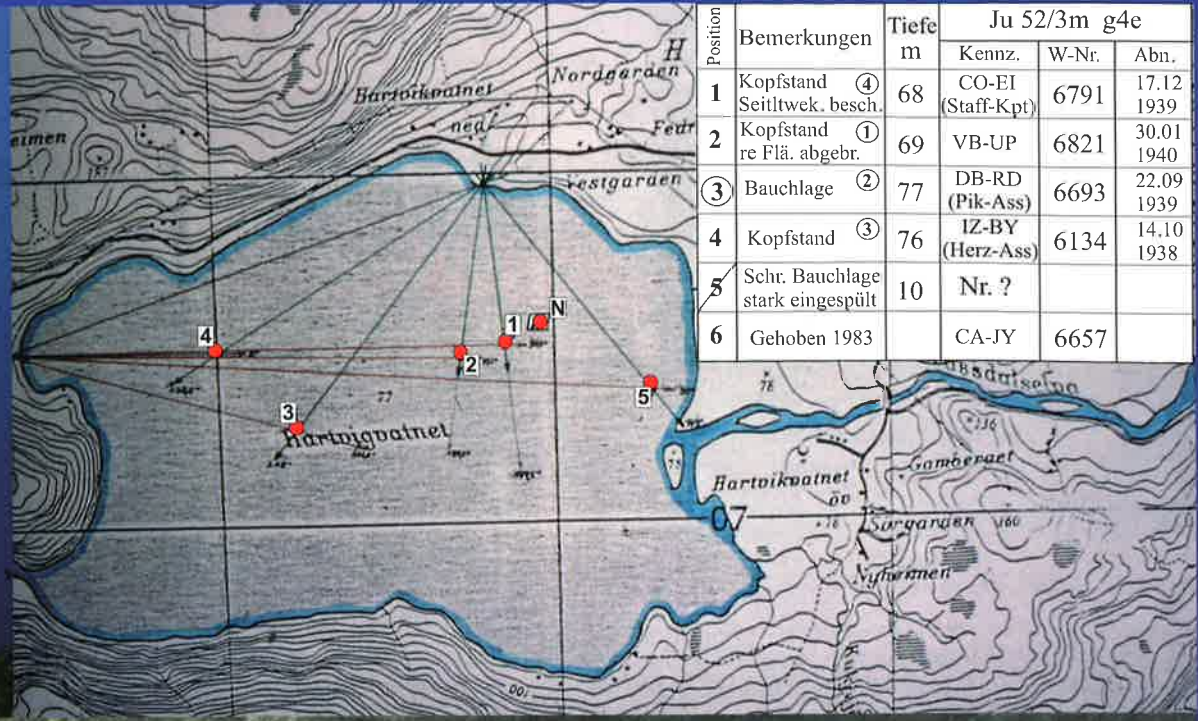
Laderaum (in Flugrichtung) mit Durchgang zum Cockpit



Das Cockpit nach der Bergung. Alle Hebel und Steuerhörner waren beweglich



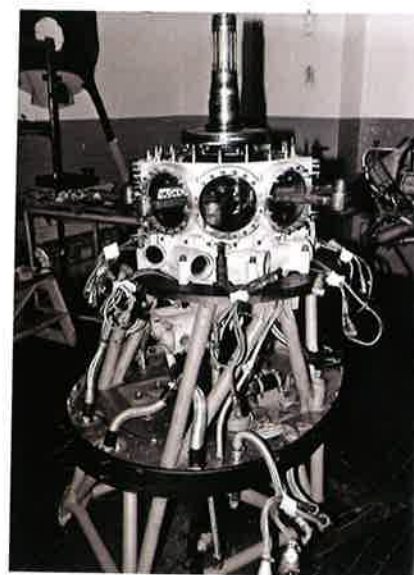
Das restaurierte Cockpit mit Instrumenten aus den Jahren 1939 / 40



Sie mussten entweder aus dem oben genannten Kreis von Sammlern beschafft oder aber auf sehr kostspielige Weise neu angefertigt werden. Ersetzt werden mussten auch jene Ausrüstungsteile, die entweder durch die lange Lagerzeit im Wasser nicht mehr zu restaurieren waren oder die bereits im April und Mai 1940 noch von den Besatzungen der Flugzeuge selbst oder von den anschließend in den Besitz des Sees gekommenen Norwegern ausgebaut worden waren. Dazu gehörten in erster Linie die ganze Funkausrüstung und die Bewaffnung. Während z. B. der Sender des eingebauten Funkgeräts Fu G 3a in Dänemark beschafft werden konnte, gelang es nach vielen Mühen, die Bestandteile des Funklandegeräts Fu BI 1 in Frankreich aufzutreiben. Der am Rumpf rechts oberhalb der Kabine angebrachte, von einer kleinen Luftschaube durch den Fahrtwind angetriebene Stromerzeuger kam schließlich auch aus Norwegen. Dass es unter diesen Umständen sehr schwer war, das selbst sehr hoch gesteckte Ziel, nämlich die Wiederherstellung des Flugzeugs im technischen Zustand des Baujahres, zu erreichen, liegt auf der Hand.



Motorzerlegung



Wiederaufbau des Motors

Dass es dennoch gelungen ist, war in einigen Fällen dem Glück und dem Zufall zu verdanken. So wurden z. B. bei einem Reifenhändler in Süddeutschland gleich Dutzende funktionsfähiger, nie gebrauchter Reifen für die Hauptfahrwerksräder mit den zugehörigen Schläuchen entdeckt! Auch einer der beiden Drehkränze für die Abwehr-Maschinengewehre, der auf dem Transport von Narvik nach Wunstorf auf unerklärliche Weise abhanden gekommen war, ließ sich - wiederum aus Norwegen - ersetzen. Da die Restaurierungsarbeiten an der Ju 52 in der Öffentlichkeit großes Interesse fanden, wurden viele in Privatbesitz vorhandene Teile gespendet, auch von Sammlern, die sich sonst nur sehr ungern von ihren auch mühsam zusammengetragenen Schätzen trennen. In der Ausbildungswerkstatt des LTG 62 mussten schließlich noch weitere, nicht mehr zu beschaffende Teile, wie z. B. sämtliche Auspuffhalterungen, Teile für die Öldruckbremse des Spornrades und anderes nachgebaut werden. Es ist an dieser Stelle nicht möglich, die Beschaffung jedes einzelnen Teiles und die damit verbundene "Story" zu erwähnen. Ebenso können leider nicht die vielen Einzelpersonen und Firmen namentlich erwähnt werden, die in vielerlei Hinsicht sehr geholfen haben. Die geschilderten Beschaffungsmaßnahmen gingen Hand in Hand mit der weiteren Restaurierung der Ju auf dem Fliegerhorst, wo mittlerweile Rumpf, Flächen und Triebwerk wieder miteinander verbunden werden konnten. Dem Zusammenbau der Ju 52 ging der Umzug in eine größere Flugzeughalle voraus, die geräumig genug war, die Maschine mit ihrer Spannweite von 29,25 m aufzunehmen. Wertvolle Zuarbeit hatten die Luftwaffenwerften 21 und 22 des Fliegerhorstes geleistet. In ihren Werkstätten erhielt die gesamte Zelle ihre Grundierung. Einige Teile wurden zuvor mit Sandstrahl behandelt. Von den weiteren Maßnahmen seien hier nur einige erwähnt. Mehrere vom Zahn der Zeit geschwächte Bedienelemente und Steuerstangen mussten nachgebaut werden, um die Steuerflächen (Ruder, Klappen) wieder bewegen zu können. Kurzzeitiges Kopferbrechen bereitete der Reparaturmannschaft der Ersatz kleinerer schadhafter Wellblechteile. Weil an der Ju 52 sieben verschiedene Wellblechsorten verarbeitet wurden, die heute im Handel nicht mehr erhältlich sind, konnten erst mit Hilfe einer großen deutschen Fluggesellschaft in Hamburg die gewünschten Bleche beschafft werden. Das Alter eines Originalteils machte sich auf lautstarke - und nicht ganz ungefährliche - Weise bemerkbar, als nach dem Montieren des Hauptfahrwerks beim Luftbefüllen ein Reifen mit ohrenbetäubendem Knall zerplatzte - und glücklicherweise keinen Schaden anrichtete.



Sandstrahlen am Flugzeugrumpf



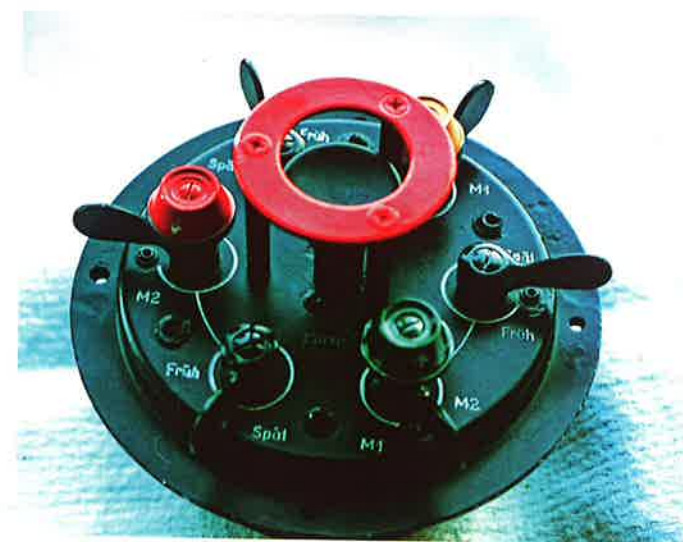
Reifen für Hauptfahrwerk und Sporn



Antennenhaspel



Seitenruderpedale mit Trimmung



Restaurierter Zündanlassschalter

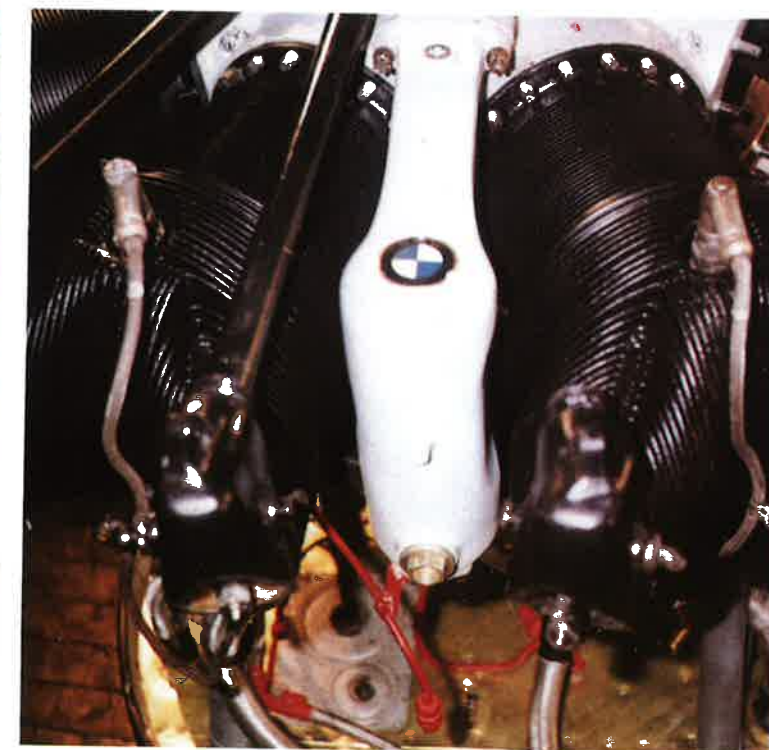
Nach der unglaublich kurzen Zeit von weniger als einem Jahr, die im September 1986 allen utopisch erschien, konnte die wiedergeborene Ju 52 DB+RD am 15. August 1987 offiziell der staunenden Öffentlichkeit vorgestellt werden. Herausragendes Merkmal dieses "roll out" bildete die Tatsache, dass sich die Ju 52 wieder zu ca. 80 % im Originalzustand befand, weitestgehend unter Verwendung des ursprünglichen, geborgenen Materials, zum geringen Teil mit authentischem Gerät des Baujahres 1939 (Instrumente, Funkgeräte). Einige der Originalgeräte sahen nicht nur neu aus, sie funktionierten auch nach 48 Jahren noch: Die Bordbatterien lieferten nach Säurewechsel und Aufladen wieder Strom, u. a. für den Landescheinwerfer, dessen Birne noch intakt war. Es wurde weitgehend versucht, das optische Erscheinungsbild der restaurierten Maschine dem vermutlichen des Originals möglichst anzunähern.

Die noch notwendigen "Restarbeiten" dauerten anschließend noch fast zwei Jahre und endeten eigentlich erst mit dem Einzug in die jetzige Museumshalle. Die Kleinarbeit wies weit höheren Schwierigkeitsgrad auf als die vorausgegangenen größeren Arbeiten und bedingte manches feinmechanische Kunststück. So erforderte die Ein- und Ausfahrmechanik des Landescheinwerfers neue Seilzüge und Spindeltriebe, die Landklappenbetätigung und Höhenrudertrimmung neue Kettenantriebe und Übertragungsgestänge; der Hecksporn erhielt neue Zugschäkel, Aufhängung und Gummizüge, letztere als Spurhalter und Flatterdämpfer. Die Sitze wurden in der in Norwegen vorgefundenen Fallschirmjägerversion vollständig nachgebaut und auf den ebenfalls nachgefertigten, hölzernen Fußbodenplatten verankert.

Um diesen neuwertigen Zustand, der nach vielen Mühen erreicht wurde, möglichst dauerhaft zu erhalten, erhielten sämtliche Hohlräume eine gründliche Behandlung mit geeigneten Konservierungsmitteln (Industriespense). Ein hoffentlich letztes Mal musste die Ju 52 Federn lassen - bzw. sich kurzzeitig von ihren Flächen trennen - um in den Neubau umzuziehen. Einige Tore und Zufahrten waren halt doch zu schmal für das gesamte Flugzeug; schließlich passiert es nicht alle Tage, dass eine Ju 52 "zu Fuß", auf dem Landwege, eine militärische Wache passieren muss.



Eines der BMW Triebwerke nach der Bergung...



...und im restaurierten Zustand

Geduld und Ausdauer bei der Beschaffung von Ersatzteilen . . .

. . . und fachgerechte Detailarbeit bei der Restaurierung führen zum Erfolg



Unsere Ju 52, wie sie aus dem Wasser kam



Unsere Ju nach einem Jahr der Restauration

Der Roll-out der Ju 52 auf dem Fliegerhorst Wunstorf am 15. August 1987 fand vor mehr als 1.000 Gästen statt. Sie alle waren gekommen, um zu sehen, was aus "ihrer" Tante Ju inzwischen geworden war. Einige der Besucher hatten zwar schon hin und wieder vom Fortgang der Restaurierungsarbeiten und den vielen Schwierigkeiten gehört, die es zu überwinden galt. Andere waren einfach gespannt, was da auf das Flugfeld rollen würde. Hier der persönliche Eindruck eines Besuchers: "Vor der noch verschlossenen Halle 2, eingerahmt von einigen heutigen Einsatzmaschinen des LTG 62, wartete ein gespanntes Publikum. Da öffneten sich die riesigen Tore der Halle. Langsam, Meter um Meter, schob sich die Ju aus der Halle und zeigte sich in ihrer gesamten neu gewonnenen Schönheit. Ein bewegendes Schauspiel, manchem der alten Veteranen standen Tränen in den Augen. Ein unvergessliches Erlebnis."

Die Hochachtung vor der erbrachten Leistung des gesamten Teams und die Freude über das Erreichte kam in den Worten der Festredner zum Ausdruck. Oberst Jürgen Kruse vom Bundesministerium der Verteidigung geriet beim Anblick dieses "Vogels" ins Schwärmen: "Ich bin begeistert, was hier steht, ist einfach phantastisch."

Beeindruckende Worte auch von Hauptmann Max Fleckenstein, ehemaliger Ju-Staffelkapitän: "Ich schäme mich der Rührung nicht, dass wir heute unseren treuen Vogel, die Ju 52, hier bei uns haben. Als sie damals gestartet wurde, war es ein Flug ohne Rückkehr, und nun ist sie doch heimgekehrt zum heimatlichen Horst." Oberst Walter Holinka, ehemaliger Kommodore der LTG 62, betonte in seiner Ansprache besonders die originalgetreue Restaurierung der Maschine und bezeichnete diese als "technisch museales Kleinod".

Bereits am 9. Juli hatte sich der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Eberhard Eimler, in Bonn anlässlich der symbolischen Übergabe der Maschine durch den Vorstand der Interessengemeinschaft Ju 52 an die Luftwaffe anerkennend geäußert.



Ansprachen vor dem Roll-out

Roll-out der Ju 52 am 15. August 1987 auf dem Fliegerhorst in Wunstorf



Die Vorstandsmitglieder der Interessengemeinschaft Ju 52 e.V. übergeben dem Inspekteur der Luftwaffe ein Bild der restaurierten Ju 52

Engagement und Mut des Vereins zur Durchführung dieses Unternehmens, die Unterstützung von Bevölkerung und Industrie durch Spenden und die Bereitschaft der Mitglieder, ihre Freizeit für Bergung und Reparatur zu opfern, seien beeindruckend. Den Besuchern des Roll-out war ein technisches Kleinod vorgeführt worden, aber erst durch die Worte von Günter Leonhardt, 1. Vorsitzender des Vorstandes der "Interessengemeinschaft Ju 52 e. V.", wurde vielleicht deutlich, welches Stück Arbeit noch zu leisten war. "Unsere Ju 52 braucht ein Dach über der Kanzel!" Dahinter verbarg sich die Aufforderung zu erneuter freiwilliger Arbeit und zu erneutem Sammeln von Spenden, um dieses Kleinod in einem angemessenen Rahmen der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und der Nachwelt zu erhalten. Hinter dieser neuen Aufgabe verbarg sich eine nochmalige Herkules-Leistung für das Team der "Interessengemeinschaft Ju 52 e. V." Nachdem die Restaurierung der Maschine innerhalb eines Jahres im wesentlichen abgeschlossen werden konnte, ahnte keiner der Verantwortlichen, dass der Bau einer Halle die doppelte Zeit, zwei Jahre, dauern würde.

Das erste Jahr verging damit, die Voraussetzungen zum Bau der Halle als Dach über dem Kopf für die "gute alte Tante Ju" zu schaffen. Es galt viele Hürden zu überwinden, bis der jetzige Standort vor der Hauptwache des Fliegerhorstes Wunstorf zur Verfügung stand, bis alle behördlichen Genehmigungen vorlagen. Günter Leonhardt sah sich erneut vor die zeitraubende Aufgabe gestellt, bei Freunden und Förderern des gemeinsamen Werkes noch einmal um Spenden zu bitten, um den Baubeginn zu ermöglichen, der jedoch ohne die Unterstützung durch alle ausführenden Firmen und die zahlreichen Sachspenden trotzdem nicht möglich geworden wäre.



Roll-out. Sie ist endlich da!

Noch fehlt das Dach über der Kanzel

Geleitwort des Inspektors der Luftwaffe Generalleutnant Eberhard Eimler

In zahlreichen Museen und Sammlungen der Welt wird versucht, Zeichen der schnellen Entwicklung von Luft- und Raumfahrt zu bewahren als Andenken und Anerkennung hervorragender technischer Leistungen vergangener Zeit.

Die Ju 52 gilt dabei überall als Sinnbild der Zeit, in der die Grundlagen des Lufttransportes gelegt wurden. Die wenigen erhaltenen Exemplare in den Sammlungen der westlichen Welt üben geradezu eine magische Faszination auf die Besucher aus.

Im Bereich der Bundeswehr wird eine Ju 52 der Traditionspflege dienen. Sie wird das Gedenken an überragende Leistungen der Transportflieger wachhalten und als Beispiel gelten für das Zusammenwirken von Mensch und moderner Technik in jener Zeit. Um diese Tradition zu wahren, darf die Bundeswehr in den Bemühungen um Bergung und Erhaltung der Ju 52 nicht hinter anderen Nationen und Organisationen zurückstehen.

Daher unterstütze ich die Arbeit der Interessengemeinschaft Ju 52 e.V.

Ich hoffe, daß sich zahlreiche Helfer finden werden, die zum Gelingen der Bergung und zur Wiederherstellung einer Ju 52 beitragen, und wünsche dem Unternehmen »Hals und Beinbruch«.

Eimler

Die Bilder auf dieser Seite zeigen in einer kurzen Folge die Entstehung der Halle. Nicht zu erkennen ist die viele Mühe aller am Bau beteiligten Männer, die als Team gewirkt haben. Ihrer Arbeit ist es mit zu verdanken, dass nach erfolgter Bergung und Restaurierung unsere Ju 52 ein eigenes Dach über dem Kopf erhielt. Am Ende des Berichtes über unsere Ju 52 ist allen Beteiligten für die Verwirklichung einer Idee zu danken, die am Bußtag des Jahres 1985 das Licht der Welt erblickte. Sie nennen wir mit ihren Namen in der schlichten Reihenfolge des Alphabets auf unseren Ehrentafeln in der Halle, die sowohl die Heimat unserer Ju 52 als auch die Traditionshalle des LTG 62 auf dem Fliegerhorst Wunstorf ist.



Modell der Halle (Basis für die Baupläne)



Richtfest am 21. Juni 1989



Sie ist schon mächtig, unsere Tante Ju !



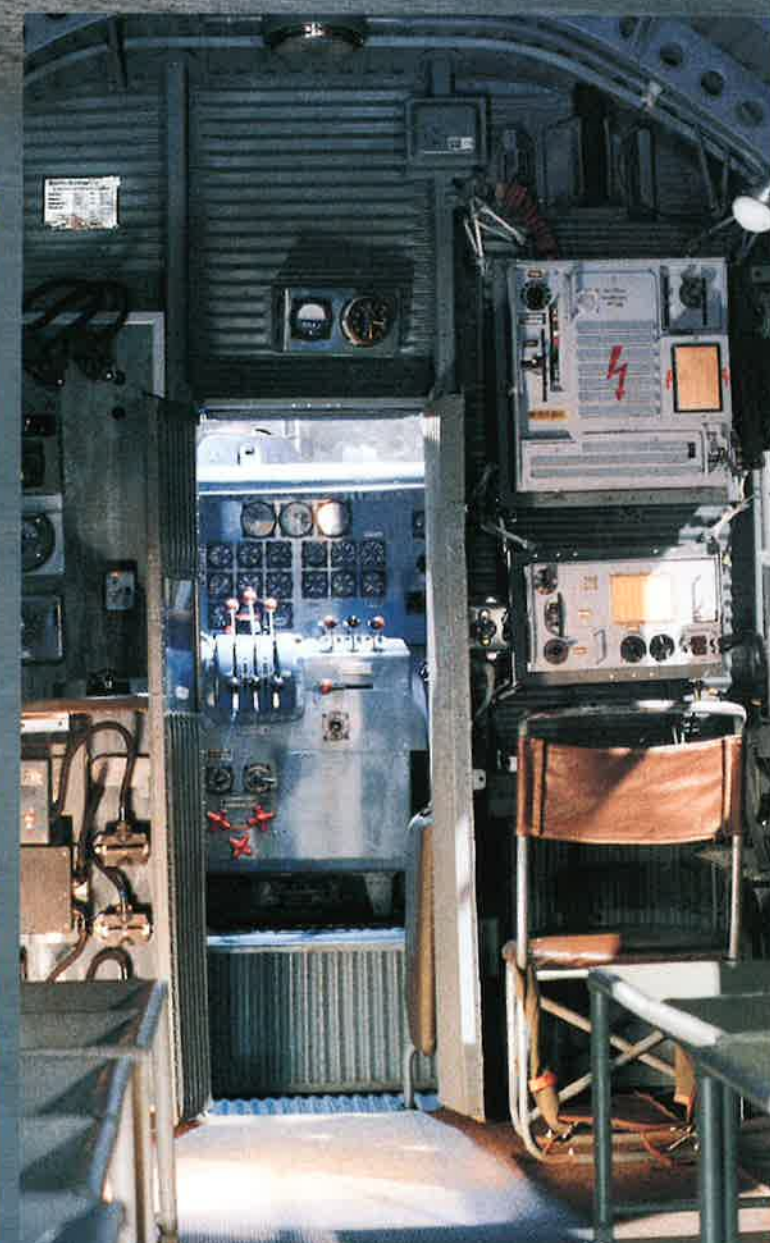
Erst wenn die Tante Ju unter Dach ist, kann die Vorderfront geschlossen werden.



Die Halle von außen.
Lassen Sie sich vom Inneren überraschen !

Das Dach über dem Kopf unserer Ju 52 entsteht

Die Ju 52 Halle

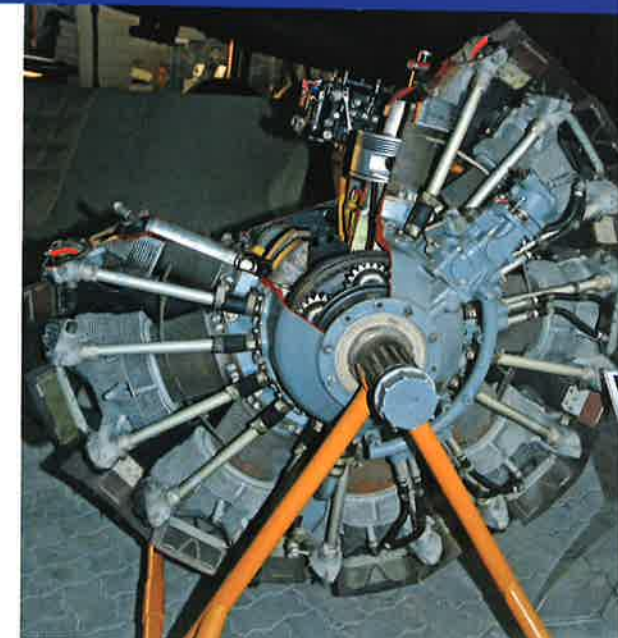


Die Ju 52 umgeben von begleitenden Exponaten und Schautafeln

Die Ju 52 Halle



Unsere Ju 52 ist der Mittelpunkt



Triebwerk der AN-2



▲ Sonderschau „Leichter als Luft“
▼ 200 Jahre Ballonfahrt

Lastensegler DFS 230 ►



▲ Segelflieger SG 38
▲ Luftbrücke Wunstorf-Berlin
Uniformen von der Wehrmacht bis zur Bundeswehr und NVA
▼ Schautafeln Pioniere deutscher Luftfahrt



Triebwerk der C 160 Transall



Unser Haus für die Uniformpuppen



Flugzeugmodellsammlung mit ca. 600 Exemplaren



Dornier Do-28

und "Leichter als Luft" Pioniere der deutschen Luftfahrt
- Lilienthal, Jatho, Zeppelin, Junkers, Dornier

Historische Luftfahrzeuge - Lösch- und Hebezeuge
Sonderschauen "Luftbrücke"

Das Freigelände



Historische Luftfahrzeuge

Sie finden uns direkt am Fliegerhorst



Quelle: Topogr. Karte 1:50 000 L 3522 Garbsen Herausgeber Nds, Landesverwaltungsamt -Landvermessung- 1993