

Aussergewöhnliche Flugzeuge: Ju-52-3m

Als eine ganz besondere Neuheit zeigte Hannes Heppe seine noch nicht ganz vollendete Ju-52-3m am Flugtag. «3m» bedeutet nicht etwa eine besonders exklusive Extraversion. Die Bezeichnung steht ganz einfach für drei Motoren. Denn Junkers baute ja davon zuerst die einmotorige Version Ju-52-1m, welche jedoch ziemlich bald wieder von der Bildfläche verschwand. Nach dem Flugtag bekam der Autor dieses Beitrages die Gelegenheit zu einem exklusiven Interview mit dem Erbauer und Besitzer dieses fantastischen Flugzeuges.

Interview mit Hannes Heppe, Ju-52-3m

Hermann: Die Ju-52 genießt in der Schweiz besonders grosse Sympathien. Die JU-Air betreibt in Dübendorf drei Flugzeuge. Es werden damit regelmässig Rundflüge oder Städteflüge durchgeführt. Diese sind noch immer nach einer bald dreissigjährigen Flugtätigkeit regelmässig ausgebucht. Han-

nes, aus welchem Grund hast du dich für den Nachbau dieses aussergewöhnlichen Flugzeuges entschieden?

Hannes: Schon der Klang eines einzelnen Moki-Motors hat mich sehr begeistert. Am Stammtisch kamen meine Fliegerfreunde und ich plötzlich davon ins Schwärmen. Dabei überlegten wir uns, wie sich wohl ein Modell mit drei Moki anhören würde. Der Gedanke liess mich dann nicht mehr los und es faszinierte mich plötzlich die Herausforderung, ob ein solches Projekt überhaupt machbar wäre. Der Massstab 1:4,8 ergab sich aus der vorgegebenen Motorengrösse und, eben erst Pensionär geworden, wollte ich einfach einmal etwas Verrücktes machen.

Hermann: Was war denn die besondere Herausforderung beim Bau dieser Ju-52?

Hannes: Im Modellbau haben mich schon immer Modelle interessiert, die nicht einfach aus einem Baukasten kommen. Das Spannendste ist es, über Problemstellungen nachzudenken, für die es augenscheinlich



Zylinder Moki-Motor.

zunächst keine Lösung gibt. Das war zu einem grossen Teil auch der Reiz bei der Ju.

Hermann: Deine Ju sieht auch als Modell sehr imposant aus. Welches sind ihre technischen Daten?

Hannes: Spannweite 6,09 m, Länge 4,07 m, Gewicht 98 kg. Motorisierung: 3 Moki-Sternmotoren mit jeweils 5 Zylindern, 215 cm³ Hubraum und 13 PS Antriebsleistung. Die Motoren verfügen über eine elektronische Zündung und treiben 3-Blatt-Luftschaubenan. Die aktuell montierten Propeller entsprechen noch nicht ganz dem Original und werden

bald einmal gegen eine noch vorbildgetreuere Version ersetzt. Die Lufthansa Ju hatte übrigens immer 3-Blattluftschrauben – dies im Gegensatz zu den Ju-Flugzeugen in der Schweiz.

Hermann: Die Ju-52-3m ist bei uns eher weniger bekannt. Existiert davon überhaupt noch ein flugtüchtiges Exemplar?

Hannes: Natürlich, nur wird die Ju der Lufthansa wohl nicht so schnell in der Schweiz anzutreffen sein. Das Vorbild hat eine lange und leidensvolle Geschichte hinter sich. Ursprünglich 1936 für die Lufthansa gebaut, zwischendurch kurz für die Luftwaffe im Einsatz, dann wieder bis 1945 für die Lufthansa unterwegs. Danach mit technischen Problemen in Norwegen, wird aus einer weiteren Ju-52 mit Baujahr 1943 ein neues Flugzeug gebaut. Es fliegt für verschiedene Gesellschaften in Skandinavien, wird 1957 nach Ecuador verkauft und ist dort für weitere fünf Jahre unterwegs. Dann Ausmusterung und späterer Verkauf in die USA, wo die nun restaurierte Ju dann für einige Jahre als «Iron Annie» unter-



Hannes Heppe, Erbauer der JU-52.



wegs ist. Im Jahre 1984 Kauf durch die Lufthansa und Überführung nach Hamburg, wo sie umfangreich restauriert wird und eine neue Zulassung als Verkehrsflugzeug der «höchsten Klasse» erlangt. Danach fliegt die Ju-52 regelmässig ab Hamburg und drei weiteren Standorten in Norddeutschland Rundflüge. Sie befördert jährlich etwa 10 000 Passagiere in ist dort ähnlich oft ausgebucht wie ihre Kolleginnen in Dübendorf.

Hermann: Wie lange hast du an diesem Modell gebaut?

Hannes: Bis jetzt ungefähr 3000 Stunden, während 2½ Jahren. Die Fertigstellung fand im Mai 2010 statt. Der Erst- und Abnahmeflug erfolgte am 19.5.2010 noch ohne Wellblech. Das Flugzeug wurde in klassischer Styro/Holzbauweise aufgebaut und geflogen. Die Verkleidung mit dem gewellten Blech erfolgte über den Winter 2010/11 erst in einem weiteren Schritt.

Hermann: Wie ist dann die Ju zu ihrem Wellblechkleid gekommen?

Hannes: Das dafür passende Blech liess sich nicht einfach im nächsten Laden kaufen. Darum



Ju-52 im tiefen Überflug.

musste das Wellblech aus Lithoblech selbst hergestellt werden. Dazu waren jeweils 3 Walzenpaare notwendig, da die Ju 3 verschiedene Wellenbreiten hat. Damit wurde dann die originalgetreue Verkleidung möglich.

Hermann: Ist damit der Bau nun abgeschlossen?

Hannes: Neben dem schon erwähnten Propelleraustausch, soll auch der Innenausbau des Flugzeuges noch etwas weitergeführt werden. Wahrscheinlich werden im Cockpit auch

bald einmal zwei Piloten ihren Platz einnehmen. Ausserdem bin ich gerade dabei, für das Modell eine hydraulische Bremse zu konstruieren und zu bauen, um die Tendenz zum Ausbrechen während Start und Landung schon bei geringem Seitenwind in den Griff zu bekommen.

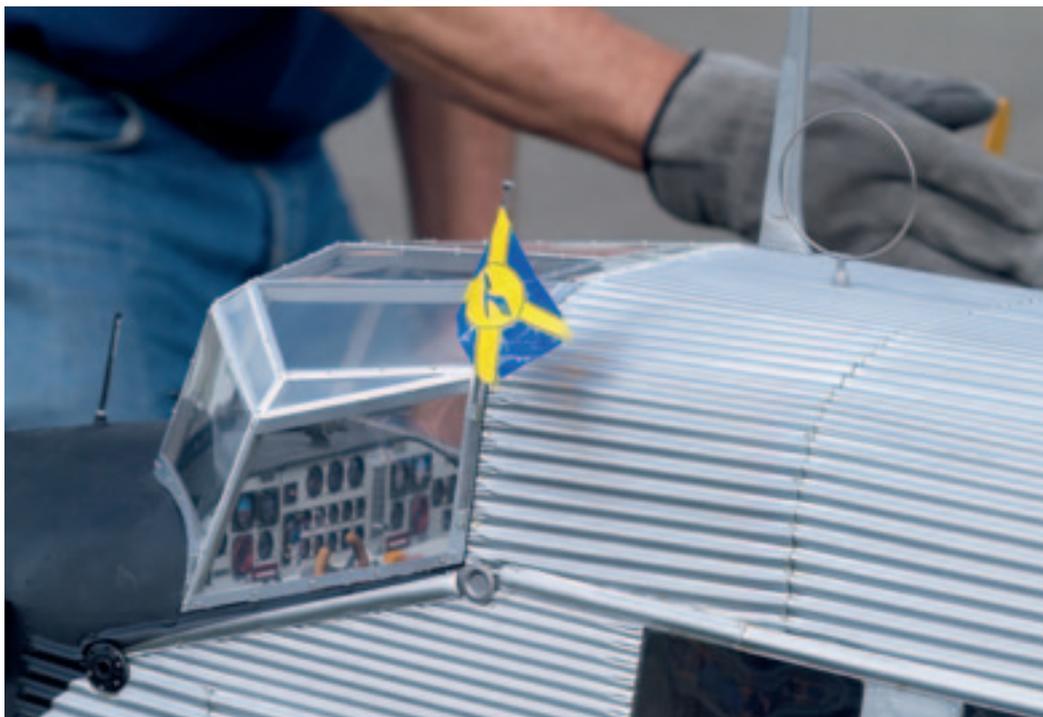
Hermann: Wird deine Ju im nächsten Herbst am 15. September 2012 auch am 30-jährigen Jubiläum der JU-AIR teilnehmen?

Hannes: Interesse hätte ich daran schon. Derzeit möchte ich noch nichts versprechen. Denn die Teilnahme hängt auch noch vom Veranstalter dieses Anlasses ab.

Hermann: Herzlichen Dank auch im Namen der vielen begeisterten Zuschauer für die Präsentation dieses aussergewöhnlichen Flugzeuges.

Übrigens: Auch die «echte Tante Ju» aus Dübendorf konnte sich die Anwesenheit ihrer Kollegin am Samstag nicht entgehen lassen und kam darum extra für einen kurzen Besichtigungsfahrt über den Flugplatz in Hausen geflogen.

Hermann Mettler



Sehr detaillierter Cockpitausbau.